

## 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

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru <sup>(1)</sup>,v souladu s řádným legislativním postupem <sup>(2)</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, ve kterém je nutné zajistit volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Za tímto účelem byl zavedený komplexní systém ES schvalování typu pro dvoukolová a tříkolová motorová vozidla směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/24/ES <sup>(3)</sup> o schvalování typu pro tato vozidla. Tyto zásady by měly i nadále platit pro toto nařízení a akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty přijaté podle tohoto nařízení.
- (2) Vnitřní trh by měl být založen na transparentních, jednoduchých a jednotných pravidlech, která poskytují právní jistotu a srozumitelnost, z nichž mohou mít prospěch podniky i spotřebitelé.
- (3) V zájmu zjednodušení a urychlení přijetí právních předpisů v oblasti schvalování typu byl v právních předpisech EU týkajících se schvalování typu vozidel zaveden nový regulační přístup, v jehož rámci zákonodárce řádným legislativním postupem stanoví pouze základní pravidla a zásady a přijetí právních předpisů obsahujících další technické podrobnosti deleguje na Komisi. Pokud jde o hmotněprávní požadavky, mělo by toto nařízení

pouze stanovit základní ustanovení o funkční bezpečnosti a vlivu na životní prostředí a zmocnit Komisi ke stanovení technických specifikací.

- (4) Tímto nařízením by neměla být dotčena opatření na vnitrostátní úrovni a na úrovni Unie týkající se použití vozidel kategorie L v silničním provozu, jako jsou požadavky na zvláštní řídičská oprávnění, omezení maximální rychlosti nebo opatření upravující přístup na určité druhy silnic.
- (5) Dozor nad trhem v automobilovém odvětví, a zejména v odvětví vozidel kategorie L, by měl být zlepšen posílením právních ustanovení, jimiž se řídí shodnost výroby, a určením povinností hospodářských subjektů v dodavatelském řetězci. Zejména by se měla vyjasnit úloha a povinnosti orgánů členských států odpovědných za schvalování typu a za dozor nad trhem a měly by se posílit požadavky ohledně kvalifikace, povinností a výkonů technických zkušeben, které provádějí zkoušky pro schvalování typu vozidel. Dodržování požadavků týkajících se schvalování typu a shodnosti výroby obsažených v právních předpisech, jimiž se řídí automobilové odvětví, by mělo zůstat hlavní odpovědností schvalovacích orgánů, zatímco dozor nad trhem může být ve sdílené působnosti různých vnitrostátních orgánů. Je třeba zajistit efektivní koordinaci a monitorování na unijní i vnitrostátní úrovni s cílem zabezpečit, aby orgány pro dozor nad trhem a schvalovací orgány nová opatření účinně uplatňovaly.
- (6) Ustanovení o povinnostech vnitrostátních orgánů v oblasti dozoru nad trhem tohoto nařízení jsou v tomto nařízení konkrétnější než odpovídající ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh <sup>(4)</sup>.
- (7) Toto nařízení by mělo obsahovat hmotněprávní požadavky na ochranu životního prostředí a na funkční bezpečnost vozidel. Hlavní prvky příslušných požadavků tohoto nařízení jsou založeny na výsledcích posouzení dopadů ze dne 4. října 2010 prováděného Komisí, které analyzuje různé možnosti srovnáním možných výhod a nevýhod z hospodářského, environmentálního, bezpečnostního a společenského hlediska. Tato analýza zahrnovala kvalitativní i kvantitativní aspekty. Po srovnání různých možností byly určeny preferované možnosti vybrány jako základ tohoto nařízení.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 84, 17.3.2011, s. 30.<sup>(2)</sup> Postoj Evropského parlamentu ze dne 20. listopadu 2012 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 11. prosince 2012.<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 124, 9.5.2002, s. 1.<sup>(4)</sup> Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30.

- (8) Cílem tohoto nařízení je stanovit harmonizovaná pravidla pro schvalování typu vozidel kategorie L, aby bylo zajištěno fungování vnitřního trhu. Vozidla kategorie L jsou dvoukolová, tříkolová nebo čtyřkolová vozidla, například dvoukolová motorová vozidla, tříkolky a čtyřkolky. Dále je cílem tohoto nařízení zjednodušit stávající právní rámec, snížit emise z vozidel kategorie L, a dosáhnout tak přiměřenějšího podílu emisí z vozidel kategorie L na celkovém objemu emisí ze silniční dopravy, dále zvýšit celkovou úroveň bezpečnosti, přizpůsobit se technickému vývoji a posílit pravidla dozoru nad trhem.
- (9) Aby byla zajištěna vysoká úroveň funkční bezpečnosti vozidel, bezpečnosti osádky a ochrany životního prostředí, měly by být harmonizovány technické požadavky a normy v oblasti životního prostředí, které se uplatňují při schvalování typu vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků s ohledem na schvalování typu.
- (10) Cíle tohoto nařízení by neměly být dotčeny zaváděním určitých systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků po uvedení vozidel na trh, jejich registraci nebo jejich uvedení do provozu. Proto by měla být přijata odpovídající opatření k zajištění toho, aby systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jimiž je možné vozidla vybavit a jež mohou významně ohrozit fungování systémů se zásadním významem pro ochranu životního prostředí nebo pro funkční bezpečnost, podléhaly před uvedením na trh, registrací nebo uvedením do provozu kontrole ze strany schvalovacího orgánu.
- (11) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/1/ES ze dne 2. února 1995 o maximální konstrukční rychlosti, maximálním točivém momentu a maximálním netto výkonu motoru dvoukolových a tříkolových motorových vozidel<sup>(1)</sup> umožnila členským státům zamítnout na svém území počáteční a jakoukoli následnou registraci vozidel s maximálním netto výkonem vyšším než 74 kW. Bylo však provedeno několik vědeckých studií, které předpokládanou souvislost mezi bezpečností a absolutním omezením výkonu nepotvrdily. Z tohoto důvodu a v zájmu odstranění vnitřních překážek obchodu na trhu Unie by tato možnost již neměla být zachována. Pro snížení vysokého počtu úmrtí a zranění jezdců dvoukolových motorových vozidel při dopravních nehodách v Unii by měla být zavedena jiná, účinnější bezpečnostní opatření.
- (12) Toto nařízení stanoví environmentální požadavky pro dvě etapy, přičemž druhá z nich (Euro 5) je pro nové typy vozidel povinná od 1. ledna 2020, což vytváří dlouhodobou předvídatelnost plánování pro výrobce vozidel i dodavatelský průmysl. Další podporu prostřednictvím simulace a analýzy technické proveditelnosti a efektivity vynaložených nákladů podle nejnovějších dostupných údajů by měla poskytnout studie o dopadech na životní prostředí požadovaná tímto nařízením, která bude vycházet z budoucích dostupných údajů. Studie by měla navíc, mimo jiné, posoudit proveditelnost a efektivitu vynaložených nákladů u zkušebních požadavků na shodnost v provozu, požadavků na emise mimo cyklus a emisního limitu pro množství tuhých částic u některých kategorií nebo podkategorií. Na základě výsledků této studie by měla Komise zvážit předložení návrhu, který by tyto nové prvky zavedl do budoucích právních předpisů o schvalování typu, které budou uplatněny po skončení etap stanovených v tomto nařízení.
- (13) Účelem systému EU schvalování typu je umožnit každému členskému státu, aby potvrdil, že každý typ vozidla prošel kontrolou stanovenou tímto nařízením a akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty přijatými na jeho základě, a že jeho výrobce získal certifikát schválení typu. Ukládá také výrobcům povinnost vydat pro každé vozidlo vyrobené v souladu se schválením typu prohlášení o shodě. Pokud je k vozidlu přiloženo toto prohlášení, mělo by se povolit jeho uvedení na trh a registrace pro užívání v celé Unii.
- (14) Aby se zajistilo, že byl správně proveden postup pro sledování shodnosti výroby, jež je jedním ze základních prvků systému EU pro schvalování typu, a že řádně funguje, měly by výrobce pravidelně kontrolovat příslušné orgány nebo k tomuto účelu určená technická zkušebna s odpovídající kvalifikací.
- (15) Toto nařízení představuje soubor konkrétních bezpečnostních a environmentálních požadavků. Jsou proto zapotřebí ustanovení zajišťující, že v případech, kdy vozidlo představuje závažné nebezpečí pro uživatele nebo pro životní prostředí, výrobce nebo jakýkoli jiný hospodářský subjekt v dodavatelském řetězci přijme účinná ochranná opatření ve smyslu článku 20 nařízení (ES) č. 765/2008. Schvalovací orgány by proto měly být schopny posoudit, zda jsou tato opatření dostatečná.
- (16) V omezeném počtu případů je vhodné umožnit vnitrostátní schválení typu malých sérií. Aby se zabránilo zneužívání, měl by být zjednodušený postup pro vozidla v malých sériích omezen na případy velmi omezené výroby. Proto je nezbytné na základě počtu vyrobených vozidel přesně definovat pojem malých sérií.

(<sup>1</sup>) Úř. věst. L 52, 8.3.1995, s. 1.

- (17) Unie je smluvní stranou Dohody Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel (dále jen „revidovaná dohoda z roku 1958“) <sup>(1)</sup>. Aby se zjednotušily právní předpisy o schvalování typu v souladu s doporučeními zprávy vydané Komisí v roce 2006 s názvem „CARS 21: Rámec právní úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století“, je vhodné zrušit všechny jednotlivé směrnice, aniž by došlo ke snížení úrovně ochrany. Požadavky stanovené těmito směrnici by měly být přesunuty do tohoto nařízení nebo do aktů v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě a měly by být případně nahrazeny odkazy na předpisy Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN), pro něž Unie hlasovala nebo k nimž Unie přistoupila a jež jsou připojeny k revidované dohodě z roku 1958. Ke snížení administrativní zátěže procesu schvalování typu by se mělo výrobcům motorových vozidel umožnit, aby získali schválení typu podle tohoto nařízení, případně přímo prostřednictvím schválení v souladu s příslušnými předpisy EHK OSN uvedenými v přílohách tohoto nařízení nebo v aktech v přenesené pravomoci přijatých na základě tohoto nařízení.
- (18) Předpisy EHK OSN a jejich změny, pro něž Unie hlasovala, by tak v rámci plnění rozhodnutí 97/836/ES měly být začleněny do právních předpisů EU pro schvalování typu. Na Komisi by tak měla být přenesena pravomoc přijímat potřebné úpravy příloh k tomuto nařízení nebo aktů v přenesené pravomoci přijatých na základě tohoto nařízení.
- (19) V zájmu zlepšení fungování vnitřního trhu, zejména pokud jde o volný pohyb zboží, svobodu usazování a volný pohyb služeb, je třeba zajistit neomezený přístup k informacím o opravách vozidla prostřednictvím standardizovaného formátu, který je možno použít k vyhledání technických informací, a účinnou hospodářskou soutěž v oblasti poskytování informací o opravách a údržbě vozidel. Velká část těchto informací se týká palubních diagnostických systémů a jejich vzájemné komunikace s ostatními systémy vozidla. Je vhodné stanovit technické specifikace, které by měly splňovat internetové stránky výrobců, spolu s cílenými opatřeními, která zajistí přiměřený přístup malým a středním podnikům.
- (20) V zájmu zajištění jednotných podmínek provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto prováděcí pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí <sup>(2)</sup>.
- (21) Za účelem doplnění tohoto nařízení o další technické detaily by měla být Komisi svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie akty týkající se požadavků na vliv na životní prostředí a pohon, funkční bezpečnost a konstrukci vozidla. Je zvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Komise by při přípravě a vypracování aktů v přenesené pravomoci měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty včas a vhodným způsobem předávány současně Evropskému parlamentu a Radě.
- (22) Členské státy by měly stanovit sankce za porušení tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě a zajistit jejich uplatňování. Tyto sankce by měly být účinné, přiměřené a odražující.
- (23) Aby bylo možné posoudit a rozhodnout, zda je vhodné rozšířit povinné vybavení pokročilými brzdými systémy na další kategorie motocyklů, měla by Komise Evropskému parlamentu a Radě podávat zprávy, a to mimo jiné na základě údajů o silničních nehodách poskytovaných členskými státy.
- (24) Ačkoli nic v tomto nařízení nebrání členským státům, aby nadále uplatňovaly své příslušné jednotlivé systémy schvalování, měla by Komise Evropskému parlamentu a Radě o fungování těchto vnitrostátních systémů podávat zprávy vycházející z informací, které jí členské státy poskytnou, s cílem znovu zvážit otázku, zda nepředložit legislativní návrh na harmonizaci jednotlivých schvalovacích systémů na úrovni Unie.
- (25) V rámci přezkumu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla <sup>(3)</sup>, by měla být na základě zkušeností, které členské státy získají při uplatňování tohoto nařízení, posouzena hranice mezi tímto nařízením a směrnicí 2007/46/ES, a to zejména s cílem zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž mezi kategoriemi vozidel.

<sup>(1)</sup> Rozhodnutí Rady č. 97/836/ES (Úř. věst. L 346, 17.12.1997, s. 78).

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

- (26) V zájmu jasnosti, předvídatelnosti, přehlednosti a zjednodušení a s cílem snížit zatížení pro výrobce vozidel by toto nařízení mělo obsahovat pouze omezený počet etap provádění pro zavedení nových emisních úrovní a bezpečnostních požadavků. Odvětví by měla být poskytnuta dostatečně dlouhá doba pro přizpůsobení se novým ustanovením stanoveným tímto nařízením a technickým specifikacím a správním ustanovením obsaženým v aktech v přenesené pravomoci a v prováděcích aktech přijatých na základě tohoto nařízení. Včasné definování požadavků je nezbytné, mají-li mít výrobci dostatek času na vývoj, zkoušení a zavádění technických řešení v sériové výrobě vozidel, a má-li být výrobcům a schvalovacím orgánům v členských státech poskytnuta dostatečná lhůta pro zavedení nezbytných správních systémů.
- (27) Směrnice 2002/24/ES a jednotlivé v ní uvedené směrnice byly několikrát podstatně změněny. V zájmu jasnosti, přehlednosti a zjednodušení by směrnice 2002/24/ES a jednotlivé v ní uvedené směrnice měly být zrušeny a nahrazeny jedním nařízením a menším počtem aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů. Přijetí nařízení zajišťuje, že příslušná ustanovení budou přímo použitelná a bude možné je mnohem rychleji a efektivněji aktualizovat s cílem lépe zohlednit technický pokrok.
- (28) Měly by se zrušit tyto směrnice:
- směrnice 2002/24/ES,
  - směrnice Rady 93/14/EHS ze dne 5. dubna 1993 o brzdových systémech dvoukolových a tříkolových motorových vozidel <sup>(1)</sup>,
  - směrnice Rady 93/30/EHS ze dne 14. června 1993 o zvukových výstražných zařízeních dvoukolových a tříkolových motorových vozidel <sup>(2)</sup>,
  - směrnice Rady 93/33/EHS ze dne 14. června 1993 o ochranných zařízeních bránících neoprávněnému použití dvoukolových a tříkolových motorových vozidel <sup>(3)</sup>,
  - směrnice Rady 93/93/EHS ze dne 29. října 1993 o hmotnostech a rozměrech dvoukolových a tříkolových motorových vozidel <sup>(4)</sup>,
  - směrnice 95/1/ES,
  - směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/24/ES ze dne 17. června 1997 o některých konstrukčních částech a vlastnostech dvoukolových a tříkolových motorových vozidel <sup>(5)</sup>,
  - směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/7/ES ze dne 20. března 2000 o rychloměrech dvoukolových a tříkolových motorových vozidel <sup>(6)</sup>,
  - směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/51/ES ze dne 19. července 2002 o snížení úrovně emisí znečišťujících látek z dvoukolových a tříkolových motorových vozidel <sup>(7)</sup>,
  - směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/62/ES ze dne 13. července 2009 týkající se místa pro montáž zadní registrační tabulky dvoukolových a tříkolových motorových vozidel <sup>(8)</sup>,
  - směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/67/ES ze dne 13. července 2009 o montáži zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci na dvoukolová a tříkolová motorová vozidla <sup>(9)</sup>,
  - směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/78/ES ze dne 13. července 2009 o stojanech dvoukolových motorových vozidel <sup>(10)</sup>,
  - směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/79/ES ze dne 13. července 2009 o zádržných zařízeních pro spolujezdce na dvoukolových motorových vozidlech <sup>(11)</sup>,
  - směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/80/ES ze dne 13. července 2009 o označení ovladačů, sdělovačů a indikátorů pro dvoukolová a tříkolová motorová vozidla <sup>(12)</sup>,
  - směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/139/ES ze dne 25. listopadu 2009 o povinném označení dvoukolových a tříkolových motorových vozidel <sup>(13)</sup>.
- (29) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž stanovit harmonizovaná pravidla pro správní a technické požadavky na schvalování vozidel kategorie L a pro dozor nad trhem s těmito vozidly, nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států, a může jich být proto z důvodu jejich rozsahu a účinků lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů,

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 121, 15.5.1993, s. 1.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 188, 29.7.1993, s. 11.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 188, 29.7.1993, s. 32.

<sup>(4)</sup> Úř. věst. L 311, 14.12.1993, s. 76.

<sup>(5)</sup> Úř. věst. L 226, 18.8.1997, s. 1.

<sup>(6)</sup> Úř. věst. L 106, 3.5.2000, s. 1.

<sup>(7)</sup> Úř. věst. L 252, 20.9.2002, s. 20.

<sup>(8)</sup> Úř. věst. L 198, 30.7.2009, s. 20.

<sup>(9)</sup> Úř. věst. L 222, 25.8.2009, s. 1.

<sup>(10)</sup> Úř. věst. L 231, 3.9.2009, s. 8.

<sup>(11)</sup> Úř. věst. L 201, 1.8.2009, s. 29.

<sup>(12)</sup> Úř. věst. L 202, 4.8.2009, s. 16.

<sup>(13)</sup> Úř. věst. L 322, 9.12.2009, s. 3.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

## KAPITOLA I

### PŘEDMĚT, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

#### Článek 1

##### Předmět

1. Toto nařízení stanoví správná a technické požadavky na schvalování typu všech nových vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků uvedených v čl. 2 odst. 1.

Toto nařízení se nevztahuje na schvalování jednotlivých vozidel. Členské státy udělující taková jednotlivá schválení uznají každé schválení typu vozidla, systému, konstrukční části a samostatného technického celku, které bylo uděleno podle tohoto nařízení, a nikoli podle odpovídajících vnitrostátních předpisů.

2. Toto nařízení stanoví požadavky na dozor nad trhem s vozidly, systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky, které podléhají schválení v souladu s tímto nařízením. Toto nařízení rovněž stanoví požadavky na dozor nad trhem s díly a zařízeními pro tato vozidla.

3. Toto nařízení nemá vliv na uplatnění právních předpisů o bezpečnosti silničního provozu.

#### Článek 2

##### Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na všechna dvoukolová a tříkolová vozidla a čtyřkolky spadající do kategorií uvedených v článku 4 a v příloze I (dále jen „vozidla kategorie L“), jež jsou určeny k provozu na veřejných komunikacích, včetně těch, jež jsou zkonstruovány a vyrobeny v jedné nebo více etapách, a na systémy, konstrukční části a samostatné technické celky, jakož i díly a zařízení, zkonstruované a vyrobené pro taková vozidla.

Toto nařízení se vztahuje i na motocykly enduro (L3e-AxE (x = 1, 2 nebo 3)), motocykly trial (L3e-AxT (x = 1, 2 nebo 3)) a těžké terénní čtyřkolky (L7e-B) spadající do kategorií uvedených v článku 4 a příloze I.

2. Toto nařízení se nevztahuje na tato vozidla:

- a) vozidla s maximální konstrukční rychlostí nepřekračující 6 km/h;
- b) vozidla určená výlučně pro používání tělesně postiženými osobami;

- c) vozidla určená výlučně pro ovládání pěšími osobami;
- d) vozidla určená výlučně k soutěžnímu využití;
- e) vozidla zkonstruovaná a vyrobená k využití pro ozbrojené složky, civilní ochranu, požární službu, složky odpovídající za udržování veřejného pořádku a lékařskou záchranou službu;
- f) zemědělská nebo lesnická vozidla podléhající 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<sup>(1)</sup>, stroje podléhající směrnicí Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES ze dne 16. prosince 1997 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje<sup>(2)</sup>, směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/42/ES ze dne 17. května 2006 o strojních zařízeních<sup>(3)</sup> a na motorová vozidla podléhající směrnicí 2007/46/ES;
- g) vozidla určená především pro využití v terénu a zkonstruovaná pro jízdu na nepevném povrchu;
- h) šlapací jízdní kola s pedály, která jsou vybavena přídavným elektrickým motorem s maximálním trvalým výkonem nižším nebo rovným 250 W, jehož motor je vyřazen z činnosti, jestliže cyklista přestane šlapat, a jinak je jeho výkon postupně snižován až do vyřazení motoru z činnosti, dokud rychlost vozidla nedosáhne 25 km/h;
- i) samovyvažující vozidla;
- j) vozidla, která nejsou vybavena alespoň jedním místem k sezení;
- k) vozidla vybavená místem k sezení pro řidiče nebo jezdce s výškou R-bodu ≤ 540 mm u kategorií L1e, L3e a L4e a s výškou R-bodu ≤ 400 mm u kategorií L2e, L5e, L6e a L7e.

#### Článek 3

##### Definice

Pro účely tohoto nařízení a aktů uvedených v příloze II se, není-li v nich stanoveno jinak, použijí tyto definice:

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

<sup>(1)</sup> Viz strana 1 v tomto čísle Úředního věstníku.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 59, 27.2.1998, s. 1.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 157, 9.6.2006, s. 24.

- 2) „certifikátem schválení typu“ se rozumí dokument, jímž schvalovací orgán úředně osvědčuje, že typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku je schválen;
- 3) „schválením typu úplného vozidla“ se rozumí schválení typu, jímž schvalovací orgán potvrdí, že neúplný, úplný nebo dokončený typ vozidla splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky;
- 4) „EU schválením typu“ se rozumí postup, kterým schvalovací orgán potvrdí, že určitý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky tohoto nařízení;
- 5) „certifikátem EU schválení typu“ se rozumí certifikát založený na vzoru uvedeném v prováděcím aktu přijatém na základě tohoto nařízení nebo formulář pro oznámení stanovený v příslušných předpisech EHK OSN uvedených v tomto nařízení nebo aktech v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě;
- 6) „schválením typu systému“ se rozumí schválení typu, jímž schvalovací orgán potvrdí, že systém instalovaný na vozidle určitého typu splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky;
- 7) „schválením typu samostatného technického celku“ se rozumí schválení typu, jímž schvalovací orgán potvrdí, že samostatný technický celek ve spojení s jedním nebo více druhy vozidel splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky;
- 8) „schválením typu konstrukční části“ se rozumí schválení typu, jímž schvalovací orgán potvrdí, že konstrukční část nezávisle na vozidle splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky;
- 9) „vnitrostátním schválením typu“ se rozumí postup schválení typu stanovený právními předpisy členského státu, přičemž platnost tohoto schválení je omezena na území daného členského státu;
- 10) „prohlášením o shodě“ se rozumí dokument vydaný výrobcem vozidla, který osvědčuje, že vyrobené vozidlo odpovídá schválenému typu vozidla;
- 11) „základním vozidlem“ se rozumí jakékoli vozidlo, jež se využívá v počáteční fázi vícestupňového schválení typu;
- 12) „neúplným vozidlem“ se rozumí vozidlo, jež vyžaduje ještě alespoň jeden stupeň dokončení k tomu, aby splnilo příslušné technické požadavky tohoto nařízení;
- 13) „dokončeným vozidlem“ se rozumí vozidlo, jež prošlo postupem vícestupňového schválení typu a jež splňuje příslušné technické požadavky tohoto nařízení;
- 14) „úplným vozidlem“ se rozumí vozidlo, jež nemusí být pro splnění příslušných technických požadavků tohoto nařízení dokončeno;
- 15) „systémem“ se rozumí sestava zařízení spojených za účelem plnění jedné nebo více specifických funkcí ve vozidle, jež podléhá požadavkům tohoto nařízení nebo jakéhokoli aktu v přenesené pravomoci nebo prováděcího aktu přijatého na jeho základě;
- 16) „konstrukční částí“ se rozumí zařízení podléhající požadavkům tohoto nařízení nebo jakéhokoli aktu v přenesené pravomoci nebo prováděcího aktu přijatého na jeho základě a určené k použití jako součást vozidla, jež může obdržet schválení typu nezávisle na vozidle v souladu s tímto nařízením a akty v přenesené pravomoci nebo prováděcími akty přijatými na jeho základě, pokud to tyto akty výslovně umožňují;
- 17) „samostatným technickým celkem“ se rozumí zařízení podléhající požadavkům tohoto nařízení nebo jakéhokoli aktu v přenesené pravomoci nebo prováděcího aktu přijatého na jeho základě a určené k použití jako součást vozidla, jež může samostatně obdržet schválení typu, ale pouze ve vztahu k jednomu nebo více určeným typům vozidla, pokud to tyto akty výslovně umožňují;
- 18) „díly“ se rozumí zboží a náhradní díly určené k montáži vozidla;
- 19) „zařízením“ se rozumí jakékoli zboží jiné než díly, jež lze přidat do vozidla nebo na něj instalovat;
- 20) „původními díly nebo zařízeními“ se rozumí díly nebo zařízení, jež jsou vyrobeny podle specifikací a výrobních norem stanovených výrobcem vozidla pro výrobu dílů nebo zařízení pro montáž daného vozidla; patří sem díly nebo zařízení, která výrobce vyrábí na stejné výrobní lince jako uvedené díly a zařízení; neprokáže-li se opak, má se za to, že díly nebo zařízení jsou původní, pokud jejich výrobce osvědčí, že tyto díly nebo zařízení odpovídají kvalitě částí užívaných pro montáž předmětného vozidla a byly vyrobeny podle specifikací a výrobních norem výrobce vozidla;
- 21) „náhradními díly“ se rozumí zboží, které je určeno k instalaci do vozidla nebo na něj, jímž se nahradí původní díly tohoto vozidla, včetně zboží, jako jsou maziva nutná pro použití vozidla, s výjimkou paliva;

- 22) „funkční bezpečností“ se rozumí absence nepřijatelného rizika fyzického zranění nebo poškození zdraví osob nebo majetku v důsledku nebezpečí způsobeného vadným chováním mechanických, hydraulických, pneumatických, elektrických nebo elektronických systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků;
- 23) „pokročilým brzdovým systémem“ se rozumí protiblokovací brzdový systém, kombinovaný brzdový systém nebo oba;
- 24) „protiblokovacím brzdovým systémem“ se rozumí systém, který detekuje prokluzování kol a automaticky upravuje tlak vytvářející brzdovou sílu na kole nebo kolech, a omezuje tak prokluzování kol;
- 25) „kombinovaným brzdovým systémem“ se rozumí:
- a) u vozidel kategorie L1e a L3e: brzdový systém, u něhož se jediným ovládacím prvkem aktivují nejméně dvě brzdy na různých kolech;
  - b) u vozidel kategorie L4e: systém provozní brzdy, u něhož se brzdy přinejmenším na předním a zadním kole ovládají jediným ovládacím prvkem (pokud je zadní kolo a kolo postranního vozíku bržděno stejným brzdovým systémem, považuje se za zadní brzdu);
  - c) u vozidel kategorie L2e, L5e, L6e a L7e: brzdový systém, u něhož se jediným ovládacím prvkem aktivují všechny brzdy;
- 26) „automatickým zapnutím osvětlení“ se rozumí zapnutí systému osvětlení při zapnutí zapalování nebo uvedení přepínače motoru do polohy „zapnuto“;
- 27) „zařízením k regulaci znečišťujících látek“ se rozumějí ty konstrukční části vozidla, které regulují nebo snižují emise z výfuku nebo emise způsobené vypařováním;
- 28) „náhradním zařízením k regulaci znečišťujících látek“ se rozumí zařízení k regulaci znečišťujících látek nebo soubor takových zařízení, který je určen jako náhrada původního zařízení k regulaci znečišťujících látek a může být schválen jako samostatný technický celek;
- 29) „místem k sezení“ se rozumí:
- a) sedlo, jež pojme řidiče nebo cestujícího a na němž se sedí obkročmo, nebo
  - b) jakékoli sedadlo, jež pojme přinejmenším osobu o velikosti figuríny představující dospělého muže 50. procentu, jedná-li se o řidiče;
- 30) „vznětovým motorem“ nebo „motorem CI“ se rozumí spalovací motor pracující v souladu s Dieselovým cyklem;
- 31) „zážehovým motorem“ nebo „motorem PI“ se rozumí spalovací motor pracující v souladu s Ottovým cyklem;
- 32) „hybridním vozidlem“ se rozumí motorové vozidlo vybavené nejméně dvěma různými měniči energie a dvěma různými systémy akumulace energie (na vozidle) pro účely pohonu vozidla;
- 33) „vozidlem s hybridním elektrickým pohonem“ se rozumí vozidlo, jež za účelem mechanického pohonu využívá energii z obou níže uvedených zdrojů akumulované energie umístěných ve vozidle:
- a) palivo, jež je možno spotřebovat;
  - b) baterie, kondenzátor, setrvačnick/generátor či jiné zařízení pro akumulaci elektrické nebo jiné energie.
- Tento pojem rovněž zahrnuje vozidla, která čerpají energii z paliva, jež je možno spotřebovat pouze za účelem dobítí zařízení pro akumulaci elektrické energie;
- 34) „pohonem“ se rozumí spalovací motor, elektrický motor, jakákoli hybridní technologie nebo kombinace těchto typů motoru nebo jakýkoli jiný typ motoru;
- 35) „maximálním trvalým jmenovitým výkonem“ se rozumí maximální třicetiminutový výkon na výstupním hřídeli elektrického motoru podle předpisu EHK OSN č. 85;
- 36) „maximálním netto výkonem“ se rozumí maximální výkon spalovacího motoru získaný na zkušebním stavu na konci klikového hřídele nebo rovnocenné části;
- 37) „odpojovacím zařízením“ se rozumí konstrukční prvek vozidla, který snímá teplotu, rychlost vozidla, otáčky nebo zatížení motoru, zařazený rychlostní stupeň, podtlak v sacím potrubí nebo jakýkoli jiný parametr, aby se aktivovala, měnila, zpomalovala nebo deaktivovala činnost jakékoli části systému regulace emisí a následného zpracování výfukových plynů, která snižuje účinnost systému regulace emisí za podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla;
- 38) „životností“ se rozumí trvanlivost součástí a systémů, aby bylo možné dodržet požadavky v oblasti životního prostředí podle článku 23 a přílohy V i po ujetí počtu kilometrů podle přílohy VII a aby byla zajištěna funkční bezpečnost vozidla, pokud se vozidlo používá za běžných nebo zamýšlených okolností a udržuje v souladu s doporučeními výrobce;

- 39) „zdvihovým objemem motoru“ se rozumí:
- a) u motorů s vratnými písty jmenovitý zdvihový objem;
  - b) u motorů s rotačními písty (Wankelovy motory) dvojnásobek jmenovitého zdvihového objemu;
- 40) „emisemi způsobenými vypařováním“ se rozumí uhlovodíkové výpary unikající ze systému uložení a rozvodu paliva motorového vozidla, jiné než výfukové emise;
- 41) „zkouškou SHED“ se rozumí zkouška vozidla prováděná v uzavřeném objektu s cílem zjistit objem výparů, při níž se provede zvláštní zkouška emisí způsobených vypařováním;
- 42) „systémem s plyným palivem“ se rozumí systém složený z úložiště plyného paliva, rozvodu paliva, měřících a kontrolních součástí, jimiž je vybaven motor, jehož účelem je umožnit chod motoru na LPG, CNG nebo vodík v rámci jednopalivové, dvoupalivové nebo vícepalivové technologie;
- 43) „plynnými znečišťujícími látkami“ se rozumějí plynné emise z výfuku: oxid uhelnatý (CO), oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>) vyjádřené jako ekvivalent oxidu dusičitého (NO<sub>2</sub>) a uhlovodíky;
- 44) „výfukovými emisemi“ se rozumí emise plyných znečišťujících látek a částic z výfuku vozidla;
- 45) „částicemi“ se rozumí složky výfukových plynů, které jsou zachyceny ze zředěného výfukového plynu při maximální teplotě 325 K (52 °C) pomocí filtrů popsanych ve zkušebním postupu pro ověřování průměrných emisí z výfuku;
- 46) „celosvětově harmonizovaným zkušebním cyklem pro motocykly“ nebo „WMTC“ se rozumí celosvětově platný harmonizovaný cyklus laboratorních zkoušek emisí definovaný v celosvětovém technickém předpisu EHK OSN č. 2;
- 47) „výrobce“ se rozumí každá fyzická nebo právnická osoba, která schvalovacímu orgánu odpovídá za veškeré aspekty schvalování typu nebo postupu schválení a za zajištění shodnosti výroby a která rovněž nese odpovědnost v otázkách dozoru nad trhem u vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jež vyrábí, nezávisle na tom, zda je tato fyzická nebo právnická osoba přímo zapojena do všech stupňů projektování a výroby vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, jež jsou předmětem schvalování;
- 48) „zástupcem výrobce“ se rozumí 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;
- 49) „dovozcem“ se rozumí každá fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, jež uvádí na trh vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení ze třetí země;
- 50) „distributorem“ se rozumí každá fyzická nebo právnická osoba v rámci dodavatelského řetězce vyjma výrobce nebo dovozce, jež dodává na trh vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení;
- 51) „hospodářským subjektem“ se rozumí výrobce, zástupce výrobce, dovozce nebo distributor;
- 52) „registrací“ se rozumí správní povolení pro uvedení vozidla do provozu včetně provozu na pozemních komunikacích, zahrnující jeho identifikaci a vydání pořadového čísla známého jako registrační číslo, které může být stále, dočasné nebo krátkodobé;
- 53) „uvedením do provozu“ se rozumí první použití vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, dílu nebo zařízení k určenému účelu v Unii;
- 54) „uvedením na trh“ se rozumí první zpřístupnění vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, dílu nebo zařízení v Unii;
- 55) „dodáním na trh“ se rozumí 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 úplaty nebo bezplatně;
- 56) „schvalovacím orgánem“ se rozumí orgán členského státu, který tento členský stát zřídil nebo jmenoval a oznámil Komisi a který je příslušný pro všechna hlediska schvalování typu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, pro postup schválení, pro vydávání a popřípadě odejímání nebo zamítání certifikátů 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;
- 57) „orgánem pro dozor nad trhem“ se rozumí orgán členského státu příslušný k provádění dozoru nad trhem na území tohoto členského státu;



- 58) „dozorem nad trhem“ se rozumějí činnosti a opatření vnitrostátních orgánů, jejichž cílem je zajistit, aby vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, které jsou dodávány na trh, byly v souladu s požadavky stanovenými v příslušných harmonizačních právních předpisech Unie a neohrožovaly zdraví, bezpečnost ani jakoukoli další oblast ochrany veřejného zájmu;
- 59) „vnitrostátním orgánem“ se rozumí schvalovací orgán nebo jakýkoli jiný orgán zapojený do dozoru nad trhem, kontroly hranic nebo registrace v členském státě ve vztahu k vozidlům, systémům, konstrukčním částem nebo samostatným technickým celkům, dílům nebo zařízením a odpovědný za tyto činnosti;
- 60) „technickou zkušební“ se rozumí organizace nebo subjekt, které byly schvalovacím orgánem členského státu určeny jako zkušební laboratoř k provádění zkoušek nebo jako subjekt posuzující shodu k provádění úvodního posouzení a dalších zkoušek nebo kontrol jménem schvalovacího orgánu, přičemž schvalovací orgán může tyto funkce provádět sám;
- 61) „vlastním zkoušením“ se rozumí provedení zkoušek vlastními prostředky, záznam výsledků zkoušky a předložení zprávy obsahující závěry schvalovacímu orgánu výrobcem, který byl jmenován jako technická zkušebna za účelem posouzení shody s určitými požadavky;
- 62) „zkušební metodou se simulací“ se rozumějí počítačové simulace včetně výpočtů, které prokazují, zda vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek splňují technické požadavky aktu v přenesené pravomoci přijatého podle čl. 32 odst. 6, aniž by bylo nutné použití skutečného vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku;
- 63) „palubním diagnostickým systémem“ nebo „systémem OBD“ se rozumí systém schopný identifikovat pravděpodobnou oblast chybné funkce pomocí chybových kódů uložených v paměti počítače;
- 64) „informacemi o opravách a údržbě vozidla“ se rozumějí veškeré informace potřebné pro diagnózu, údržbu, prohlídku, pravidelné sledování, opravu, přeprogramování nebo opětovnou inicializaci vozidla, které výrobce poskytuje svým autorizovaným obchodním zástupcům a opravám, včetně následných změn a doplňků těchto informací; patří sem veškeré informace nutné pro instalaci dílů a zařízení na vozidla;
- 65) „samostatným provozovatelem“ se rozumějí podniky jiné než autorizovaní obchodní zástupci a opravny, které jsou přímo nebo nepřímo zapojené do oprav a údržby vozidel, zejména opravny, výrobci nebo distributoři opravárenských zařízení, nástrojů nebo náhradních dílů, vydavatelé technických informací, automobilové kluby, poskytovatelé silničních asistenčních služeb, subjekty nabízející inspekční a zkušební služby a subjekty zajišťující školení pro instalační techniky, výrobce a servisní techniky působící v oblasti vozidel poháněných alternativním palivem;
- 66) „schváleným servisním pracovníkem“ se rozumí poskytovatel servisu oprav a údržby vozidel, který působí v rámci distribučního systému vytvořeného dodavatelem vozidel;
- 67) „vozidlem z výběhu série“ se rozumí vozidlo, jež je součástí zásob, které není možno dodat na trh nebo které již nemůže být dodáváno na trh, zaregistrováno nebo uvedeno do provozu, jelikož vstoupily v platnost nové technické požadavky, podle nichž nebylo schváleno;
- 68) „dvoukolovým motorovým vozidlem“ se rozumí dvoukolové motorové vozidlo včetně dvoukolových motokol, dvoukolových mopedů a dvoukolových motocyklů;
- 69) „motorovou tříkolkou“ se rozumí tříkolové motorové vozidlo splňující kritéria pro zařazení mezi vozidla kategorie L5e;
- 70) „čtyřkolkou“ se rozumí čtyřkolové vozidlo splňující kritéria pro zařazení mezi vozidla kategorie L6e nebo L7e;
- 71) „samovyvažujícím vozidlem“ se rozumí koncept přirozeně nestabilního vozidla, které k udržení rovnováhy vyžaduje přídatný kontrolní systém, a který zahrnuje jednokolová motorová vozidla a dvoukolová dvoustopá motorová vozidla;
- 72) „zdvojenými koly“ se rozumí dvě kola namontovaná na téže nápravě tak, že vzdálenost mezi středy jejich ploch styku se zemí je menší nebo rovna 460 mm, a která se považují za jedno kolo;
- 73) „typem vozidla“ se rozumí skupina vozidel, včetně variant a verzí určité kategorie, které se neliší alespoň v těchto podstatných ohledech:
- kategorie a podkategorie;
  - výrobce;
  - podvozek, rám, pomocný rám, podlahová část nebo konstrukce, do kterých jsou upevněny hlavní konstrukční části;
  - označení typu výrobcem;

- 74) „variantou“ se rozumí vozidlo stejného typu, přičemž:
- a) základní vlastnosti tvaru karoserie jsou stejné;
  - b) pohon a konfigurace pohonu jsou stejné;
  - c) pokud je součástí pohonu spalovací motor, je provozní cyklus motoru stejný;
  - d) počet válců a jejich uspořádání jsou stejné;
  - e) typ převodovky je stejný;
  - f) rozdíl provozní hmotnosti mezi nejnižší hodnotou a nejvyšší hodnotou nepřekračuje 20 % nejnižší hodnoty;
  - g) rozdíl maximální přípustné hmotnosti mezi nejnižší hodnotou a nejvyšší hodnotou nepřekračuje 20 % nejnižší hodnoty;
  - h) rozdíl zdvihového objemu pohonné jednotky (u spalovacího motoru) mezi nejnižší hodnotou a nejvyšší hodnotou nepřekračuje 30 % nejnižší hodnoty, a
  - i) rozdíl ve výkonu pohonné jednotky mezi nejnižší hodnotou a nejvyšší hodnotou nepřekračuje 30 % nejnižší hodnoty;
- 75) „verzí varianty“ se rozumí vozidlo sestávající z kombinace položek obsažených ve schvalovací dokumentaci uvedené v čl. 29 odst. 10;
- 76) „motorem s vnějším spalováním“ se rozumí tepelný stroj, v němž je spalovací a expanzní komora fyzicky oddělena a v němž je vnitřní pracovní kapalina ohřívána pomocí spalování ve vnějším zdroji; teplo z vnějšku spalování rozpíná vnitřní pracovní kapalinu, která svým rozpínáním působí na mechanismus stroje a vytváří pohyb a využitelnou činnost;
- 77) „hnacím ústrojím“ se rozumí konstrukční části a systémy vozidla, které vyrábějí energii a přenášejí ji na povrch vozovky, včetně motorů, systémů řízení motoru nebo jakékoli jiné řídicí jednotky, zařízení k regulaci látek znečišťujících životní prostředí včetně systémů omezujících emise znečišťujících látek a hluk, převodového ústrojí a jeho ovládnání – hnacího hřídele či řemenového nebo řetězového převodu – diferenciálů, koncového převodu a pneumatik poháněných kol (rádius);
- 78) „jednopalivovým vozidlem“ se rozumí vozidlo poháněné primárně jedním typem paliva;
- 79) „jednopalivovým vozidlem na plyn“ se rozumí jednopalivové vozidlo, které je primárně poháněno LPG, NG/bio-
- methanem nebo vodíkem, avšak může mít také benzinový systém používaný pouze pro nouzové účely nebo pro startování, pokud benzinová nádrž pojme nejvýše 5 litrů benzinu;
- 80) „E5“ se rozumí směs pohonných hmot obsahující 5 % bezvodého ethanolu a 95 % benzinu;
- 81) „LPG“ se rozumí zkapalnělý ropný plyn skládající se z propanu a butanu zkapalněných uskladněním pod tlakem;
- 82) „NG“ se rozumí zemní plyn s velmi vysokým obsahem methanu;
- 83) „biomethanem“ se rozumí obnovitelný plyn vyráběný z organických zdrojů, který je na počátku „bioplynem“, ale je vyčištěn postupem zvaným „od bioplynu k biomethanu“, při němž jsou z bioplynu odstraněny nečistoty jako oxid uhličitý, siloxany a sirovodíky (H<sub>2</sub>S);
- 84) „dvoupalivovým vozidlem“ se rozumí vozidlo se dvěma oddělenými systémy pro skladování paliva, které může být po určitou dobu poháněno dvěma různými palivy a které je určeno k pohonu vždy jen jedním z těchto paliv;
- 85) „dvoupalivovým vozidlem na plyn“ se rozumí dvoupalivové vozidlo, které může být poháněno jednak benzinem, jednak LPG, NG/biomethanem nebo vodíkem;
- 86) „vozidlem flex fuel“ se rozumí vozidlo s jedním systémem pro skladování paliva, které může být poháněno různými směsmi dvou či více paliv;
- 87) „E85“ se rozumí směs pohonných hmot obsahující 85 % bezvodého ethanolu a 15 % benzinu;
- 88) „vozidlem na etanolový pohon flex fuel“ se rozumí vozidlo flex fuel, které může být poháněno benzinem nebo směsí benzinu a ethanolu s obsahem ethanolu ve výši až 85 %;
- 89) „H<sub>2</sub>NG“ se rozumí směs pohonných hmot obsahující vodík a zemní plyn;
- 90) „vozidlem flex fuel H<sub>2</sub>NG“ se rozumí vozidlo flex fuel, které může být poháněno různými směsmi vodíku a NG/biomethanu;
- 91) „vozidlem na bionaftu flex fuel“ se rozumí vozidlo flex fuel, které může být poháněno minerální naftou nebo směsí minerální nafty a bionafty;
- 92) „B5“ se rozumí směs pohonných hmot obsahující až 5 % bionafty a 95 % motorové nafty;

- 93) „bionaftou“ se rozumí motorová nafta vyrobená z rostlinného nebo živočišného oleje sestávající z alkylesterů s dlouhým řetězcem vyrobených udržitelným způsobem;
- 94) „výhradně elektrickým vozidlem“ se rozumí vozidlo poháněné:
- systémem, který se skládá z jednoho nebo více zásobníků elektrické energie, jednoho nebo více elektrických konvertorů a jednoho nebo více elektrických strojů, které mění uskladněnou elektrickou energii na mechanickou energii dodávanou kolům k pohonu vozidla;
  - přídavným elektrickým pohonem namontovaným k vozidlu určenému ke šlapání;
- 95) „vozidlem s vodíkovými palivovými články“ se rozumí vozidlo poháněné palivovými články, které mění chemickou energii získávanou z vodíku na elektrickou energii sloužící k pohonu vozidla;
- 96) „R-bodem“ nebo „referenčním bodem místa k sezení“ se rozumí konstrukční bod určený výrobcem vozidla pro každé místo k sezení a stanovený s ohledem na trojrozměrný vztažný systém.
- Odkazy v tomto nařízení na požadavky, postupy nebo ujednání stanovená tímto nařízením se rozumí odkazy na tyto požadavky, postupy nebo ujednání, které jsou stanoveny v tomto nařízení a v aktech v přenesené pravomoci a v prováděcích aktech přijatých na základě tohoto nařízení.
- #### Článek 4
- #### Kategorie vozidel
- Vozidla kategorie L zahrnují dvoukolová, tříkolová a čtyřkolová motorová vozidla rozdělená do kategorií podle tohoto článku a přílohy I, včetně motokol, dvoukolových a tříkolových mopedů, dvoukolových a tříkolových motocyklů, motocyklů s postranním vozíkem, lehkých a těžkých silničních čtyřkolek a lehkých a těžkých quadrimobilů.
  - Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto kategorie a podkategorie vozidel popsané v příloze I:
    - vozidla kategorie L1e (lehká dvoukolová motorová vozidla), dále rozdělená do podkategorií:
      - vozidla L1e-A (motokola),
      - vozidla L1e-B (dvoukolové mopedy);
    - vozidla kategorie L2e (tříkolové mopedy), dále rozdělená do podkategorií:
      - vozidla L2e-P (tříkolové mopedy určené pro přepravu osob),
      - vozidla L2e-U (užitkové tříkolové mopedy);
    - vozidla kategorie L3e (dvoukolové motocykly), dále rozdělená do podkategorií podle:
      - výkonu motocyklu <sup>(1)</sup>, dále rozdělené do podkategorií:
        - vozidla L3e-A1 (motocykly s nízkým výkonem),
        - vozidla L3e-A2 (motocykly se středním výkonem),
        - vozidla L3e-A3 (motocykly s vysokým výkonem),
      - zvláštního způsobu využití:
        - motocykly enduro L3e-A1E, L3e-A2E nebo L3e-A3E,
        - motocykly trial L3e-A1T, L3e-A2T nebo L3e-A3T;
    - vozidla kategorie L4e (dvoukolové motocykly s postranním vozíkem);
    - vozidla kategorie L5e (motorové tříkolky), dále rozdělená do podkategorií:
      - vozidla L5e-A (tříkolky): vozidla určená především pro přepravu osob,
      - vozidla L5e-B (komerční tříkolky): užitkové tříkolky určené výlučně pro přepravu zboží;
    - vozidla kategorie L6e (lehké čtyřkolky), dále rozdělená do podkategorií:
      - vozidla L6e-A (lehké silniční čtyřkolky),
      - vozidla L6e-B (lehké quadrimobily), dále rozdělená do podkategorií:
        - vozidla L6e-BU (lehké užitkové quadrimobily): užitková vozidla určená výlučně pro přepravu zboží,
        - vozidla L6e-BP (lehké quadrimobily určené pro přepravu osob): vozidla určená především pro přepravu osob;
    - vozidla kategorie L7e (těžké čtyřkolky), dále rozdělená do podkategorií:

<sup>(1)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řídicích průkazech (Úř. věst. L 403, 30.12.2006, s. 18); viz definice výkonu, kategorie A1 a A2, v čl. 4 odst. 3 písm. a) a b).

- i) vozidla kategorie L7e-A (těžké silniční čtyřkolky), dále rozdělená do podkategorií:
- L7e-A1: A1 silniční čtyřkolky,
  - L7e-A2: A2 silniční čtyřkolky,
- ii) vozidla L7e-B (těžké terénní čtyřkolky), dále rozdělená do podkategorií:
- L7e-B1: terénní čtyřkolky,
  - L7e-B2: side-by-side buggy,
- iii) vozidla L7e-C (těžké quadrimobily), dále rozdělená do podkategorií:
- vozidla L7e-CU (těžké užitkové quadrimobily): užitková vozidla určená výlučně pro přepravu zboží,
  - vozidla L7e-CP (těžké quadrimobily určené pro přepravu osob): vozidla určená především pro přepravu osob.
3. Vozidla kategorie L uvedená v odstavci 2 jsou podle pohonu vozidla dále rozdělena na vozidla:
- a) poháněná spalovacím motorem:
- vznětovým motorem,
  - zážehovým motorem;
- b) poháněná motorem s vnějším spalováním, turbínovým motorem nebo motorem s rotačními písty, kdy se vozidlo vybavené takovým pohonem pro účely splnění požadavků na ochranu životního prostředí a funkční bezpečnosti považuje za vozidlo poháněné zážehovým motorem;
- c) poháněná motorem na předem stlačený vzduch, který neemituje vyšší objem znečišťujících látek nebo inertních plynů, než jaký je přítomen ve vnějším ovzduší, kdy se pro účely požadavků na funkční bezpečnost a na dodávky a uložení paliva takové vozidlo považuje za vozidlo na plynné palivo;
- d) poháněná elektrickým motorem;
- e) hybridní vozidla s kombinací kterékoli pohonné konfigurace uvedené v písmenech a), b), c) nebo d) tohoto odstavce nebo s jakoukoli vícečetnou kombinací těchto pohonných konfigurací včetně vícečetných spalovacích nebo elektrických motorů.
4. Pokud se týká rozdělení vozidel kategorie L v odstavci 2, vozidlo, které nespadá do určité kategorie, protože překračuje alespoň jedno kritérium stanovené pro uvedenou kategorii, spadá do následující kategorie, jejíž kritéria splňuje. To platí pro tyto skupiny kategorií a podkategorií:
- a) kategorie L1e se svými podkategoriemi L1e-A a L1e-B a kategorie L3e se svými podkategoriemi L3e-A1, L3e-A2 a L3e-A3;
- b) kategorie L2e a kategorie L5e se svými podkategoriemi L5e-A a L5e-B;
- c) kategorie L6e se svými podkategoriemi L6e-A a L6e-B a kategorie L7e se svými podkategoriemi L7e-A, L7e-B a L7e-C;
- d) jakýkoli jiný logický sled kategorií nebo podkategorií navržený výrobcem a schválený schvalovacím orgánem.
5. Bez ohledu na kritéria pro zařazení do kategorií nebo podkategorií uvedená v odstavcích 1 až 4 tohoto článku a v příloze I se použijí další podkategorie uvedené v příloze V s cílem harmonizovat postupy environmentálních zkoušek na mezinárodní úrovni pomocí odkazu na předpisy EHK OSN a celosvětové technické předpisy EHK OSN.

#### Článek 5

##### Stanovení hmotnosti v provozním stavu

1. Hmotnost v provozním stavu se u vozidel kategorie L stanoví zjištěním hmotnosti nenaloženého vozidla připraveného k normálnímu použití a připočtením hmotnosti:

- a) kapalin;
- b) standardního zařízení podle specifikací výrobce;
- c) „paliva“ v palivových nádržích naplněných na nejméně 90 % kapacity.

Pro účely tohoto písmene:

- i) pokud je vozidlo poháněno „kapalným palivem“, je toto palivo považováno za „palivo“, nebo
- ii) pokud je vozidlo poháněno kapalnou „směsí palivo/olej“:
- jsou-li palivo pro pohon vozidla a mazací olej smíchány předem, považuje se tato směs za „palivo“,
  - jsou-li palivo pro pohon vozidla a mazací olej uskladněny odděleně, považuje se za „palivo“ pouze „palivo“ pohánějící vozidlo, nebo

iii) pokud je vozidlo poháněno plynným palivem, zkapalněným plynným palivem nebo stlačeným vzduchem, může být hmotnost „paliva“ v nádržích s plynným palivem stanovena na 0 kg;

- d) připočtením hmotnosti karoserie, kabiny, dveří;
  - e) připočtením hmotnosti zasklení, spojovacího zařízení, náhradního kola / náhradních kol a hmotnosti nástrojů.
2. Od hmotnosti v provozním stavu se u vozidel kategorie L odečte hmotnost:
- a) řidiče (75 kg) a cestujícího (65 kg);
  - b) strojů nebo zařízení instalovaných na nákladní plošině;
  - c) pohonných baterií v případě vozidla s hybridním nebo plně elektrickým pohonem;
  - d) systému s plynným palivem a hmotnosti nádrží na plynné palivo v případě vozidla s jednopalivovou, dvoupalivovou nebo vícepalivovou technologií, a
  - e) nádrží na stlačený vzduch v případě pohonu na předem stlačený vzduch.

## KAPITOLA II

### OBEČNÉ POVINNOSTI

#### Článek 6

##### Povinnosti členských států

1. Členské státy zřídí nebo jmenují schvalovací orgány příslušné v záležitostech týkajících se schvalování a orgány pro dozor nad trhem příslušné v záležitostech týkajících se dozoru nad trhem podle tohoto nařízení. Členské státy oznámí Komisi zřízení a jmenování těchto orgánů.

V oznámení o schvalovacích orgánech a orgánech pro dozor nad trhem se uvádí jejich jméno, adresa včetně elektronické adresy a oblast odpovědnosti. Seznam schvalovacích orgánů a podrobnosti o nich zveřejní Komise na svých webových stránkách.

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

3. Členské státy nesmějí zakázat, omezit ani bránit uvedení na trh, registraci nebo uvedení do provozu vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků z důvodů týkajících se konstrukčních a funkčních hledisek, na něž se vztahuje toto nařízení, pokud splňují jeho požadavky.

4. Členské státy organizují a provádějí dozor nad trhem a kontrolu vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samo-

statných technických celků vstupujících na trh v souladu s kapitolou III nařízení (ES) č. 765/2008.

#### Článek 7

##### Povinnosti schvalovacích orgánů

1. Schvalovací orgány zajistí, aby výrobci žádající o schválení typu splnili své povinnosti podle tohoto nařízení.

2. Schvalovací orgány schválí pouze taková vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež splňují požadavky tohoto nařízení.

#### Článek 8

##### Opatření dozoru nad trhem

1. U vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jejichž typ byl schválen, provádějí orgány pro dozor nad trhem v přiměřeném rozsahu náležité kontroly dokumentace, přičemž přihlížejí k uznávaným zásadám posuzování rizik, stížnostem a dalším informacím.

Orgány pro dozor nad trhem mohou hospodářské subjekty požádat o zpřístupnění této dokumentace a informací, je-li to považováno za nutné pro výkon jejich činnosti.

Pokud hospodářské subjekty předloží prohlášení o shodě, orgány pro dozor nad trhem tato prohlášení řádně zohlední.

2. Pro díly a zařízení, na něž se nevztahuje odstavec 1 tohoto článku, se v celém rozsahu použije čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 765/2008.

#### Článek 9

##### Povinnosti výrobců

1. Výrobce zajistí, aby byly vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky při uvedení na trh nebo do provozu vyrobeny a schváleny v souladu s požadavky uvedenými v tomto nařízení a v aktech v přenesené pravomoci a prováděcích aktech přijatých podle tohoto nařízení.

2. U vícestupňového schválení typu odpovídá každý výrobce za schválení a shodnost výroby systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků montovaných ve stupni dokončení vozidla prováděného výrobcem. Výrobce, jenž mění konstrukční části nebo systémy, které již byly schváleny na nižších stupních, odpovídá za schválení a shodnost výroby pozměněných konstrukčních částí a systémů.

3. Výrobce, který změnil neúplně vozidlo způsobem, který vede k zařazení do jiné kategorie vozidel, což má za následek, že právní požadavky, které byly posouzeny v předchozím stadiu schvalování, se změnilly, je odpovědný také za splnění požadavků platných pro kategorii vozidel, do níž upravené vozidlo spadá.

4. Pro účely schvalování vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků podléhajících tomuto nařízení výrobce usazený mimo Unii jmenuje jediného zástupce usazeného v Unii, aby jej zastupoval před schvalovacím orgánem.

5. Výrobci usazení mimo Unii dále jmenují jediného zástupce usazeného v Unii pro účely dozoru nad trhem, jímž může být zástupce uvedený v odstavci 4 nebo jeden další zástupce.

6. Výrobce odpovídá schvalovacímu orgánu za všechna hlediska postupu schvalování a za zajištění shodnosti výroby, bez ohledu na to, zda je výrobce přímo zapojen do všech stupňů výroby vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku.

7. V souladu se zvláštními ustanoveními tohoto nařízení a s akty v přenesené pravomoci a s prováděcími akty přijatými na základě tohoto nařízení výrobce zajistí, že budou používány postupy, díky kterým zůstane zachována shodnost sériové výroby se schváleným typem. V souladu s kapitolou VI se zohlední změny konstrukce vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku nebo vlastností a změny požadavků, vůči nimž je vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek prohlášen za shodný.

8. Kromě povinného označení a značek schválení typu, jimiž jsou opatřena jeho vozidla, konstrukční části nebo samostatné technické celky v souladu s článkem 39, uvede výrobce na svých vozidlech, konstrukčních částech nebo samostatných technických celcích dodávaných na trh své jméno, svou zapsanou obchodní firmu nebo zapsanou ochrannou známku a adresu v Unii, na niž jej lze kontaktovat, nebo není-li to možné, na obalu nebo v dokladu přiloženém ke konstrukční části nebo k samostatnému technickému celku.

9. Výrobce zajistí, aby v době, kdy nese za vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek odpovědnost, neohrožovaly skladovací a přepravní podmínky jejich soulad s požadavky stanovenými v tomto nařízení.

#### Článek 10

#### **Povinnosti výrobců týkající se výrobků, které nejsou ve shodě s platnými požadavky nebo představují závažné nebezpečí**

1. Výrobce, který se domnívá nebo má důvod se domnívat, že jeho vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, který byl uveden na trh nebo do provozu, není ve shodě s tímto nařízením nebo akty v přenesené pravomoci nebo prováděcími akty přijatými na základě tohoto nařízení, přijme okamžitě nezbytná nápravná opatření k uvedení tohoto vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku ve shodu, nebo jej případně stáhne z trhu nebo z oběhu.

Výrobce o této skutečnosti okamžitě informuje schvalovací orgán, který vydal schválení, a informuje jej zejména o neshodě a o přijatých nápravných opatřeních.

2. Pokud vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení představuje závažné nebezpečí, výrobce o tom okamžitě informuje schvalovací orgány a orgány pro dozor nad trhem členských států, v nichž došlo k dodání na trh nebo uvedení do provozu tohoto vozidla, systému, konstrukční části, samostatného technického celku, dílu nebo zařízení, a uvede podrobnosti zejména o neshodě a o přijatých nápravných opatřeních.

3. Výrobce uchovává dokumentaci uvedenou v čl. 29 odst. 10 a výrobce vozidla uchovává zároveň i kopie prohlášení o shodě uvedených v článku 38 pro potřeby schvalovacích orgánů po období deseti let poté, co bylo vozidlo uvedeno na trh, přičemž u systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku tato doba činí pět let.

4. Výrobce předloží vnitrostátnímu orgánu na základě jeho odůvodněné žádosti a prostřednictvím schvalovacího orgánu kopii certifikátu EU schválení typu nebo povolení uvedené v čl. 51 odst. 1, které prokazují shodu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku v jazyce, který je danému orgánu snadno srozumitelný. Výrobce poskytne vnitrostátnímu orgánu součinnost při veškerých opatřeních přijatých v souladu s článkem 20 nařízení (ES) č. 765/2008 s cílem odstranit riziko vyvolané jeho vozidly, systémy, konstrukčními částmi nebo samostatnými technickými celky, jež byly uvedeny na trh, zaregistrovány nebo uvedeny do provozu.

#### Článek 11

#### **Povinnosti zástupců výrobce, pokud jde o dozor nad trhem**

Zástupce výrobce pro dozor nad trhem vykonává úkoly uvedené v plné moci, kterou obdržel od výrobce. Tato plná moc musí zástupci umožňovat alespoň:

- a) mít přístup k dokumentaci uvedené v článku 27 a k prohlášením o shodě uvedeným v článku 38, aby mohly být k dispozici schvalovacím orgánům po období deseti let poté, co bylo vozidlo uvedeno na trh, přičemž u systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku tato doba činí pět let;
- b) podávat schvalovacímu orgánu na základě jeho odůvodněné žádosti všechny informace a dokumentaci nezbytné k prokázání shody výroby vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku;
- c) spolupracovat se schvalovacími orgány nebo orgány pro dozor nad trhem, pokud o to požádají, na činnostech, jejichž cílem je vyloučit závažná rizika vyvolaná vozidly, systémy, konstrukčními částmi, samostatnými technickými celky, díly nebo zařízeními, na které se vztahuje jeho plná moc.

## Článek 12

**Povinnosti dovozců**

1. Dovozece smí uvádět na trh pouze vyhovující vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, které buď obdržely EU schválení typu, nebo které splňují požadavky pro schválení podle vnitrostátní úpravy, nebo díly či zařízení, které zcela podléhají požadavkům nařízení (ES) č. 765/2008.

2. Před uvedením na trh vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, které obdržely schválení typu, dovozece zajistí, aby existovala schvalovací dokumentace, jež je v souladu s čl. 29 odst. 10, a aby systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nesly požadovanou značku schválení typu a byly v souladu s čl. 9 odst. 8. Jedná-li se o vozidlo, dovozece ověří, zda je vybaveno požadovaným prohlášením o shodě.

3. Domnívá-li se dovozece nebo má-li důvod se domnívat, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, díl nebo zařízení není ve shodě s požadavky tohoto nařízení, zejména že neodpovídá svému schválení typu, nesmí vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek uvést na trh, umožnit jejich uvedení do provozu nebo zaregistrovat, dokud nebudou uvedeny ve shodu. Pokud se navíc domnívá nebo má důvod se domnívat, že vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení představuje závažné nebezpečí, informuje o tom výrobce a orgány pro dozor nad trhem. V případě vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, kterým bylo uděleno schválení typu, o této skutečnosti rovněž informuje schvalovací orgán, který udělil souhlas.

4. Dovozece uvede na vozidle, systému, konstrukční části, samostatném technickém celku, dílu nebo zařízení své jméno, svou zapsanou obchodní firmu nebo zapsanou ochrannou známku a adresu, na níž jej lze kontaktovat, nebo není-li to možné, na obalu nebo v dokladu přiloženém k systému, konstrukční části, samostatnému technickému celku, dílu nebo zařízení.

5. Dovozece zajistí, aby byly k vozidlu, systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku přiloženy pokyny a informace požadované v článku 55 v úředním jazyce či jazycích dotčených členských států.

6. Dovozece zajistí, aby v době, kdy nese za vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek odpovědnost, neohrožovaly skladovací a přepravní podmínky jeho soulad s požadavky stanovenými v tomto nařízení.

7. Dovozece ve všech případech, kdy to je vhodné z důvodu závažných rizik, která vozidlo, systém, konstrukční část, samo-

statný technický celek, díl nebo zařízení představuje, v zájmu ochrany zdraví a bezpečnosti spotřebitelů provádí šetření vozidel, systémů, konstrukčních částí, samostatných technických celků, dílů nebo zařízení a pokud je to nutné, eviduje stížnosti a stažení z provozu, a průběžně o těchto kontrolách informuje distributory.

## Článek 13

**Povinnosti dovozců týkající se výrobků, které nejsou ve shodě s platnými požadavky nebo představují závažné nebezpečí**

1. Dovozece, který se domnívá nebo má důvod se domnívat, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, který uvedl na trh, není ve shodě s tímto nařízením, přijme okamžitě nezbytná nápravná opatření k uvedení tohoto vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku ve shodu, nebo jej případně stáhne z trhu nebo z oběhu.

2. Pokud vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení představují závažné nebezpečí, dovozci o tom okamžitě informují výrobce a schvalovací orgány a orgány pro dozor nad trhem těch členských států, v nichž byly uvedeny na trh. Dovozece je rovněž informuje o všech učiněných krocích a uvede podrobnosti zejména o závažném nebezpečí a o nápravných opatřeních přijatých výrobcem.

3. Dovozece po dobu deseti let poté, co bylo vozidlo uvedeno na trh, a po dobu pěti let poté, co byl na trh uveden systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, uchovává kopii prohlášení o shodě pro potřeby schvalovacích orgánů a orgánů pro dozor nad trhem a zajistí, že schvalovací dokumentace uvedená v čl. 29 odst. 10 může být těmto orgánům na požádání předložena.

4. Dovozece předloží vnitrostátnímu orgánu na základě jeho odůvodněné žádosti všechny informace a dokumentaci nezbytné k prokázání shody vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku v jazyce, který je danému orgánu snadno srozumitelný. Dovozece na žádost uvedeného orgánu poskytne součinnost při veškerých opatřeních přijatých s cílem odstranit riziko vyvolané vozidlem, systémem, konstrukční částí, samostatným technickým celkem, dílem nebo zařízením, které uvedl na trh.

## Článek 14

**Povinnosti distributorů**

1. Distributoři při dodání vozidla, systému, konstrukční části, samostatného technického celku, dílu nebo zařízení na trh jednají ve vztahu k požadavkům tohoto nařízení s náležitou péčí.

2. Distributor před dodáním na trh, registrací nebo uvedením do provozu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku ověří, zda toto vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nese povinné označení nebo značku schválení typu, zda jsou k němu přiloženy požadované dokumenty, pokyny a bezpečnostní informace v úředních jazycích členského státu, v němž má dojít k uvedení na trh vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, a zda dovozce a výrobce splnil požadavky stanovené v čl. 12 odst. 2 a 4 a čl. 39 odst. 1 a 2.

3. Distributor zajistí, aby v době, kdy nese za vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek odpovědnost, neohrožovaly skladovací a přepravní podmínky jejich soulad s požadavky stanovenými v tomto nařízení.

#### Článek 15

#### **Povinnosti distributorů týkající se výrobků, které nejsou ve shodě s platnými požadavky nebo představují závažné nebezpečí**

1. Domnívá-li se distributor nebo má-li důvod se domnívat, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek není ve shodě s požadavky tohoto nařízení, nesmí vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek dodat na trh, zaregistrovat nebo uvést do provozu, dokud nebudou uvedeny ve shodu.

2. Distributor, který se domnívá nebo má důvod se domnívat, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, které dodal na trh nebo zaregistroval nebo za jehož uvedení do provozu odpovídá, není ve shodě s tímto nařízením, informuje výrobce nebo zástupce výrobce s cílem zajistit, aby byla v souladu s čl. 10 odst. 1 a čl. 13 odst. 1 přijata nezbytná nápravná opatření k uvedení tohoto vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku ve shodu, nebo případně k jejich stažení z oběhu.

3. Pokud vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení představuje závažné nebezpečí, distributoři okamžitě informují výrobce, dovozce a schvalovací orgány a orgány pro dozor nad trhem těch členských států, v nichž byly dodány na trh. Distributor je rovněž informuje o všech učiněných krocích a uvede podrobnosti zejména o závažném nebezpečí a o nápravných opatřeních přijatých výrobcem.

4. Distributor na základě odůvodněné žádosti vnitrostátního orgánu zajistí, aby výrobce vnitrostátnímu orgánu poskytl informace uvedené v čl. 10 odst. 4, nebo aby dovozce vnitrostátnímu orgánu poskytl informace uvedené v čl. 13 odst. 3. Poskytne uvedenému orgánu na jeho 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 dodal na trh.

#### Článek 16

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

Dovozce nebo distributor se pro účely tohoto nařízení považuje za výrobce, na něhož se vztahují povinnosti výrobce podle článků 9 až 11, pokud dodá na trh nebo zaregistruje 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 způsobem, který může ovlivnit jejich soulad s příslušnými požadavky.

#### Článek 17

#### **Identifikace hospodářských subjektů**

Hospodářské subjekty musí na žádost schvalovacích orgánů a orgánů pro dozor nad trhem po dobu deseti let u vozidel a po dobu pěti let u systému, konstrukční části, samostatného technického celku, dílu nebo zařízení sdělit těmto orgánům identifikační údaje:

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

#### KAPITOLA III

#### **HMOTNĚPRÁVNÍ POŽADAVKY**

#### Článek 18

#### **Obecné hmotněprávní požadavky**

1. Vozidla kategorie L a systémy, konstrukční části a samostatné technické celky určené pro tato vozidla musí splňovat požadavky uvedené v přílohách II až VIII platné pro příslušné kategorie nebo podkategorie vozidel.

2. Vozidla kategorie L nebo jejich systémy, konstrukční části a samostatné technické celky, jejichž elektromagnetická kompatibilita je upravena akty v přenesené pravomoci uvedenými v odstavci 3 tohoto článku, které se týkají konstrukce vozidel, a prováděcím aktem, které byly přijaty na základě tohoto nařízení, nepodléhají požadavkům směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/108/ES ze dne 15. prosince 2004 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se elektromagnetické kompatibility<sup>(1)</sup>.

3. Komise v zájmu splnění požadavků pro schválení typu vozidel kategorie L stanovených v tomto nařízení přijme v souladu s článkem 75 akty v přenesené pravomoci týkající se podrobných technických požadavků a zkušebních postupů shrnutých v příloze II části A, B a C, čímž zajistí vysokou úroveň bezpečnosti a ochrany životního prostředí, jak je definují příslušná ustanovení tohoto nařízení. První tyto akty v přenesené pravomoci budou přijaty do 31. prosince 2014.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 390, 31.12.2004, s. 24.



## Článek 19

**Zákaz odpojovacích zařízení**

Používání odpojovacích zařízení snižujících bezpečnost, elektromagnetickou kompatibilitu, účinnost palubních diagnostických systémů, systémů omezujících hluk nebo systémů omezujících znečišťující emise se zakazuje. Konstrukční prvek se nepovažuje za odpojovací zařízení, je-li splněna kterákoli z těchto podmínek:

- a) potřeba tohoto zařízení je oprávněná z důvodů ochrany motoru proti poškození nebo poruše a zajištění bezpečného provozu vozidla;
- b) zařízení je funkční pouze při startování motoru;
- c) provozní podmínky jsou do značné míry zahrnuty ve zkušebních postupech pro ověřování toho, zda vozidlo vyhovuje tomuto nařízení a aktům v přenesené pravomoci a prováděcím aktům přijatým na jeho základě.

## Článek 20

**Opatření pro výrobce týkající se změn hnacího ústrojí vozidla**

1. Výrobci vozidel vybaví vozidla kategorie L s výjimkou podkategorií L3e-A3 a L4e-A3 k tomu určenými prvky bránícími neoprávněným úpravám hnacího ústrojí vozidla prostřednictvím řady technických požadavků a specifikací s cílem:

- a) zabránit změnám, které mohou ohrozit bezpečnost, zejména zvýšením výkonu vozidla neoprávněnou úpravou hnacího ústrojí za účelem zvýšení maximálního točivého momentu nebo výkonu nebo maximální konstrukční rychlosti vozidla, které byly řádně stanoveny při postupu schválení typu, kterému se podrobil výrobce vozidla, nebo
- b) zabránit škodám na životním prostředí.

2. Komise přijme v souladu s článkem 75 akty v přenesené pravomoci týkající se specifických požadavků pro prvky uvedené v odstavci 1, jejichž cílem rovněž bude usnadnit soulad s odstavcem 4. První tyto akty v přenesené pravomoci budou přijaty do 31. prosince 2014.

3. Po změně hnacího ústrojí musí vozidlo splňovat technické požadavky původní kategorie a podkategorie vozidla, nebo případně nové kategorie a podkategorie vozidla, jež byly v platnosti v době uvedení na trh, registrace nebo uvedení do provozu původního vozidla, včetně posledních změn těchto požadavků.

Pokud výrobce vozidla zkonstruuje hnací ústrojí typu vozidla způsobem, který umožňuje změnit je tak, že by se dané vozidlo pak již neshodovalo se schváleným typem, ale odpovídalo by

další variantě či verzi, zahrne výrobce vozidla příslušné informace týkající se každé takto vytvořené varianty či verze do žádosti a každá varianta či verze obdrží výslovné schválení typu. Pokud pozměněné vozidlo spadá do nové kategorie či podkategorie, je nutné podat žádost o nové schválení typu.

4. Aniž jsou dotčena ustanovení odstavce 1 a s cílem zabránit změnám či úpravám, které by měly nepříznivé dopady na funkční bezpečnost vozidla či jeho vliv na životní prostředí, výrobce se vynasadí zabránit užitím správné technické praxe tomu, aby byly takovéto změny či úpravy možné, pokud nejsou výslovně deklarovány a obsaženy v dokumentaci, a nevztahuje se tak na ně schválení typu.

## Článek 21

**Obecné požadavky na palubní diagnostické systémy**

1. Vozidla kategorie L musí být od dat použitelnosti uvede-ných v příloze IV vybavena palubním diagnostickým systémem (OBD), který splňuje funkční požadavky a zkušební postupy stanovené v aktech v přenesené pravomoci přijatých podle odstavce 5.

2. Od dat uvedených v bodu 1.8.1 přílohy IV musí být kategorie vozidel L3e a L4e a podkategorie vozidel L5e-A, L6e-A a L7e-A vybaveny prvním stupněm systému OBD, který kontroluje, zda nedošlo k selhání elektrotechnických nebo elektronických prvků systému pro regulaci emisí, a hlásí ta selhání, která mají za důsledek překročení hraničních hodnot emisí stanovených v příloze IV části B1.

3. Od dat uvedených v bodu 1.8.2 přílohy IV musí být kategorie a podkategorie vozidel L3e až L7e vybaveny prvním stupněm systému OBD, který kontroluje, zda nedošlo k selhání elektrotechnických nebo elektronických prvků systému pro regulaci emisí, a který se aktivuje, pokud dojde k překročení hraničních hodnot emisí stanovených v příloze VI části B2. Systémy OBD prvního stupně pro tyto kategorie a podkategorie vozidel rovněž nahlásí aktivaci jakéhokoli provozního režimu, v němž dojde k výraznému snížení točivého momentu motoru.

4. Od dat uvedených v bodu 1.8.3 přílohy IV a v závislosti na čl. 23 odst. 5 musí být kategorie vozidel L3e a podkategorie vozidel L5e-A, L6e-A a L7e-A navíc vybaveny druhým stupněm systému OBD, který kontroluje a hlásí, zda nedošlo k selhání či poškození systému pro regulaci emisí, jež by mělo za důsledek překročení hraničních hodnot emisí pro OBD stanovených v příloze VI části B2.

5. S cílem harmonizovat hlášení palubních diagnostických systémů týkající se funkční bezpečnosti nebo chyb systému pro regulaci emisí a usnadnit efektivní a účinnou opravu vozidla se Komise zmocňuje, aby v souladu s článkem 75 přijala akty v přenesené pravomoci týkající se podrobných technických požadavků na palubní diagnostiku, včetně funkčních požadavků na OBD a zkušebních postupů ohledně témat uvedených v odstavcích 1 až 4 a rovněž v příloze II části C bodu 11 a ve druhu zkoušky VIII uvedeném v příloze V.

## Článek 22

**Požadavky na funkční bezpečnost vozidel**

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

2. Výrobce zajistí, aby funkční bezpečnost vozidla byla zachována po celou dobu jeho běžné životnosti, pokud je používáno za běžných podmínek a udržováno v souladu s doporučeními výrobce. Výrobce poskytne v rámci dokumentace prohlášení, v němž potvrdí, že životnost systémů, dílů a zařízení, jež je klíčová pro funkční bezpečnost, je zaručena prostřednictvím náležitých zkoušek a správné technické praxe.

3. Výrobci zajistí, aby vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky splňovaly příslušné požadavky uvedené v přílohách II a VIII a aby dodržovaly zkušební postupy a požadavky na výkon stanovené aktem v přenesené pravomoci přijatém podle odstavce 5.

4. Konstrukční části vozidel, s nimiž je spojeno nebezpečí elektrické povahy, na něž se vztahují akty v přenesené pravomoci nebo prováděcí akty přijaté na základě tohoto nařízení, nepodléhají požadavkům směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/95/ES ze dne 12. prosince 2006 o harmonizaci právních předpisů členských států týkajících se elektrických zařízení určených pro používání v určitých mezích napětí<sup>(1)</sup>.

5. V zájmu dosažení vysoké úrovně funkční bezpečnosti přijme Komise v souladu s článkem 75 akty v přenesené pravomoci, jimiž stanoví specifické požadavky uvedené v příloze II části B na funkční bezpečnost vozidel, a bude případně vycházet ze zpřísněných požadavků na funkční bezpečnost uvedených v příloze VIII. První tyto akty v přenesené pravomoci budou přijaty do 31. prosince 2014.

6. Ve druhé fázi přijme Komise do 31. prosince 2020 v souladu s článkem 75 akt v přenesené pravomoci, jehož prostřednictvím harmonizuje požadavky na běžnou životnost a na zkoušky běžné životnosti s cílem zajistit kompaktnost konstrukce vozidla uvedenou v příloze II části B bodu 17.

7. Komise může přijmout prováděcí akty, kterými stanoví vzor pro prohlášení výrobce. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 73 odst. 2.

## Článek 23

**Požadavky ohledně vlivu na životní prostředí**

1. Výrobce zajistí, aby vozidla byla konstruována, vyráběna a montována takovým způsobem, aby se minimalizoval vliv na

životní prostředí. Výrobce zajistí, aby vozidla, která obdržela schválení typu, splňovala požadavky ohledně vlivu na životní prostředí stanovené v příloze II, V a VI, a to v rámci nájezdu po dobu životnosti stanoveného v příloze VII.

2. Výrobce zajistí, aby vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky dodržovaly zkušební postupy a požadavky uvedené v příloze V, a to do dat použitelnosti uvedených v příloze IV tohoto nařízení, které stanoví akt v přenesené pravomoci přijatý podle odstavce 12 tohoto článku.

3. Výrobce zajistí splnění požadavků v rámci schvalování typu týkajících se ověřování životnosti. Na základě volby výrobce se použije jeden z těchto zkušebních postupů pro ověřování životnosti, kterými se schvalovacímu orgánu prokazuje, že hodnoty vlivu na životní prostředí jsou u vozidla, které obdrželo schválení typu, stále:

a) fyzická zkouška životnosti, při níž je dosaženo celého kilometrového nájezdu:

Zkušební vozidla fyzicky ujedou plnou vzdálenost uvedenou v příloze VII části A a jsou podrobena zkoušce v souladu s postupem stanoveným ve druhu zkoušky V uvedeném v aktu v přenesené pravomoci přijatém podle odstavce 12 tohoto článku. Výsledky zkoušek emisí provedených před dosažením plné vzdálenosti uvedené v příloze VII části A i při jejím dosažení musí být nižší než environmentální limity uvedené v příloze VI části A.

b) fyzická zkouška životnosti, při níž je dosaženo části kilometrového nájezdu:

Zkušební vozidla fyzicky ujedou nejméně 50 % plné vzdálenosti uvedené v příloze VII části A a jsou podrobena zkoušce v souladu s postupem stanoveným ve druhu zkoušky V uvedeném v aktu v přenesené pravomoci přijatém podle odstavce 12 tohoto článku. V souladu s tímto aktem se výsledky zkoušek extrapolují až na plnou vzdálenost uvedenou v příloze VII části A. Výsledky zkoušek i extrapolované výsledky musí být nižší než environmentální limity uvedené v příloze VI části A.

c) matematický postup pro výpočet životnosti:

U každé složky emise musí být výsledek vynásobení faktoru zhoršení uvedeného v příloze VII části B výsledkem environmentální zkoušky vozidla, které po prvním nastartování na konci výrobní linky najelo více než 100 km, nižší než environmentální limit uvedený v příloze VI části A.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 374, 27.12.2006, s. 10.

4. Komise do 1. ledna 2016 provede souhrnnou studii o dopadech na životní prostředí. Studie zhodnotí kvalitu ovzduší a podíl znečišťujících látek z vozidel kategorie L a musí zahrnovat požadavky na druhy zkoušek I, IV, V, VII a VIII uvedené v příloze V.

Shromáždí a vyhodnotí nejnovější vědecká data, zjištění z vědeckého vývoje, simulace a efektivitu nákladů za účelem stanovení definitivních politických opatření tím, že potvrdí a s konečnou platností stanoví použitelnost normy Euro 5 uvedené v příloze IV a environmentální požadavky pro Euro 5 uvedené v příloze V, v příloze VI části A2, B2 a C2 a v příloze VII týkající se kilometrových nájездů po dobu životnosti a faktorů zhoršení pro Euro 5.

5. Komise na základě zjištění uvedených v odstavci 4 předloží do 31. prosince 2016 Evropskému parlamentu a Radě zprávu o:

- a) datech začátku použitelnosti norem úrovně Euro 5 uvedené v příloze IV;
- b) emisních limitech Euro 5 uvedených v příloze VI části A2 a prahové hodnoty pro OBD v příloze VI části B2;
- c) tom, že všechny nové typy vozidel kategorií L3e a L5e a podkategorií L6e-A a L7e-A musí být kromě prvního stupně OBD (OBD I) vybavena i druhým stupněm OBD (OBD II) na úrovni normy Euro 5;
- d) kilometrové nájězdy po dobu životnosti pro úroveň Euro 5 uvedené v příloze VII části A a faktory zhoršení pro úroveň Euro 5 uvedené v příloze VII části B.

Na základě této zprávy Komise případně předloží vhodné legislativní návrhy.

6. Na základě studie o dopadech na životní prostředí přijme Komise v souladu s článkem 75 akt v přenesené pravomoci, v němž stanoví, které z (pod)kategorií L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B a L7e-C pro úroveň Euro 5 by měly podléhat zkouškám SHED nebo zkouškám propustnosti palivové nádrže a rozvodů s limitními hodnotami zkoušek uvedenými v příloze VI části C2.

7. Výrobci zajistí, aby vozidla kategorie L dodržovala platné požadavky na zkoušky týkající se vlivu na životní prostředí pro účely schválení a prodloužení stanovené v příloze V části A.

8. Příslušný emisní limit pro motocykly L3e-AxE (Enduro, x = 1, 2 nebo 3) a L3e-AxT (Trial, x = 1, 2 nebo 3) je součtem

$L_2$  (THC) a  $L_3$  ( $NO_x$ ) v příloze VI části A. Výsledky zkoušek emisí ( $NO_x$  + THC) musí být nižší, než je tento limit ( $L_2 + L_3$ ), nebo stejné.

9. Vozidla kategorie L4e musí splňovat environmentální požadavky stanovené v příloze V pro vozidla kategorie L3e, přičemž pro druhy zkoušek I, IV, VII a VIII přílohy V se zkouší buď kompletní sestava základního motorového vozidla s postraním vozíkem, nebo v případě potřeby pouze základní motorové vozidlo bez postranního vozíku.

10. Výrobci zajistí, aby veškerá náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek obdržela při uvedení na trh nebo do provozu v Unii schválení typu podle tohoto nařízení.

11. Požadavky uvedené v odstavcích 1 až 10 se vztahují na vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky v souladu s přílohou II.

12. Komise je v zájmu zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí zmocněna přijímat v souladu s článkem 75 akty v přenesené pravomoci, kterými se stanoví podrobné technické specifikace environmentálních požadavků pro témata uvedená v odstavcích 1, 2, 3, 6 a 7 tohoto článku, včetně zkušebních postupů.

#### Článek 24

#### **Další environmentální požadavky, pokud jde o emise skleníkových plynů, spotřebu paliva, spotřebu elektrické energie a dojezdovou vzdálenost u elektromobilu**

1. Výrobce v příslušném cyklu laboratorních zkoušek emisí zjistí objem emisí  $CO_2$  (oxid uhličitý) a oznámí jej schvalovacímu orgánu. Spotřeba paliva nebo spotřeba elektrické energie a dojezdová vzdálenost u elektromobilu se buď vypočítají na základě výsledků laboratorních zkoušek emisí v rámci schvalování typu, nebo se změří a oznámí schvalovacímu orgánu, přičemž měření dosvědčí technická zkušebna.

2. Výsledek měření  $CO_2$ , vypočítaná nebo změřená spotřeba paliva, spotřeba elektrické energie a dojezdová vzdálenost u elektromobilu se uvedou v dokumentaci v souladu s prováděcím aktem uvedeným v čl. 27 odst. 4 a příslušné informace se uvedou i v prohlášení o shodě.

Kromě uvedení na prohlášení o shodě výrobce zajistí poskytnutí údajů o emisích  $CO_2$ , spotřebě paliva, spotřebě elektrické energie a dojezdové vzdálenosti u elektromobilu kupujícímu v době koupě nového vozidla ve formátu, který uzná za vhodný.

3. Komise je zmocněna přijímat v souladu s článkem 75 akty v přenesené pravomoci týkající se zkušebního postupu v rámci druhu zkoušky VII pro měření emisí CO<sub>2</sub> a výpočtu a měření spotřeby paliva, spotřeby elektrické energie a dojezdové vzdálenosti u elektromobilu.

#### KAPITOLA IV

### POSTUPY EU SCHVÁLENÍ TYPU

#### Článek 25

#### Postupy pro EU schválení typu

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

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

Výrobce kategorií vozidel stanovených v odstavci 4 si může navíc zvolit víceetapové schválení typu.

Pro schválení typu systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků se použije pouze jednorázové schválení typu.

2. Postupné schválení typu spočívá v postupném získávání celého souboru certifikátů EU schválení typu pro systémy, konstrukční části a samostatné technické celky tvořící část vozidla, jež vede v závěrečné fázi ke schválení typu celého vozidla.

3. Jednorázové schválení typu spočívá ve schválení úplného vozidla v jednom kroku.

4. Kombinované schválení typu je postup postupného schválení, během něhož se při závěrečné fázi schvalování typu celého vozidla získá jedno nebo více schválení pro systémy, aniž by bylo nutné pro tyto systémy vydat certifikát EU schválení typu.

5. Při víceetapovém schválení typu jeden nebo více schvalujících orgánů osvědčuje, že určitý neúplný nebo dokončený typ vozidla vyhovuje, v závislosti na stupni rozpracovanosti, příslušným správním ustanovením a technickým požadavkům tohoto nařízení.

Víceetapové schválení typu se udělí pro typ neúplného nebo dokončeného vozidla, který odpovídá údajům v dokumentaci uvedené v článku 27 a splňuje technické požadavky stanovené příslušnými akty uvedenými v příloze II, a to s ohledem na stav rozpracovanosti vozidla.

6. Schválení typu pro závěrečný stupeň dokončení se udělí poté, co schvalovací orgán ověřil, že typ vozidla schválený v závěrečném stupni splňuje v té době všechny platné technické požadavky. Součástí tohoto ověření je kontrola dokumentů prokazujících splnění všech požadavků pro schválení typu neúplného vozidla, které je uděleno v rámci víceetapového postupu schválení typu, a to i v případě, že je uděleno pro jinou kategorii nebo podkategorii vozidla.

Víceetapové schválení typu uvedené v odstavci 1 druhém pododstavci se použije pouze pro vozidla podkategorií L2e-U, L4e, L5e-B, L6e-BU a L7e-CU.

7. Výběrem schvalovacího postupu nejsou dotčeny příslušné hmotněprávní požadavky, kterým musí schvalovaný typ vozidla vyhovět v době vydání schválení typu úplného vozidla.

8. Komise je zmocněna přijímat v souladu s článkem 75 akty v přenesené pravomoci, kterými se stanoví podrobné uspořádání s ohledem na postupy schvalování typu. První tyto akty v přenesené pravomoci budou přijaty do 31. prosince 2014.

#### Článek 26

#### Žádost o schválení typu

1. Výrobce podává žádost o schválení typu schvalovacímu orgánu.

2. Pro konkrétní typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku lze podat pouze jednu žádost, a to pouze v jednom členském státě.

3. Pro každý typ, který má být schválen, se podává samostatná žádost.

#### Článek 27

#### Dokumentace

1. Žadatel předloží schvalovacímu orgánu dokumentaci.

2. Dokumentace obsahuje tyto údaje:

- a) informační dokument;
- b) veškeré údaje, výkresy, fotografie a další informace;
- c) v případě vozidel postup(y) zvolený(é) v souladu s čl. 25 odst. 1;
- d) veškeré další informace požadované schvalovacím orgánem v rámci postupu podávání žádosti.

3. Dokumentace může být dodána na papíře nebo v elektronickém formátu, který je přijatelný pro technickou zkušebnu a schvalovací orgán.

4. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví vzory pro informační dokument a dokumentaci. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 73 odst. 2. První tyto prováděcí akty budou přijaty do 31. prosince 2014.

#### Článek 28

##### **Zvláštní požadavky na informace, které je třeba uvést v žádosti o schválení typu podle různých postupů**

1. K žádosti o postupné schválení typu se připojí dokumentace podle článku 27 společně s úplným souborem certifikátů schválení typu požadovaných podle každého z použitelných aktů uvedených v příloze II.

V případě schválení typu systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku podle použitelných aktů, jejichž seznam je uveden v příloze II, má schvalovací orgán přístup k související dokumentaci, a to až do okamžiku, kdy je schválení vydáno nebo odmítnuto.

2. K žádosti o jednorázové schválení typu musí být připojena dokumentace podle článku 27, jež obsahuje příslušné informace v souladu s prováděcími akty přijatými na základě tohoto nařízení týkajícími se použitelných aktů.

3. U postupu kombinovaného schválení typu musí být k dokumentaci připojen jeden či více certifikátů schválení typu vyžadovaných podle každého z jednotlivých použitelných aktů uvedených v příloze II, a pokud žádný certifikát schválení typu předložen není, musí dokumentace obsahovat relevantní informace v souladu s v prováděcími opatřeními přijatými na základě tohoto nařízení v souvislosti s uvedenými uplatňovacími akty.

4. Aniž jsou dotčeny odstavce 1, 2 a 3, poskytují se pro účely vícestupňového schválení typu tyto informace:

- a) v prvním stupni ty části dokumentace a certifikáty EU schválení typu, jež jsou důležité pro stav dokončení základního vozidla;
- b) ve druhém a dalších stupních ty části dokumentace a certifikáty EU schválení typu, které jsou důležité pro stávající stupeň výroby, kopie certifikátu EU schválení typu vozidla vydaného na předchozím stupni výroby a veškeré údaje o jakýchkoli změnách nebo doplňcích vozidla, které výrobce provedl.

Informace uvedené v písmenech a) a b) prvního pododstavce tohoto odstavce lze poskytnout v souladu s odstavcem 3.

5. Schvalovací orgán může s uvedením důvodů nařídit výrobci, aby poskytl jakékoli další informace potřebné k rozhodnutí o tom, jaké zkoušky jsou vyžadovány, nebo k usnadnění těchto zkoušek.

#### KAPITOLA V

##### **PROVÁDĚNÍ POSTUPŮ EU SCHVÁLENÍ TYPU**

#### Článek 29

##### **Obecná ustanovení**

1. Schvalovací orgány udělí EU schválení typu až poté, co ověří shodu výrobních opatření uvedených v článku 33, jakož i soulad typu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku s příslušnými požadavky.

2. EU schválení typu se uděluje v souladu s touto kapitolou.

3. Pokud schvalovací orgán zjistí, že typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku představuje, i když splňuje požadovaná ustanovení, závažné nebezpečí pro bezpečnost nebo může vážně poškodit životní prostředí nebo veřejné zdraví, může odmítnout udělit EU schválení typu. V tom případě ihned zašle schvalovacím orgánům ostatních členských států a Komisi podrobnou dokumentaci, v níž objasní důvody svého rozhodnutí a doloží svá zjištění.

4. Certifikáty EU schválení typu se číslují v souladu s harmonizovaným systémem stanoveným Komisí prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 73 odst. 2. První tyto prováděcí akty budou přijaty do 31. prosince 2014.

5. Schvalovací orgán zašle pro každý typ vozidla, který schválí, schvalovacím orgánům ostatních členských států do jednoho měsíce od vydání EU schválení typu kopii certifikátu EU schválení typu vozidla i s přílohami, a to pomocí společného zabezpečeného elektronického systému pro výměnu údajů. Tato kopie může mít rovněž podobu zabezpečeného elektronického souboru.

6. Schvalovací orgán neprodleně uvědomí schvalovací orgány ostatních členských států o svém odmítnutí nebo odejmutí jakéhokoliv schválení vozidla, společně s odůvodněním svého rozhodnutí.

7. Schvalovací orgán zasílá v tříměsíčních intervalech schvalovacím orgánům ostatních členských států seznam EU schválení typu pro systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, která během předchozího období udělil, změnil, odmítl udělit nebo odejmul.

8. Schvalovací orgán, jenž udělil EU schválení typu, zašle schvalovacímu orgánu jiného členského státu na jeho žádost do jednoho měsíce od jejího obdržení kopii vyžádaného certifikátu EU schválení typu i s přílohami, a to pomocí společného zabezpečeného elektronického systému pro výměnu údajů. Tato kopie může mít rovněž podobu zabezpečeného elektronického souboru.

9. Schvalovací orgán předloží informace uvedené v odstavcích 5 až 8 také Komisi, pokud o to Komise požádá.

10. Schvalovací orgán zkompletuje schvalovací dokumentaci sestávající z dokumentace, ke které jsou připojeny záznamy o zkouškách a veškeré další dokumenty, které do dokumentace dodala technická zkušebna nebo schvalovací orgán během provádění své činnosti. Součástí schvalovací dokumentace je vhodně číslovaný nebo jinak značený rejstřík s obsahem schvalovací dokumentace, aby bylo možno jasně identifikovat všechny stránky a formát každého dokumentu tak, aby představovala záznam o postupných krocích při provádění EU schválení typu, zejména data revizí a aktualizací. Schvalovací orgán uchovává informace obsažené v dokumentaci po dobu deseti let od vypršení platnosti příslušného schválení.

#### Článek 30

##### Specifická ustanovení týkající se certifikátu EU schválení typu

1. Certifikát EU schválení typu obsahuje tyto přílohy:

a) schvalovací dokumentaci uvedenou v čl. 29 odst. 10;

b) výsledky zkoušek;

c) jména a podpisové vzory osob oprávněných podepisovat prohlášení o shodě a jejich funkce v podniku;

d) v případě EU schválení typu úplného vozidla vyplněný vzor prohlášení o shodě.

2. Certifikát EU schválení typu se vydává na základě vzoru stanoveného Komisí prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 73 odst. 2. První tyto prováděcí akty budou přijaty do 31. prosince 2014.

3. U každého typu vozidla schvalovací orgán

a) vyplní všechny příslušné rubriky certifikátu EU schválení typu, včetně přiloženého listu s výsledky zkoušek;

b) sestaví seznam schvalovací dokumentace;

c) bez prodlení vydá vyplněný certifikát i s jeho přílohami žadateli.

Komise stanoví vzor pro list s výsledky zkoušek uvedený v písmenu a) prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 73 odst. 2. První tyto prováděcí akty budou přijaty do 31. prosince 2014.

4. V případě EU schválení typu, u něž byla v souladu s článkem 40 stanovena omezení ohledně jeho platnosti nebo bylo upuštěno od některých ustanovení tohoto nařízení nebo aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na základě tohoto nařízení, se v certifikátu EU schválení typu tato omezení nebo prominutí uvedou.

5. Pokud se výrobce rozhodne pro postup kombinovaného schválení typu, vyplní schvalovací orgán v informační dokumentaci odkazy na zkušební protokoly stanovené prováděcími akty uvedenými v čl. 32 odst. 1, pro něž není k dispozici žádný certifikát EU schválení typu.

6. Pokud se výrobce rozhodne pro jednorázový postup schválení typu, sestaví schvalovací orgán seznam příslušných požadavků či aktů a přiloží tento seznam k certifikátu EU schválení typu. Komise přijme vzor takového seznamu pomocí prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 73 odst. 2. První tyto prováděcí akty budou přijaty do 31. prosince 2014.

#### Článek 31

##### Zvláštní ustanovení týkající se systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků

1. EU schválení typu se udělí systému, který odpovídá údajům v dokumentaci a splňuje technické požadavky stanovené příslušnými akty uvedenými v příloze II.

2. EU schválení typu pro konstrukční část nebo samostatný technický celek se udělí konstrukční části nebo samostatnému technickému celku, který odpovídá údajům v dokumentaci a splňuje technické požadavky stanovené příslušnými akty uvedenými v příloze II.

3. 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 konstrukční části nebo samostatného technického celku, ledaže tak stanoví příslušné akty uvedené v příloze II.

4. 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 s požadavky, 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.

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

Pokud jsou takové konstrukční části nebo samostatné technické celky montovány výrobcem vozidla, ověří se dodržení všech příslušných omezení použití nebo podmínek pro montáž během schvalování vozidla.

#### Článek 32

##### Zkoušky vyžadované pro EU schválení typu

1. Dodržení technických předpisů stanovených v tomto nařízení a v aktech uvedených v příloze II se prokazuje vhodnými zkouškami provedenými určenými technickými zkušebními.

Zkušební postupy uvedené v prvním pododstavci a specifické vybavení a nástroje předepsané k provádění uvedených zkoušek jsou stanoveny v příslušných aktech uvedených v příloze II.

Formát zkušebního protokolu splňuje obecné požadavky, které stanoví Komise prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 73 odst. 2. První tyto prováděcí akty budou přijaty do 31. prosince 2014.

2. Výrobce dá schvalovacímu orgánu k dispozici tolik vozidel, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, kolik je jich podle příslušných aktů uvedených v příloze II potřeba k provedení požadovaných zkoušek.

3. Vyžadované zkoušky se provádějí na vozidlech, konstrukčních částech a samostatných technických celcích představujících typ, jenž má být schválen.

Výrobce však může po dohodě se schvalovacím orgánem vybrat vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, který, třebaže nepředstavuje schvalovaný typ, spojuje ve vztahu k požadované úrovni výkonů řadu nejméně příznivých vlastností. K rozhodování během výběru lze využít zkušební metody se simulací.

4. Jako alternativa ke zkušebním postupům uvedeným v odstavci 1 mohou být na základě souhlasu schvalovacího orgánu použity zkušební metody se simulací, a to na žádost výrobce podanou s přihlédnutím k požadavkům stanoveným v aktech v přenesené pravomoci přijatých podle odstavce 6.

5. Zkušební metody se simulací musí splňovat podmínky uvedené v aktech v přenesené pravomoci přijatých podle odstavce 6.

6. Aby se zajistilo, že výsledky zkoušek se simulací budou stejně průkazné jako výsledky fyzických zkoušek, je Komise zmocněna přijímat v souladu s článkem 75 akty v přenesené pravomoci týkající se požadavků, jež je možné podrobit zkouškám se simulací, a podmínek, za nichž se mají zkoušky se simulací provádět. Při přijímání těchto aktů v přenesené pravomoci Komise případně vychází z požadavků a postupů stanovených v příloze XVI směrnice 2007/46/ES.

#### Článek 33

##### Opatření pro shodnost výroby

1. Schvalovací orgán, který uděluje EU schválení typu, přijme nezbytná opatření, aby ověřil, v případě nutnosti i ve spolupráci se schvalovacími orgány ostatních členských států, že byla přijata dostatečná opatření k zajištění shody vyráběných vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků se schváleným typem.

2. Schvalovací orgán, který uděluje schválení typu úplného vozidla, přijme nezbytná opatření s cílem ověřit, zda jsou prohlášení o shodě vydaná výrobcem v souladu s článkem 38. Za tímto účelem schvalovací orgán ověří, zda je dostatečný počet vyrobených prohlášení o shodě v souladu s článkem 38 a zda výrobce přijal vhodná opatření s cílem zajistit, že jsou údaje uvedené v prohlášeních o shodě správné.

3. Schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, přijme s ohledem na toto schválení nezbytná opatření, aby v případě potřeby ve spolupráci se schvalovacími orgány ostatních členských států ověřil, zda jsou opatření uvedená v odstavcích 1 a 2 nadále dostatečná, a vyráběná vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky se nadále shodují se schváleným typem a prohlášení o shodě jsou i nadále v souladu s článkem 38.

4. Za účelem ověření, zda se vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek shoduje se schváleným typem, může schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, provést jakékoli kontroly nebo zkoušky vyžadované pro EU schválení typu, na vzorcích odebraných v zařízeních výrobce, včetně výrobních zařízení.

5. Pokud schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, zjistí, že se opatření uvedená v odstavcích 1 a 2 neuplatňují, významným způsobem se odchylojí od dohodnutých opatření a kontrolních plánů, přestala se uplatňovat nebo již nejsou považována za adekvátní, ačkoliv výroba pokračuje, přijme nezbytná opatření pro zajištění správného provádění postupu týkajícího se shodnosti výroby nebo odejme schválení typu.

6. Komise je v souladu s článkem 75 zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci týkající se podrobných opatření ohledně shodnosti výroby. První tyto akty v přenesené pravomoci budou přijaty do 31. prosince 2014.

## KAPITOLA VI

### ZMĚNY EU SCHVÁLENÍ TYPU

#### Článek 34

##### Obecná ustanovení

1. Výrobce neprodleně sdělí schvalovacímu orgánu, který udělil EU schválení typu, každou změnu údajů zaznamenaných ve schvalovací dokumentaci.

Schvalovací orgán rozhodne o tom, který z postupů stanovených v článku 35 se použije.

V případě potřeby může schvalovací orgán po konzultaci s výrobcem rozhodnout, že je třeba udělit nové EU schválení typu.

2. Žádost o změnu EU schválení typu se podává výlučně schvalovacímu orgánu, který udělil původní EU schválení typu.

3. Pokud schvalovací orgán shledá, že pro účely provedení změny je nezbytné opakování kontrol nebo zkoušek, vyzoomí o tom výrobce.

Postupy uvedené v článku 35 se uplatní, pouze pokud schvalovací orgán na základě těchto kontrol nebo zkoušek usoudí, že požadavky týkající se EU schválení typu jsou nadále splněny.

#### Článek 35

##### Revize a rozšíření EU schválení typu

1. Pokud se změnilý údaje uvedené ve schvalovací dokumentaci, aniž by bylo nutné opakovat kontroly nebo zkoušky, označí se změna jako „revize“.

V tom případě vydá schvalovací orgán podle potřeby revidované stránky schvalovací dokumentace a na každé revidované stránce zřetelně vyznačí povahu změny a datum nového vydání stránky.

Za splnění tohoto požadavku se považuje rovněž vydání úplné aktualizované verze schvalovací dokumentace spolu s podrobným popisem změn.

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

a) jsou požadovány další kontroly nebo zkoušky;

b) změnilý se jakékoliv informace o certifikátu EU schválení typu, s výjimkou jeho příloh;

c) vstoupí v platnost nové požadavky podle některého z aktů uvedených v příloze II pro schválený typ vozidla nebo schválený systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek.

V případě rozšíření vydá schvalovací orgán aktualizovaný certifikát EU schválení typu označený číslem rozšíření následujícím po čísle řady již udělených rozšíření. V certifikátu schválení typu se zřetelně vyznačí důvod rozšíření a datum nového vydání certifikátu.

3. Při každém vydání změněných stránek nebo úplné aktualizované verze se odpovídajícím způsobem upraví i seznam schvalovací dokumentace přiložený k certifikátu schválení typu, aby uváděl datum posledního rozšíření nebo revize nebo datum poslední konsolidace aktualizované verze.

4. Změna schválení typu vozidla se 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 36

##### Vydání a oznámení změn

1. V případě rozšíření musí být aktualizovány všechny příslušné části certifikátu EU schválení typu, jeho přílohy a seznam schvalovací dokumentace. Aktualizovaný certifikát a jeho přílohy se bez prodlení vydají žadateli.

2. V případě revize vydá schvalovací orgán žadateli bez prodlení revidované dokumenty nebo případně úplnou aktualizovanou verzi, včetně revidovaného seznamu schvalovací dokumentace.

3. Schvalovací orgán oznámí každou změnu učiněnou v EU schválení typu schvalovacím orgánům ostatních členských států v souladu s postupy uvedenými v článku 29.



## KAPITOLA VII

## PLATNOST EU SCHVÁLENÍ TYPU

## Článek 37

## Skončení platnosti

1. EU schválení typu se vydává na neomezenou dobu.
2. Platnost EU schválení typu vozidla končí v těchto případech:
  - a) nové požadavky na schválený typ vozidla se stanou závaznými pro dodání na trh, registraci nebo uvedení do provozu vozidel a schválení typu nelze odpovídajícím způsobem aktualizovat;
  - b) výroba schváleného vozidla je s konečnou platností dobrovolně ukončena;
  - c) doba platnosti schválení skončí z důvodu omezení v souladu s článkem 40 odst. 6;
  - d) schválení bylo odňato v souladu s čl. 33 odst. 5, čl. 49 odst. 1 nebo čl. 52 odst. 4.
3. Pokud se stane neplatnou pouze jedna varianta v rámci typu nebo jedna verze v rámci varianty, pozbývají EU schválení typu daného vozidla platnosti pouze pro danou variantu nebo verzi.
4. Pokud je s konečnou platností ukončena výroba konkrétního typu vozidla, oznámí výrobce tuto skutečnost schvalovacímu orgánu, který udělil EU schválení typu pro dané vozidlo.

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

5. Aniž je dotčen odstavec 4, má-li EU schválení typu vozidla pozbýt platnosti, oznámí výrobce tuto skutečnost schvalovacímu orgánu, který udělil EU schválení typu.

Schvalovací orgán, jenž udělil EU schválení typu, bez prodlení sdělí všechny příslušné informace schvalovacím orgánům ostatních členských států, aby bylo možno případně použít článek 44.

Ve sdělení uvedeném v druhém pododstavci se uvede zejména datum výroby a identifikační číslo posledního vyrobeného vozidla.

## KAPITOLA VIII

## PROHLÁŠENÍ O SHODĚ A OZNAČENÍ

## Článek 38

## Prohlášení o shodě

1. Výrobce jako držitel schválení typu vozidla vydává v papírové verzi prohlášení o shodě, jímž musí být opatřeno každé vozidlo, ať úplné, neúplné nebo dokončené, jež bylo vyrobeno ve shodě se schváleným typem vozidla.

Toto prohlášení se vydá kupujícímu zdarma společně s vozidlem. Jeho vydání nelze podmiňovat výslovnou žádostí ani poskytnutím dalších informací výrobcí.

Výrobce vozidla vydá v období deseti let od data výroby vozidla vlastníkovému tohoto vozidla na jeho žádost duplikát prohlášení o shodě, pokud tento vlastník vozidla zaplatí poplatek nepřevyšující náklady na vydání tohoto duplikátu. Na přední straně každého duplikátu prohlášení musí být jasně uvedeno označení „duplikát“.

2. Výrobce použije vzor prohlášení o shodě přijatý Komisí prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 73 odst. 2. Prohlášení o shodě je upraveno tak, aby se zabránilo jeho padělání. Za tímto účelem prováděcí akt stanoví, že papír, na němž je prohlášení vytištěno, musí být chráněn několika ochrannými tiskovými prvky. První tyto prováděcí akty budou přijaty do 31. prosince 2014.

3. Prohlášení o shodě se vystaví v nejméně jednom úředním jazyce Unie. Kterýkoliv členský stát může požádat, aby bylo prohlášení o shodě přeloženo do jeho vlastního úředního jazyka či jazyků.

4. Osoby oprávněné podepisovat prohlášení o shodě musí působit v organizaci výrobce a jsou řádně oprávněné vedením této organizace nést za výrobce plnou právní odpovědnost, co se týče projektování a výroby nebo zachování shody výroby vozidla.

5. Prohlášení o shodě se vyplňuje v celém rozsahu a nesmí obsahovat jiná omezení týkající se použití vozidla než ta, jež jsou stanovena v tomto nařízení nebo v aktech v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě.

6. U neúplného nebo dokončeného vozidla vyplňuje výrobce pouze ty body prohlášení o shodě, které byly v probíhajícím stupni schvalování typu doplněny nebo změněny, a popřípadě připojí k tomuto prohlášení veškerá prohlášení o shodě vydaná v předchozích stupních.

7. V prohlášení o shodě pro vozidla schválená v souladu s čl. 40 odst. 2 se v záhlaví uvede věta „Schválení typu na základě čl. 40 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolevých nebo tříkolevých vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly (prozatímní schválení) pro úplná a dokončená vozidla“.

8. V prohlášení o shodě uvedeném v prováděcím aktu uvedených v odstavci 2 se pro vozidla, jejichž typ byl schválen v souladu s článkem 42, v záhlaví uvede věta „Schválení typu pro úplná a dokončená vozidla v malých sériích“ a v těsné blízkosti k ní rok výroby a následně pořadové číslo v rozmezí od 1 do mezní hodnoty uvedené v tabulce v příloze III, jež označuje pro každý rok výroby zařazení tohoto vozidla do výroby vyhrazené na tento rok.

9. Aniž je dotčen odstavec 1, může výrobce předávat prohlášení o shodě registračnímu orgánu kteréhokoli členského státu elektronickými prostředky.

#### Článek 39

#### **Povinný štítek s řádným označením vozidel a značka schválení typu konstrukčních částí nebo samostatných technických celků**

1. Výrobce vozidla opatří každé vozidlo vyrobené ve shodě se schváleným typem povinným štítkem s řádným označením požadovaným příslušným prováděcím aktem přijatým podle odstavce 3.

2. Výrobce konstrukční části nebo samostatného technického celku, ať už je částí systému či nikoliv, opatří každou konstrukční část nebo samostatný technický celek vyrobený ve shodě se schváleným typem značkou schválení typu požadovanou příslušným prováděcím aktem přijatým podle tohoto nařízení nebo příslušného předpisu EHK OSN.

Pokud není taková značka schválení typu požadována, připojí výrobce alespoň svou obchodní firmu nebo ochrannou známku, číslo typu nebo identifikační číslo.

3. Povinný štítek a značka EU schválení typu musí být v souladu se vzorem stanoveným Komisí prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 73 odst. 2. První tyto prováděcí akty budou přijaty do 31. prosince 2014.

#### KAPITOLA IX

#### **VÝJIMKY PRO NOVÁ TECHNICKÁ ŘEŠENÍ NEBO NOVÉ KONCEPCE**

##### Článek 40

#### **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 technická řešení nebo koncepce, jež jsou neslučitelné s jedním nebo více akty uvedenými v příloze II.

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

a) žádost uvádí důvody, proč daná technická řešení nebo koncepce činí systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek neslučitelným s jedním nebo více akty uvedenými v příloze II;

b) žádost popisuje dopady nového technického řešení 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 jsou splněny podmínky uvedené v písmenu b).

3. Udělení tohoto EU schválení typu, jímž je přiznána výjimka novým technickým řešením nebo novým koncepcím, podléhá schválení Komise. Toto schválení se uděluje prostřednictvím prováděcího aktu. Tento prováděcí akt se přijme přezkumným postupem podle čl. 73 odst. 2.

4. Schvalovací orgán může do rozhodnutí Komise o tomto schválení již vydat typu vozidla, na něž se vztahuje požadovaná výjimka, EU schválení typu, avšak toto schválení je prozatímní a platí pouze na území daného členského státu. Schvalovací orgán o tom neprodleně uvědomí Komisi a ostatní členské státy prostřednictvím dokumentace obsahující údaje uvedené v odstavci 2.

V záhlaví certifikátu schválení typu a prohlášení o shodě musí být jasně vyznačena skutečnost, že se jedná o prozatímní dokumenty s omezenou územní platností. Pro účely tohoto odstavce Komise může přijmout prováděcí akty, jejichž prostřednictvím stanoví harmonizované vzory certifikátu schválení typu a prohlášení o shodě. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 73 odst. 2.

5. Ostatní schvalovací orgány se mohou rozhodnout přijmout v písemné podobě na svém území prozatímní schválení uvedené v odstavci 4.

6. Ve schválení Komise uvedeném v odstavci 3 se případně uvede, zda podléhá omezením. Schválení typu v každém případě platí alespoň po dobu 36 měsíců.

7. Pokud se Komise rozhodne schválení zamítnout, schvalovací orgán ihned vyrozumí držitele prozatímního schválení typu uvedeného v odstavci 4, že prozatímní schválení bude zrušeno šest měsíců po dni zamítnutí Komise.

Vozidla vyrobená ve shodě s prozatímním schválením před skončením jeho platnosti však mohou být uvedena na trh, zaregistrována nebo uvedena do provozu v kterémkoliv členském státě, jenž prozatímní schválení přijal.

#### Článek 41

### Následná změna aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů

1. Pokud Komise schválí udělení výjimky podle článku 40, přijme neprodleně nezbytné kroky, aby dotčené akty v přenesené pravomoci nebo prováděcí akty přizpůsobila technickému pokroku.

Pokud se výjimka podle článku 40 týká předpisu EHK OSN, navrhne Komise změnu příslušného předpisu EHK OSN v souladu s postupem použitelným na základě revidované dohody v roce 1958.

2. Po změně příslušných aktů se zruší veškerá omezení v rozhodnutí Komise o schválení výjimky.

Pokud nebyly přijaty nezbytné kroky k přizpůsobení aktů v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktů, může Komise na žádost členského státu, který schválení udělil, prodloužit platnost schválení typu rozhodnutím v podobě prováděcího aktu přijatého v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 73 odst. 2.

## KAPITOLA X

### VOZIDLA VYRÁBĚNÁ V MALÝCH SÉRIÍCH

#### Článek 42

### Vnitrostátní schválení typu malých sérií

1. Výrobce může požádat o vnitrostátní schválení typu malých sérií pro určitý typ vozidla v rámci ročních kvantitativních limitů uvedených v příloze III. Tyto limity se vztahují na dodávání na trh, registraci nebo uvádění do provozu vozidel schváleného typu na trh každého členského státu v daném roce.

2. V případě typů vozidel uvedených v odstavci 1 mohou členské státy upustit od dodržení hmotněprávních požadavků

stanovených jedním nebo více akty v přenesené pravomoci uvedenými v příloze II, pokud stanovují odpovídající alternativní požadavky.

„Alternativními požadavky“ se rozumí správní ustanovení a technické požadavky, jež mají za cíl zajistit úroveň funkční bezpečnosti, ochrany životního prostředí a bezpečnosti osádky, jež je v nejvyšší možné míře rovnocenná úrovni stanovené jednoho nebo více aktů v přenesené pravomoci uvedených v příloze II.

V případě typů vozidel uvedených v odstavci 1 mohou členské státy upustit od dodržení jednoho nebo více správních ustanovení tohoto nařízení nebo prováděcích aktů přijatých podle tohoto nařízení.

Od dodržení ustanovení zmíněných v tomto odstavci členský stát upustí pouze tehdy, pokud k tomu má dostatečné důvody.

3. Pro účely vnitrostátního schválení typu vozidel podle tohoto článku se přijmou systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jejichž typ je schválen v souladu s akty uvedenými v příloze II.

4. Certifikát schválení typu pro vozidla, jež obdržela schválení typu podle tohoto článku, se vystaví podle vzoru uvedeného v čl. 30 odst. 2, nenese však název „Certifikát EU schválení typu“ a musí popisovat obsah výjimek udělených podle odstavce 2. Certifikáty schválení typu se číslují v souladu s harmonizovaným systémem uvedeným v čl. 29 odst. 4.

5. V certifikátu schválení typu je uvedena povaha výjimek udělených podle odst. 2 prvního a třetího pododstavce.

6. Platnost vnitrostátního schválení typu malých sérií je omezena na území členského státu, jehož schvalovací orgán schválení udělil.

7. Na žádost výrobce se však doporučenou zásilkou nebo elektronickou poštou schvalovacím orgánům ostatních členských států určených výrobcem zašle kopie certifikátu schválení typu a jeho příloh.

8. Schvalovací orgány členských států určené výrobcem rozhodnou do tří měsíců od obdržení žádosti uvedené v odstavci 7, zda schválení typu přijmou či nikoliv. Své rozhodnutí úředně sdělí schvalovacímu orgánu, jenž udělil vnitrostátní schválení malých sérií.

9. Schvalovací orgány členských států vnitrostátní schválení typu přijmou, ledaže se mohou odůvodněně domnívat, že vnitrostátní technické požadavky, podle nichž bylo vozidlo schváleno, neodpovídají jejich vlastním požadavkům.

10. Na žádost žadatele, jenž si přeje uvést na trh nebo zaregistrovat vozidlo s vnitrostátním schválením typu malých sérií v jiném členském státě, schvalovací orgán, jenž udělil vnitrostátní schválení typu malých sérií, poskytne vnitrostátnímu orgánu tohoto jiného členského státu kopii certifikátu schválení typu včetně schvalovací dokumentace. Použijí se odstavce 8 a 9.

#### KAPITOLA XI

### DODÁNÍ NA TRH, REGISTRACE NEBO UVEDENÍ DO PROVOZU

#### Článek 43

#### **Dodání na trh, registrace nebo uvedení vozidel do provozu**

Aniž jsou dotčeny články 46 a 47, vozidla, pro které je EU schválení typu úplného vozidla povinné nebo pro které získal výrobce takové schválení podle tohoto nařízení, smějí být dodány na trh, zaregistrovány nebo uvedeny do provozu tehdy, jsou-li opatřena platným prohlášením o shodě vydaným v souladu s článkem 38.

Pokud jsou tato vozidla neúplná, jejich dodání na trh nebo uvedení do provozu se povoluje, avšak orgány členského státu odpovědné za registraci vozidla mohou zamítnout trvalou registraci a použití takových vozidel na komunikacích.

#### Článek 44

#### **Dodání na trh, registrace nebo uvedení do provozu vozidel z výběhu série**

1. S výhradou limitů na vozidla z výběhu série a lhůt uvedených v odstavcích 2 a 4 již nelze dodávat na trh, registrovat ani uvádět do provozu vozidla odpovídající typu vozidla, jejichž EU schválení typu pozbylo platnosti podle článku 37.

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

2. Odstavec 1 se použije u úplných vozidel po dobu 24 měsíců ode dne, k němuž pozbylo EU schválení typu platnosti, a u dokončených vozidel po dobu 30 měsíců od uvedeného dne.

3. Výrobce, který si přeje využít odstavce 1, podá žádost vnitrostátnímu orgánu každého členského státu, v němž mají být dotyčná vozidla dodána na trh, zaregistrována nebo uvedena do provozu. V této žádosti se uvedou všechny technické a ekonomické důvody, jež brání tomu, aby tato vozidla splnila nové požadavky na schválení typu.

Dotyčný vnitrostátní orgán do tří měsíců od obdržení této žádosti rozhodne, zda a v jakém množství povolí registraci těchto vozidel na svém území.

4. Počet vozidel z výběhu série nepřekročí 10 % počtu vozidel zaregistrovaných během předchozích dvou let nebo 100 vozidel na členský stát, podle toho, které číslo je vyšší.

5. Na prohlášení o shodě vozidel uvedených do provozu v souladu s tímto postupem je uveden zvláštní údaj označující vozidla jako „vozidla z výběhu série“.

6. Členské státy zajistí účinné sledování počtu vozidel, jež mají být dodána na trh, zaregistrována nebo uvedena do provozu podle postupu uvedeného v tomto článku.

7. Tento článek se použije pouze na ukončení z důvodu skončení platnosti schválení typu v případě uvedeném v čl. 37 odst. 2 písm. a).

#### Článek 45

#### **Dodání na trh nebo uvedení do provozu konstrukčních částí a samostatných technických celků**

1. Konstrukční částí a samostatné technické celky mohou být dodány na trh nebo uvedeny do provozu pouze v případě, že odpovídají požadavkům příslušných aktů uvedených v příloze II a jsou řádně označeny v souladu s článkem 39.

2. Odstavec 1 se nepoužije v případě konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jež jsou speciálně vyrobeny nebo zkonstruovány pro nová vozidla, na něž se toto nařízení nevztahuje.

3. Odchylně od odstavce 1 mohou členské státy povolit dodání na trh nebo uvedení do provozu konstrukčních částí a samostatných technických celků, jež byly v souladu s článkem 40 osvobozeny od dodržení jednoho nebo více ustanovení tohoto nařízení nebo jsou určeny k montáži na vozidla, na něž se vztahují schválení udělená podle článku 42, týkající se dané konstrukční části nebo samostatného technického celku.

4. Odchylně od odstavce 1 a pokud není v tomto nařízení nebo v některém z aktů v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě stanoveno jinak, mohou členské státy povolit dodání na trh nebo uvedení do provozu konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jež jsou určeny k montáži na vozidla, u nichž v době jejich dodání na trh nebo uvedení do provozu nebylo podle tohoto nařízení nebo podle směrnice 2002/24/ES požadováno schválení typu.

## KAPITOLA XII

## OCHRANNÉ DOLOŽKY

## Článek 46

**Postup pro zacházení na vnitrostátní úrovni s vozidly, systémy, konstrukčními částmi nebo samostatnými technickými celky představujícími závažné nebezpečí**

1. Pokud orgány pro dozor nad trhem jednoho členského státu přijaly opatření podle článku 20 nařízení (ES) č. 765/2008 nebo pokud mají dostatečné důvody domnívat se, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, na nějž se vztahuje toto nařízení, představuje závažné nebezpečí pro zdraví nebo bezpečnost osob nebo pro jiný veřejný zájem, na nějž se vztahuje toto nařízení, provede schvalovací orgán, jenž udělil schválení, hodnocení, zda dotčené vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek splňuje všechny požadavky stanovené tímto nařízením. Příslušné hospodářské subjekty plně spolupracují s orgány pro dozor nad trhem a/nebo schvalovacími orgány. Příslušné hospodářské subjekty plně spolupracují se schvalovacími orgány nebo orgány pro dozor nad trhem.

Pokud v průběhu tohoto hodnocení schvalovací orgán, který udělil schválení, zjistí, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nesplňuje požadavky stanovené tímto nařízením, nařídí neprodleně dotčenému hospodářskému subjektu, aby přijal všechna vhodná nápravná opatření k uvedení vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku do souladu s těmito požadavky, nebo aby vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek stáhl z trhu nebo z oběhu v přiměřené lhůtě odpovídající povaze rizika.

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

2. Domnívají-li se orgány pro dozor nad trhem, že se nesoulad netýká pouze území jejich členského státu, informují Komisi a ostatní členské státy o výsledcích hodnocení a opatřeních vyžadovaných od hospodářského subjektu.

3. Hospodářský subjekt zajistí přijetí všech vhodných nápravných opatření ve vztahu ke všem nevyhovujícím vozidlům, systémům, konstrukčním částem nebo samostatným technickým celkům, které v Unii uvedl na trh, zaregistroval nebo za jejichž uvedení do provozu odpovídá.

4. Pokud hospodářský subjekt ve lhůtě uvedené v odst. 1 druhém pododstavci nepřijme přiměřená nápravná opatření, přijmou vnitrostátní orgány všechna vhodná opatření a zakáží nebo omezí dodávání na trh, registraci nebo uvádění do provozu nevyhovujících vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků na trhu jejich členského státu, nebo jej stáhnou z trhu nebo z oběhu.

5. Vnitrostátní orgány o opatřeních uvedených v odstavci 4 neprodleně informují Komisi a ostatní členské státy.

Součástí poskytovaných informací jsou všechny dostupné podrobnosti, zejména údaje nezbytné pro identifikaci nevyhovujícího vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, údaje o jejich původu, povaze údajného nesouladu a souvisejícího rizika, povaze a době trvání opatření přijatých na vnitrostátní úrovni a stanoviska příslušného hospodářského subjektu. Schvalovací orgány zejména uvedou, zda je důvodem nesouladu některý z těchto nedostatků:

a) skutečnost, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nesplňuje požadavky týkající se zdraví nebo bezpečnosti osob, ochrany životního prostředí nebo jiného veřejného zájmu, na nějž se vztahuje toto nařízení;

b) nedostatky v příslušných aktech uvedených v příloze II.

6. Členské státy informují do jednoho měsíce Komisi a ostatní členské státy o veškerých opatřeních, která přijaly, a o všech doplňujících údajích o nesouladu dotčeného vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, které mají k dispozici, a v případě nesouhlasu s oznámenými vnitrostátními opatřeními o svých námitkách.

7. Pokud do jednoho měsíce od přijetí informací uvedených v odstavci 6 tohoto článku podá jiný členský stát nebo Komise námitku, pokud jde o opatření, které členský stát přijal, Komise toto opatření vyhodnotí podle článku 47.

8. Členské státy zajistí, aby byla v souvislosti s dotčeným vozidlem, systémem, konstrukční částí nebo samostatným technickým celkem přijata vhodná omezující opatření, jako je bezodkladné stažení daného vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku z jejich trhů.

## Článek 47

**Ochranný postup Unie**

1. Pokud jsou během postupu uvedeného v čl. 46 odst. 3 a 4 vzneseny námitky proti opatřením členského státu nebo pokud se Komise domnívá, že jsou vnitrostátní opatření v rozporu s právními předpisy Unie, provede Komise neprodleně po konzultaci s členskými státy a příslušným hospodářským subjektem nebo subjekty hodnocení těchto vnitrostátních opatření. Na základě výsledků tohoto hodnocení Komise přezkumným postupem podle čl. 73 odst. 2 rozhodne, zda jsou vnitrostátní opatření považována za oprávněná, či nikoli.

Komise své rozhodnutí sdělí všem členským státům a příslušnému hospodářskému subjektu nebo subjektům.

2. Pokud Komise považuje vnitrostátní opatření za oprávněná, všechny členské státy přijmou nezbytná opatření ke stažení nevyhovujícího vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku z jejich trhů a uvědomí o tom Komisi. Je-li vnitrostátní opatření považováno za neoprávněné, dotčený členský stát toto opatření odvolá nebo upraví v souladu s rozhodnutím uvedeným v odstavci 1.

3. Pokud je vnitrostátní opatření považováno za oprávněné a je přisuzováno nedostatkům v tomto nařízení nebo v aktech v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktech přijatých na základě tohoto nařízení, Komise navrhne tato vhodná opatření:

- a) jedná-li se o akty v přenesené pravomoci nebo prováděcí akty přijaté na základě tohoto nařízení, Komise navrhne nezbytné změny dotčeného aktu;
- b) jedná-li se o předpisy EHK OSN, navrhne Komise nezbytné změny příslušných předpisů EHK OSN v souladu s postupem použitelným podle revidované dohody z roku 1958.

#### Článek 48

### **Vyhovující vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, které představují závažné nebezpečí**

1. Pokud členský stát po provedení hodnocení podle čl. 46 odst. 1 zjistí, že ačkoli jsou vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky v souladu s příslušnými požadavky nebo jsou řádně označeny, představují závažné nebezpečí pro bezpečnost nebo mohou vážně ohrozit životní prostředí nebo veřejné zdraví, nařídí příslušnému hospodářskému subjektu, aby přijal všechna vhodná opatření a zajistil, aby dotčené vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek po uvedení na trh, registraci nebo uvedení do provozu dále nepředstavoval toto riziko, nebo aby jej stáhnul z trhu nebo z oběhu v přiměřené lhůtě odpovídající povaze rizika. Dokud výrobce vozidla nepřijme veškerá tato vhodná opatření, může členský stát registraci těchto vozidel odmítnout.

2. V případě vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku uvedeného v odstavci 1 hospodářský subjekt zajistí, aby byla ve vztahu ke všem těmto vozidlům, systémům, konstrukčním částem nebo samostatným technickým celkům uváděným na trh, registrovaným nebo uváděným do provozu v Unii přijata nápravná opatření.

3. Členský stát uvedený v odstavci 1 do jednoho měsíce informuje Komisi a ostatní členské státy o všech dostupných podrobnostech, zejména o údajích nezbytných pro identifikaci dotčeného vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, původu a dodavatelského řetězce vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, povahy souvisejícího rizika a povahy a trvání přijatých vnitrostátních opatření.

4. Komise neprodleně konzultuje členské státy a příslušný hospodářský subjekt nebo subjekty, a zejména schvalovací orgán, který udělil schválení typu, a zhodnotí opatření přijatá na vnitrostátní úrovni. Na základě tohoto hodnocení Komise rozhodne, zda jsou vnitrostátní opatření uvedená v odstavci 1 považována za oprávněná, či nikoli, a v případě nutnosti navrhne vhodná opatření.

5. Rozhodnutí Komise je určeno všem členskými státy a Komise o něm neprodleně informuje členské státy a příslušný hospodářský subjekt nebo subjekty.

#### Článek 49

### **Vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež se neshodují se schváleným typem**

1. Pokud se nová vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky vybavené prohlášením o shodě nebo opatřené značkou schválení typu neshodují s typem, který byl schválen, schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, přijme nezbytná opatření včetně odejmutí schválení typu, aby byla vyráběná vozidla, konstrukční části nebo samostatné technické celky uvedeny ve shodu se schváleným typem.

2. Pro účely odstavce 1 se odchylky od údajů uvedených v certifikátu EU schválení typu nebo ve schvalovací dokumentaci považují za nedodržení shody se schváleným typem.

3. Pokud schvalovací orgán prokáže, že se nová vozidla, konstrukční části nebo samostatné technické celky vybavené prohlášením o shodě nebo opatřené značkou schválení typu vydanou v jiném členském státě neshodují se schváleným typem, může požádat schvalovací orgán, který EU schválení typu udělil, aby ověřil, zda se jednotlivá vyráběná vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky i nadále shodují se schváleným typem. Po obdržení takové žádosti přijme schvalovací orgán, který vydal EU schválení typu, co nejdříve, nejpozději však do tří měsíců ode dne podání žádosti nezbytná opatření.

4. Schvalovací orgán požádá schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu pro systém, konstrukční část, samostatný technický celek nebo neúplné vozidlo, aby přijal nezbytná opatření k zajištění toho, aby byla vyráběná vozidla opět uvedena v soulad se schváleným typem v následujících případech:

- a) u EU schválení typu vozidla, pokud neshoda vozidla vyplývá výlučně z neshody systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku;
- b) u vícestupňového schválení typu, pokud neshoda dokončeného vozidla vyplývá výlučně z neshody systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, jež tvoří část neúplného vozidla, nebo z neshody samotného neúplného vozidla.

5. Po obdržení takové žádosti přijme dotýčný schvalovací orgán co nejdříve, nejpozději však do tří měsíců ode dne podání žádosti nezbytná opatření, v případě potřeby společně se schvalovacím orgánem, který žádost podal.

6. Je-li zjištěna neshoda, přijme schvalovací orgán členského státu, který udělil EU schválení typu pro systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nebo neúplné vozidlo, opatření uvedená v odstavci 1.

Schvalovací orgány se ve lhůtě jednoho měsíce vzájemně informují o každém odejmutí EU schválení typu a o jeho důvodech.

7. Pokud schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, popírá existenci neshody, o níž byl uvědomen, usilují dotyčné členské státy o urovnání sporu. Komise je průběžně informována a v případě potřeby uspořádá vhodná jednání s cílem dosáhnout urovnání sporu.

#### Článek 50

##### **Uvádění na trh a uvádění do provozu dílů a zařízení, jež mohou představovat závažné nebezpečí pro správné fungování základních systémů**

1. Díly nebo zařízení, jež mohou představovat závažné nebezpečí pro správné fungování systémů, jež mají zásadní význam pro bezpečnost vozidla nebo jeho vliv na životní prostředí, nesmějí být uvedeny na trh, zaregistrovány nebo uvedeny do provozu a pokud nebyly schváleny schvalovacím orgánem v souladu s čl. 51 odst. 1 a 4, musí být zakázány.

2. S cílem zajistit jednotné uplatňování odstavce 1 může Komise přijmout prováděcí akty, jimiž stanoví seznam těchto dílů nebo zařízení na základě dostupných údajů, zejména údajů poskytnutých členskými státy, týkajících se:

- a) závažnosti rizika, pokud jde o bezpečnost vozidel vybavených dotyčnými díly nebo zařízeními;
- b) možného dopadu na spotřebitele a výrobce na trhu s náhradními částmi při stanovení případného požadavku na schválení u dílů nebo zařízení podle tohoto článku.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 73 odst. 2.

3. Odstavec 1 se nevztahuje na původní díly nebo zařízení a na díly nebo zařízení, jejichž typ je schválen v souladu s některým z aktů uvedených v příloze II, vyjma případů, kdy se schválení vztahuje k jiným hlediskům než k těm, na něž se vztahuje odstavec 1.

Odstavec 1 se nevztahuje na díly nebo zařízení vyrobené výhradně pro závodní vozidla, která nejsou určena k použití na veřejných komunikacích. Pokud díly nebo zařízení uvedené na seznamu stanoveném prováděcím aktem uvedeným v odstavci 2 mohou být použity jak pro závody, tak pro silniční provoz, nesmějí být tyto díly nebo zařízení poskytnuty veřejnosti k užívání v silničních vozidlech, pokud nesplňují požadavky tohoto článku.

dvky tohoto článku. Komise v případě potřeby přijme opatření pro určování dílů nebo zařízení uvedených v tomto odstavci.

4. Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 75, jimiž stanoví požadavky, které musí díly a zařízení uvedené v odstavci 1 tohoto článku splňovat.

Tyto požadavky mohou být založeny na aktech uvedených v příloze II nebo mohou sestávat ze srovnání dílů nebo zařízení s environmentálními nebo bezpečnostními vlastnostmi původního vozidla nebo případně některým z jeho dílů. V takových případech musí tyto požadavky zajistit, aby díly nebo zařízení neohrožily fungování těchto systémů, jež jsou zásadní pro bezpečnost vozidla nebo jeho vliv na životní prostředí.

#### Článek 51

##### **Díly nebo zařízení, jež mohou představovat závažné nebezpečí pro správné fungování základních systémů – související požadavky**

1. Pro účely čl. 50 odst. 1 předá výrobce dílů nebo zařízení schvalovacímu orgánu žádost, k níž je připojen zkušební protokol vypracovaný určenou technickou zkušebnou, jež osvědčuje, že díly a zařízení, pro něž je požadováno povolení, splňují požadavky uvedené v čl. 50 odst. 4. Výrobce může podat pouze jednu žádost na typ a díl, a to pouze u jednoho schvalovacího orgánu.

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

2. Žádost obsahuje podrobnosti týkající se výrobce dílů nebo zařízení, typu, označení a čísel dílů nebo zařízení, jméno výrobce vozidla, typ vozidla a případně rok výroby nebo jakékoliv jiné informace umožňující identifikaci vozidla, pro něž jsou tyto díly a zařízení určeny.

Pokud schvalovací orgán dojde při zohlednění zkušebního protokolu a dalších důkazů k závěru, že dotyčné díly nebo zařízení splňují požadavky uvedené v čl. 50 odst. 4, povolí uvedení těchto dílů nebo zařízení na trh a jejich uvedení do provozu, s výhradou odst. 4 druhého pododstavce tohoto článku.

Schvalovací orgán vydá výrobci bez prodlení certifikát.

3. Komise může přijmout prováděcí akty, kterými stanoví vzor a systém číslování certifikátu uvedeného v třetím pododstavci odst. 2 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 73 odst. 2.

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

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

5. Před vydáním povolení schvalovací orgán ověří, že existují uspokojivá 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.

6. Schvalovací orgány z různých členských států oznámí jakýkoli spor v souvislosti s povoleními uvedenými v odst. 2 druhém pododstavci Komisi. Komise po konzultaci se schvalovacími orgány přijme odpovídající opatření k vyřešení sporu, pokud je to nezbytné, včetně příkazu k odejmutí povolení.

7. Dokud nebyl vypracován seznam uvedený v čl. 50 odst. 2, mohou členské státy zachovat 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 vliv na životní prostředí.

#### Článek 52

##### **Stážení vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků**

1. Pokud je výrobce, jemuž bylo uděleno EU schválení typu úplného vozidla, povinen v souladu s nařízením (ES) č. 765/2008 stáhnout vozidla uvedená na trh, zaregistrovaná vozidla nebo vozidla, za jejichž uvedení do provozu výrobce odpovídal, protože systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, jímž je vozidlo vybaveno, představuje závažné nebezpečí pro bezpečnost, veřejné zdraví nebo ochranu životního prostředí, ať už byl řádně schválen v souladu s tímto nařízením či nikoli, nebo protože díl, jenž na základě právních předpisů o schvalování typu nepodléhá žádným specifickým požadavkům, představuje závažné nebezpečí pro bezpečnost, veřejné zdraví nebo ochranu životního prostředí, uvedený výrobce o tom okamžitě informuje schvalovací orgán, jenž udělil příslušné schválení typu.

2. Pokud je výrobce systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jenž obdržel EU schválení typu, povinen v souladu s nařízením (ES) č. 765/2008 stáhnout systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež byly uvedeny na trh nebo za jejichž uvedení do provozu výrobce odpovídal, protože představují závažné nebezpečí pro

bezpečnost, bezpečnost při práci, veřejné zdraví nebo ochranu životního prostředí, ať už byly řádně schváleny v souladu s tímto nařízením nebo nikoli, uvedený výrobce o tom okamžitě informuje schvalovací orgán, jenž udělil příslušné schválení.

3. Výrobce navrhne schvalovacímu orgánu soubor vhodných nápravných opatření k odstranění závažného nebezpečí uvedeného v odstavcích 1 a 2. Schvalovací orgán neprodleně sdělí navržená nápravná opatření schvalovacím orgánům ostatních členských států.

Schvalovací orgány zajistí, aby tato nápravná opatření byla v jejich členských státech řádně provedena.

4. Pokud dotčený schvalovací orgán považuje nápravná opatření za nedostatečná nebo se domnívá, že nebyla provedena dostatečně rychle, neprodleně uvědomí schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu.

Schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, následně uvědomí výrobce. Pokud výrobce nenavrhne a neprovede účinná nápravná opatření, schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, přijme veškerá potřebná ochranná opatření, včetně odejmutí EU schválení typu. V případě odejmutí EU schválení typu oznámí schvalovací orgán do jednoho měsíce od tohoto odejmutí doporučeným dopisem nebo rovnocennými elektronickými prostředky tuto skutečnost výrobcí, schvalovacím orgánům ostatních členských států a Komisi.

#### Článek 53

##### **Oznámení rozhodnutí a dostupných opravných prostředků**

1. Veškerá rozhodnutí přijatá na základě tohoto nařízení a veškerá rozhodnutí o zamítnutí nebo odejmutí EU schválení typu, zamítnutí registrace, o zákazu nebo omezení uvedení na trh, registrace nebo uvedení do vozidla provozu nebo které vyžadují stažení vozidla z trhu musí být podrobně odůvodněna.

2. Každé takové rozhodnutí se oznamují dotčené straně zároveň s poučením o opravných prostředcích, které jsou jí podle platných právních předpisů dotyčného členského státu k dispozici, a o lhůtách pro jejich uplatnění.

#### KAPITOLA XIII

##### **MEZINÁRODNÍ PŘEDPISY**

#### Článek 54

##### **Předpisy EHK OSN potřebné pro EU schválení typu**

1. Součástí požadavků na EU schválení typu vozidla jsou předpisy EHK OSN včetně jejich změn, pro něž Unie hlasovala a které jsou uvedeny v tomto nařízení nebo v aktech v přenesené pravomoci přijatých na základě tohoto nařízení.



2. Schvalovací orgány členských států uznávají schválení udělená v souladu s těmito předpisy EHK OSN uvedenými v odstavci 1 a případně odpovídající značky schválení typu namísto odpovídajících schválení typu a značek schválení typu udělených podle tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě.

3. Pokud Unie hlasuje pro předpis EHK OSN nebo pro jeho změnu pro účely EU schválení typu vozidla, Komise případně přijme akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 75 pro účely určení závaznosti předpisu EHK OSN anebo jeho změnu a pro účely změny tohoto nařízení nebo aktu v přenesené pravomoci přijatého na základě tohoto nařízení.

Tento akt v přenesené pravomoci stanoví lhůty pro povinné použití předpisu EHK OSN nebo jeho změn a případně obsahuje přechodná ustanovení.

Komise přijme zvláštní akty v přenesené pravomoci, jež uvádějí povinné uplatňování jednotlivých předpisů EHK OSN.

#### KAPITOLA XIV

### POSKYTOVÁNÍ TECHNICKÝCH INFORMACÍ

#### Článek 55

#### Informace určené pro uživatele

1. Výrobce nesmí poskytnout technické informace o údajích stanovených v tomto nařízení, jeho prováděcích aktech nebo aktech v přenesené pravomoci přijatých na základě tohoto nařízení, jež se odchyľují od údajů schválených schvalovacím orgánem.

2. Pokud tak stanoví prováděcí akt nebo akt v přenesené pravomoci přijatý na základě tohoto nařízení, zpřístupní výrobce uživatelům veškeré příslušné informace a nezbytné pokyny popisující všechny zvláštní podmínky nebo omezení spojená s užíváním vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku.

3. Informace uvedené v odstavci 2 se poskytnou v úředním jazyce či jazycích členského státu, kde má být vozidlo uvedeno na trh, zaregistrováno nebo uvedeno do provozu. Po přijetí schvalovacím orgánem se uvedou v příručce uživatele.

#### Článek 56

#### Informace určené pro výrobce konstrukčních částí nebo samostatných technických celků

1. Výrobce vozidla zpřístupní výrobcům konstrukčních částí nebo samostatných technických celků všechny údaje, včetně případných výkresů, na něž odkazují akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty přijaté na základě tohoto nařízení, jež jsou nezbytné pro EU schválení typu pro konstrukční části nebo samostatné technické celky nebo pro získání povolení podle článku 50.

Výrobce vozidla může požadovat od výrobců konstrukčních částí nebo samostatných technických celků uzavření závazné dohody na ochranu důvěrné povahy všech informací, jež nejsou veřejně dostupné, včetně informací, jež se vztahují k právům duševního vlastnictví.

2. Výrobce konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jakožto držitel certifikátu EU schválení typu, jenž podle čl. 31 odst. 4 obsahuje omezení použití nebo zvláštní podmínky pro montáž nebo obojí, poskytne výrobcovi vozidla o této věci veškeré podrobné informace.

Pokud tak stanoví akt v přenesené pravomoci přijatý na základě tohoto nařízení, poskytne výrobce konstrukčních částí nebo samostatných technických celků společně s vyrobenými konstrukčními částmi nebo samostatnými technickými celky pokyny ohledně omezení použití nebo zvláštních podmínek pro montáž nebo obojí.

#### KAPITOLA XV

### PŘÍSTUP K INFORMACÍM O OPRAVÁCH A ÚDRŽBĚ

#### Článek 57

#### Povinnosti výrobce

1. Výrobce poskytne samostatným provozovatelům neomezený přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla na svých internetových stránkách, za použití standardizovaného formátu, snadným a rychle dostupným způsobem. Tento přístup by zejména měl být nediskriminační v porovnání s přístupem nebo informacemi poskytovanými autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám. Tato povinnost se nevztahuje na vozidla schválená jako malosériová vozidla.

2. Do doby, než Komise přijme společný standard, se informace uvedené v odstavci 1 poskytují jednotným způsobem, umožňujícím nezávislým provozovatelům jejich zpracování s vynaložením přiměřeného úsilí.

Výrobce také poskytne nezávislým provozovatelům, autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám školicí materiály.

3. Informace uvedené v odstavci 1 musí obsahovat alespoň:

- a) jednoznačné identifikační číslo vozidla;
- b) příručky k obsluze včetně záznamů o opravách a údržbě a plánů servisních kontrol;
- c) technické manuály a technické servisní bulletiny;
- d) informace o konstrukčních částech a diagnostické informace (jako například minimální a maximální teoretické hodnoty pro měření);
- e) schémata zapojení;

- f) diagnostické chybové kódy, včetně specifických kódů výrobce;
- g) softwarové identifikační a kalibrační číslo vztahující se na typ vozidla;
- h) informace týkající se značkových nástrojů a zařízení a poskytované jejich prostřednictvím;
- i) informace o zaznamenávání údajů a údaje o obousměrném monitorování a zkouškách;
- j) pracovní jednotky.

4. Autorizovaní obchodní zástupci nebo opravny v rámci distribučního systému určitého výrobce vozidel se pro účely tohoto nařízení považují za samostatné provozovatele, pokud poskytují opravárenské nebo údržbářské služby k vozidlům, pro něž nejsou členy distribučního systému daného výrobce vozidel.

5. Informace o opravách a údržbě vozidel musí být vždy dostupné, s výjimkou případů údržby informačního systému.

6. Pro účely výroby a údržby náhradních dílů a dílů pro údržbu a diagnostických přístrojů a zkušebních zařízení kompatibilních se systémem OBD poskytne výrobce informace o příslušných systémech OBD a opravách a údržbě vozidel nediskriminačním způsobem každému výrobcí nebo opravně konstrukčních částí, diagnostických nástrojů nebo zkušebního zařízení, kteří o ně projeví zájem.

7. Pro účely projektování a výroby vybavení pro vozidla poháněná alternativním palivem poskytne výrobce informace o příslušných systémech OBD a opravách a údržbě vozidel nediskriminačním způsobem každému zúčastněnému výrobcí nebo servisnímu technikovi nebo opravně vybavení pro vozidla poháněná alternativním palivem.

8. Při podávání žádosti o EU schválení typu výrobce předloží schvalovacímu orgánu doklad o dodržení podmínek tohoto nařízení, pokud jde o poskytování informací podle tohoto článku.

Pokud tyto informace nejsou v okamžiku podání žádosti o EU schválení typu dostupné nebo nejsou v souladu s tímto nařízením a akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty přijatými na jeho základě, výrobce dodá tyto informace do šesti měsíců od data schválení typu.

Komise může přijímat prováděcí akty, jimiž stanoví vzor certifikátu o přístupu k informacím o systémech OBD pro vozidla

a opravách a údržbě vozidel, který se předkládá schvalovacímu orgánu jako doklad o dodržení podmínek. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 73 odst. 2.

9. Pokud tento doklad o dodržení podmínek není během lhůty uvedené v odst. 8 druhém pododstavci dodán, schvalovací orgán přijme vhodná opatření k zajištění jejich dodržování.

10. Výrobce zpřístupní na svých internetových stránkách následně změny a doplnění informací o opravách a údržbě vozidla v tutéž dobu, kdy je zpřístupní autorizovaným opravnám.

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

12. Komise je zmocněna k přijetí aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 75, jimiž stanoví podrobné požadavky na přístup k informacím o opravách a údržbě, zejména technické specifikace týkající se způsobu poskytování informací o opravách a údržbě vozidel.

#### Článek 58

##### **Povinnosti s ohledem na více držitelů schválení typu**

1. V případě postupného schválení typu nebo víceetapového schválení typu, je výrobce odpovědný za dané jednotlivé schválení typu odpovědný také za sdělení informací o opravách týkajících se příslušného systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku nebo konkrétní fáze jak konečnému výrobcí, tak samostatným provozovatelům.

2. Konečný výrobce je odpovědný za sdělení informací o celém vozidle samostatným provozovatelům.

#### Článek 59

##### **Poplatky za přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla**

1. Výrobce může za přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla, na které se vztahuje toto nařízení, účtovat přiměřený a úměrný poplatek. Poplatek není přiměřený nebo úměrný, pokud odrazuje od přístupu k informacím tím, že nezohledňuje rozsah, ve kterém je samostatný provozovatel využívá.

2. Výrobce poskytuje informace o opravách vozidla a údržbě denně, měsíčně nebo ročně, přičemž poplatky se liší v závislosti na časovém období, na které se tento přístup poskytuje.

## Článek 60

**Fórum pro přístup k informacím o vozidle**

Oblasti působnosti fóra pro přístup k informacím o vozidle, které bylo zřízeno podle čl. 13 odst. 9 nařízení Komise (ES) č. 962/2008 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<sup>(1)</sup>, se rozšiřuje na vozidla, na něž se vztahuje toto nařízení.

Pokud existují důkazy o záměrném nebo nezáměrném zneužití informací o příslušných systémech OBD a opravách a údržbě vozidel, fórum uvedené v prvním pododstavci poskytuje Komisi poradenství ohledně opatření k zamezení tohoto zneužívání.

## KAPITOLA XVI

**URČENÍ A OZNÁMENÍ TECHNICKÝCH ZKUŠEBEN**

## Článek 61

**Požadavky na technické zkušebny**

1. Určující schvalovací orgány zajistí, aby předtím, než určí technickou zkušebnu podle článku 63, tato zkušebna splňovala požadavky stanovené v odstavcích 2 až 9 tohoto článku.

2. Aniž je dotčen čl. 64 odst. 1, technická zkušebna se zřizuje podle vnitrostátního práva členského státu a má právní subjektivitu.

3. Technická zkušebna musí být subjektem třetí strany, nezávislým na procesu návrhu, výroby, dodávek a údržby vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, jež posuzuje.

Za subjekt vyhovující požadavkům prvního pododstavce lze považovat subjekt patřící k hospodářskému sdružení nebo profesnímu svazu zastupujícímu podniky, jež se podílejí na návrhu, výrobě, dodávání, montáži, používání nebo údržbě vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které tento subjekt posuzuje, zkouší nebo u nichž provádí prohlídky, pokud je prokázána jeho nezávislost a neexistence jakéhokoli střetu zájmů.

4. Technická zkušebna, její nejvyšší vedení a pracovníci odpovědní za provádění úkolů kategorií činností, pro které byly určeny podle čl. 63 odst. 1, nesmí být osobami, které navrhují, vyrábějí, dodávají nebo udržují vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež posuzují, a nesmí ani zastupovat strany účastnící se těchto činností. To nevyklučuje používání posuzovaných vozidel, systémů,

konstrukčních částí nebo samostatných technických celků uvedených v odstavci 3 tohoto článku, které jsou nezbytné pro činnost technické zkušebny, ani používání takových vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků k osobním účelům.

Technická zkušebna zajistí, že činnosti jejích poboček nebo subdodavatelů neohrozí důvěrnost, objektivitu a nestrannost různých kategorií jejích činností, pro které byla určena.

5. Technická zkušebna a její zaměstnanci provádějí různé kategorie činností, pro něž byla určena, posuzování na nejvyšší úrovni profesionální důvěryhodnosti a požadované technické způsobilosti v konkrétní oblasti a nesmějí být vystaveni žádným tlakům a podnětům, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jejich úsudek nebo výsledky jejich činností posuzování, zejména ze strany osob nebo skupin osob, které mají na výsledcích těchto činností zájem.

6. Technická zkušebna musí být schopna provádět všechny kategorie úkolů, pro něž byla určena podle čl. 63 odst. 1, a prokázat určujícímu schvalovacímu orgánu, že má:

- a) pracovníky s odpovídajícími schopnostmi, specifickými odbornými znalostmi a odbornou přípravou a s dostatečnými a relevantními zkušenostmi potřebnými k plnění příslušných úkolů;
- b) popisy postupů potřebných pro kategorie činností, pro něž má být zkušebna určena, zajišťující transparentnost a opakovatelnost těchto postupů;
- c) postupy pro provádění kategorií činností, pro něž má být zkušebna určena a jež řádně zohledňují míru složitosti technologie daného vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku a hromadnou nebo sériovou povahu výrobního procesu, a
- d) prostředky nezbytné k náležitému plnění úkolů spojených s kategoriemi činností, pro něž má být zkušebna určena, a přístup k veškerému nezbytnému vybavení a zařízení.

Zkušebna dále prokáže určujícímu schvalovacímu orgánu, že splňuje normy stanovené prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci přijatých podle článku 65, které jsou relevantní pro kategorie činností, pro něž je určena.

7. Musí být zaručena nestrannost technické zkušebny, jejího nejvyššího vedení a pracovníků, kteří provádějí posuzování. Nesmějí provádět žádnou činnost, která by mohla ohrozit jejich nezávislý úsudek a bezúhonnost ve vztahu ke kategoriím činností, pro něž byla zkušebna určena.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1.

8. Technická zkušebna uzavře pojištění odpovědnosti ve vztahu ke svým činnostem, pokud tuto odpovědnost v souladu s vnitrostátním právem nepřevzal členský stát nebo pokud není za posuzování shody přímo odpovědný sám členský stát.

9. Pracovníci technické zkušebny jsou povinni zachovávat služební tajemství, pokud jde o veškeré informace, které získali při plnění svých povinností podle tohoto nařízení nebo podle jakéhokoli ustanovení vnitrostátních právních předpisů, kterými se uvedený článek provádí, s výjimkou styku s určujícími schvalovacím orgánem, nebo pokud tak vyžadují právní předpisy Unie nebo vnitrostátní právní předpisy. Vlastnická práva jsou chráněna.

#### Článek 62

##### Pobočky a subdodavatelé technických zkušeben

1. Technická zkušebna smí některé ze svých činností, pro něž byla určena podle čl. 63 odst. 1, zadat subdodavatelé nebo nechat provést pobočkou pouze se souhlasem svého určujícího schvalovacího orgánu.

2. Pokud technická zkušebna zadá konkrétní úkoly spojené s kategoriemi činností, pro něž byla určena, subdodavatelé nebo pobočce, zajistí, že subdodavatelé nebo pobočka splňují požadavky stanovené v článku 61, a informuje určující schvalovací orgán.

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

4. Technická zkušebna uchovává pro potřebu určujícího schvalovacího orgánu příslušné doklady týkající se posouzení kvalifikací subdodavatelé nebo pobočky a úkolů, které vykonávají.

#### Článek 63

##### Určení technických zkušeben

1. V závislosti na oblasti své působnosti se technické zkušebny určí podle jedné nebo více z těchto čtyř kategorií činností:

- a) kategorie A: technické zkušebny, jež provádějí zkoušky uvedené v tomto nařízení a v aktech uvedených v příloze II ve svých vlastních zařízeních;
- b) kategorie B: technické zkušebny, jež dohlížejí na zkoušky uvedené v tomto nařízení a v aktech uvedených v příloze II, které jsou prováděny v zařízeních výrobce nebo v zařízeních třetí osoby;
- c) kategorie C: technické zkušebny, jež pravidelně posuzují a sledují postupy výrobce pro kontrolu shodnosti výroby;
- d) kategorie D: technické zkušebny, jež dohlížejí na zkoušky či kontroly nebo je provádějí v rámci dohledu nad shodností výroby.

2. Jako technická zkušebna pro jednu nebo více činností uvedených v odstavci 1 může být určen schvalovací orgán.

3. Technické zkušebny ze třetí země jiné než zkušebny určené v souladu s článkem 64 mohou být oznámeny pro účely článku 67, pouze pokud tuto možnost stanoví dvoustranná dohoda mezi Uníí a dotyčnou třetí zemí. Toto ustanovení nebrání možnosti technické zkušebny zřízené podle vnitrostátního práva členského státu v souladu s čl. 61 odst. 2 zřizovat pobočky ve třetích zemích, pokud jsou tyto pobočky přímo řízeny a ovládaný určenou technickou zkušebnou.

#### Článek 64

##### Akreditované vnitropodnikové technické zkušebny výrobce

1. Akreditovaná vnitropodniková technická zkušebna výrobce může být určena pouze pro činnosti kategorie A, pokud jde o technické požadavky, u nichž akt v přenesené pravomoci přijatý na základě tohoto nařízení povolil vlastní zkoušení. Technická zkušebna musí tvořit samostatnou a oddělenou součást daného podniku a nesmí se podílet se na návrhu, výrobě, dodávkách nebo údržbě vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jež posuzuje.

2. Akreditovaná vnitropodniková technická zkušebna musí splňovat tato kritéria:

- a) musí být určena schvalovacím orgánem členského státu a akreditována vnitrostátním akreditačním orgánem ve smyslu čl. 2 bodu 11 nařízení (ES) č. 765/2008 a musí být v souladu s normami a postupy uvedenými v článku 65 tohoto nařízení;
- b) akreditovaná vnitropodniková technická zkušebna a její pracovníci jsou organizačně samostatnou jednotkou a používají takové metody podávání zpráv uvnitř podniku, jehož jsou součástí, které zajišťují jejich nestrannost a prokazují ji příslušnému vnitrostátnímu akreditačnímu orgánu;
- c) akreditovaná vnitropodniková technická zkušebna ani její pracovníci se nesmí účastnit žádných činností, které by mohly ohrozit jejich nezávislý úsudek nebo bezúhonnost ve vztahu ke kategoriím činností, pro něž byla zkušebna určena;
- d) akreditovaná vnitropodniková technická zkušebna poskytuje služby výhradně podniku, jehož je součástí.

3. Akreditovaná vnitropodniková technická zkušebna se pro účely článku 67 nemusí oznamovat Komisi, avšak informace o akreditaci poskytne podnik, jehož součástí je akreditovaný vnitropodnikový subjekt, nebo vnitrostátní akreditační orgán určujícímu schvalovacímu orgánu na jeho žádost.

### Článek 65

#### Postupy pro výkonnostní normy a pro posuzování technických zkušeben

V zájmu zajištění stejné vysoké úrovně výkonnostních norem technických zkušeben ve všech členských státech je Komise zmocněna k přijetí aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 75, jimiž stanoví standardy, jež musí technické zkušebny splňovat, postup pro jejich posuzování v souladu s článkem 66 a jejich akreditaci v souladu s článkem 64.

### Článek 66

#### Posouzení kvalifikace technických zkušeben

1. Určující schvalovací orgán vypracuje hodnotící zprávu dokládající, že bylo provedeno posouzení navržené technické zkušebny s ohledem na splnění požadavků tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci přijatých na základě tohoto nařízení. Součástí této zprávy může být akreditační osvědčení vydané akreditačním orgánem.

2. Posouzení, na němž je založena zpráva uvedená v odstavci 1, se provádí v souladu s ustanoveními uvedenými v aktu v přenesené pravomoci přijatém podle článku 65. U hodnotící zprávy se nejméně každé tři roky provádí přezkum.

3. Hodnotící zpráva se na požádání zašle Komisi. V těchto případech a v případech, kdy posouzení není založeno na akreditačním osvědčení vydaném vnitrostátním akreditačním orgánem, které dokládá, že technická zkušebna splňuje požadavky tohoto nařízení, předloží určující schvalovací orgán Komisi listinné důkazy dokládající způsobilost technické zkušebny a přijatá opatření, která zajišťují, že je technická zkušebna pravidelně sledována určujícím schvalovacím orgánem a splňuje požadavky tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě.

Schvalovací orgán, který usiluje o to, aby byl určen jako technická zkušebna v souladu s čl. 63 odst. 2, dokládá shodu prostřednictvím posouzení, jež provádějí auditori nezávislí na posuzované činnosti. Tito auditori mohou být z téže organizace za předpokladu, že jsou řízeni nezávisle na pracovnících provádějících posuzovanou činnost.

4. Akreditovaná vnitropodniková technická zkušebna musí splňovat příslušná ustanovení tohoto článku.

### Článek 67

#### Postupy pro oznámení

1. Členské státy oznámí Komisi u každé technické zkušebny, kterou určily jméno, adresu včetně elektronické adresy, odpovědné osoby a příslušnou kategorii činností a veškeré pozdější změny těchto určení. V oznámení se uvede, pro jaké položky uvedené v příloze II jsou technické zkušebny určeny.

2. Technická zkušebna může provádět činnosti uvedené v čl. 63 odst. 1 jménem určujícího schvalovacího orgánu odpovědného za schválení typu, pouze pokud byla předem oznámena Komisi v souladu s ustanoveními odstavce 1 tohoto článku.

3. Táž technická zkušebna může být určena více určujícími schvalovacími orgány a oznámena členskými státy těchto určujících schvalovacích orgánů bez ohledu na kategorii nebo kategorie činností, jež bude vykonávat v souladu s čl. 63 odst. 1.

4. Jakékoli následné významné změny týkající se určení se oznámí Komisi.

5. Pokud je třeba při použití aktu uvedeného v příloze II určit konkrétní organizaci nebo příslušný subjekt, jejichž činnost není zahrnuta do činností, na něž se vztahuje čl. 63 odst. 1, provede se oznámení podle tohoto článku.

6. Komise na své internetové stránce zveřejní seznam technických zkušeben oznámených podle tohoto článku a podrobné údaje o nich.

### Článek 68

#### Změny v určení

1. Pokud určující schvalovací orgán zjistí nebo je upozorněn na to, že jím určená technická zkušebna již nespĺňuje požadavky stanovené v tomto nařízení nebo neplní své povinnosti, omezí, pozastaví nebo případně zruší určení podle toho, jak je neplnění těchto požadavků nebo povinností závažné. Členský stát, který oznámil tuto technickou zkušebnu, o tom okamžitě uvědomí Komisi. Komise odpovídajícím způsobem upraví zveřejněné informace uvedené v čl. 67 odst. 6.

2. V případě omezení, pozastavení nebo zrušení určení nebo v případě, že technická zkušebna ukončila svou činnost, učiní určující schvalovací orgán příslušné kroky a zajistí, aby byly podklady týkající se uvedené technické zkušebny buď zpracovány jinou technickou zkušebnou, nebo aby byly na vyžádání k dispozici určujícímu schvalovacímu orgánu nebo orgánům pro dozor nad trhem.

### Článek 69

#### Zpochybnění způsobilosti technických zkušeben

1. Komise vyšetří všechny případy, v nichž má pochybnosti nebo je upozorněna na pochybnosti o způsobilosti technické zkušebny nebo o tom, zda technická zkušebna nadále splňuje požadavky a povinnosti, které jsou jí uloženy.

2. Členský stát určujícího schvalovacího orgánu předloží Komisi na vyžádání všechny informace týkající se odůvodnění určení dané technické zkušebny nebo jeho zachování.

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

4. Pokud Komise zjistí, že technická zkušebna nesplňuje nebo přestala splňovat požadavky pro své určení, informuje o tom členský stát určujícího schvalovacího orgánu s cílem stanovit ve spolupráci s tímto členským státem nezbytná nápravná opatření a požádá tento členský stát, aby tato nezbytná nápravná opatření přijal, včetně případného zrušení určení.

#### Článek 70

##### Provozní povinnosti technických zkušeben

1. Technické zkušebny provádějí jménem určujícího schvalovacího orgánu kategorie činností, pro něž byly určeny, a to v souladu s postupy posuzování shody a zkušebními postupy stanovenými v tomto nařízení a v aktech uvedených v příloze II.

Technické zkušebny dohlížejí na provádění zkoušek potřebných ke schválení nebo kontrol uvedených v tomto nařízení nebo v některém z aktů uvedených v příloze II samy nebo tyto činnosti samy provádějí, s výjimkou případů, u nichž jsou povoleny alternativní postupy. Technické zkušebny neprovádějí zkoušky, hodnocení ani inspekce, pro něž nebyly svým schvalovacím orgánem řádně určeny.

2. Technické zkušebny musí vždy:

a) umožnit ve vhodných případech schvalovacímu orgánu, který zkušebnu určil, návštěvu v průběhu posuzování shody;

b) aniž je dotčen čl. 61 odst. 9 a článek 71, poskytnout svému určujícímu schvalovacímu orgánu na jeho žádost veškeré požadované informace o jejich kategoriích činností spadajících do působnosti tohoto nařízení.

3. Pokud technická zkušebna zjistí, že výrobce nesplňuje požadavky stanovené tímto nařízením, oznámí tuto skutečnost určujícímu schvalovacímu orgánu a tento orgán nařídí výrobcí, aby přijal vhodná nápravná opatření, a nevydá certifikát schválení typu, dokud nebudou přijata vhodná nápravná opatření dle požadavků schvalovacího orgánu.

4. Pokud v průběhu sledování shody výroby po vydání certifikátu schválení typu technická zkušebna, která jedná jménem určujícího schvalovacího orgánu, zjistí, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek již není v souladu s tímto nařízením, oznámí tuto skutečnost určujícímu schvalovacímu orgánu. Schvalovací orgán přijme náležitá opatření podle článku 33.

#### Článek 71

##### Informační povinnosti technických zkušeben

1. Technické zkušebny informují svůj určující schvalovací orgán o:

a) veškerých zjištěných případech neshody, jež si mohou vyžádat zamítnutí, omezení, pozastavení nebo odejmutí certifikátu schválení typu;

b) všech okolnostech, které mají vliv na rozsah a podmínky určení;

c) všech žádostech o informace týkajících se jejich činností, které obdržely od orgánů pro dozor nad trhem.

2. Na žádost svého určujícího schvalovacího orgánu technické zkušebny poskytují informace o činnostech v rámci působnosti jejich určení a o jakékoli jiné prováděné činnosti, včetně přeshraničních činností a zadávání subdodávek.

#### KAPITOLA XVII

##### PROVÁDĚCÍ AKTY A AKTY V PŘENESENÉ PRAVOMOCI

#### Článek 72

##### Prováděcí akty

Aby bylo dosaženo cílů tohoto nařízení a byly zajištěny jednotné podmínky při jeho provádění, přijme Komise přezkumným postupem podle čl. 73 odst. 2 prováděcí akty, kterými stanoví tato prováděcí opatření:

a) vzor prohlášení výrobce o životnosti kritických systémů funkční bezpečnosti, dílů a zařízení uvedených v čl. 22 odst. 7;

b) vzory pro dokumentaci a pro informační dokument uvedený v čl. 27 odst. 4;

c) systém číslování certifikátů EU schválení typu uvedený v čl. 29 odst. 4;

d) vzor certifikátu EU schválení typu uvedený v čl. 30 odst. 2;

e) vzor listu s výsledky zkoušek uvedený v čl. 30 odst. 3, který je připojen k certifikátu EU schválení typu;

f) vzor seznamu příslušných požadavků nebo aktů uvedený v čl. 30 odst. 6;

g) obecné požadavky na formát zkušebního protokolu uvedený v čl. 32 odst. 1;

- h) vzor prohlášení o shodě uvedený v čl. 38 odst. 2;
- i) vzor značky EU schválení typu uvedený v čl. 39 odst. 3;
- j) povolení udělit EU schválení typu s výjimkou týkající se nových technických řešení nebo nových koncepcí dle čl. 40 odst. 3;
- k) vzor certifikátu schválení typu a prohlášení o shodě týkající se nových technologií nebo nových koncepcí uvedených v čl. 40 odst. 4;
- l) povolení udělené členskému státu, aby prodloužil platnost schválení typu dle čl. 41 odst. 2;
- m) seznam dílů a zařízení uvedený v čl. 50 odst. 2;
- n) vzor a systém číslování certifikátů uvedených v čl. 51 odst. 3 a veškeré aspekty týkající se postupu povolování podle uvedeného článku;
- o) vzor certifikátu uvedeného v čl. 57 odst. 8, kterým se schvalovacímu orgánu dokládá dodržení podmínek.

#### Článek 73

##### Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen „Technický výbor – motorová vozidla“ zřízený článkem 40 směrnice 2007/46/ES. 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 návrh prováděcího aktu nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

#### Článek 74

##### Změna příloh

Aniž jsou dotčena ostatní ustanovení tohoto nařízení týkající se změn jeho příloh, Komise je rovněž zmocněna k přijetí aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 75, kterými pozmění:

- i) přílohu II část B a C, pokud jde o stanovení dalších požadavků na funkční bezpečnost a konstrukci vozidel pro podkategorie L7e-A – těžké silniční čtyřkolky,
- ii) přílohy II a V s cílem přidat odkazy na regulační akty a opravy,
- iii) přílohu V část B s cílem změnit uplatnitelná referenční paliva,
- iv) přílohu VI části C a D s cílem zohlednit výsledky studie uvedené v čl. 23 odst. 4 a nově přijaté předpisy EHK OSN.

#### Článek 75

##### Výkon přenesení pravomoci

1. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 18 odst. 3, čl. 20 odst. 2, čl. 21 odst. 5, čl. 22 odst. 5 a 6, čl. 23 odst. 6 a 12, čl. 24 odst. 3, čl. 25 odst. 8, čl. 32 odst. 6, čl. 33 odst. 6, čl. 50 odst. 4, čl. 54 odst. 3, čl. 57 odst. 12 a článkách 65 a 74 je Komisi svěřena na dobu pěti let, počínaje 22. března 2013.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 18 odst. 3, čl. 20 odst. 2, čl. 21 odst. 5, čl. 22 odst. 5 a 6, čl. 23 odst. 6 a 12, čl. 24 odst. 3, čl. 25 odst. 8, čl. 32 odst. 6, čl. 33 odst. 6, čl. 50 odst. 4, čl. 54 odst. 3, čl. 57 odst. 12 a článkách 65 a 74 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí uvedených v tomto rozhodnutí. Rozhodnutí nabývá účinku dnem následujícím po zveřejnění rozhodnutí v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm uveden. Nedotýká se platnosti žádného z již platných aktů v přenesené pravomoci.

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

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 18 odst. 3, čl. 20 odst. 2, čl. 21 odst. 5, čl. 22 odst. 5 a 6, čl. 23 odst. 6 a 12, čl. 24 odst. 3, čl. 25 odst. 8, čl. 32 odst. 6, čl. 33 odst. 6, čl. 50 odst. 4, čl. 54 odst. 3, čl. 57 odst. 12 a článků 65 a 74 vstoupí v platnost, pouze pokud Evropský parlament a Rada nevyvodí ve lhůtě dvou měsíců od oznámení aktu Evropskému parlamentu a Radě námitky nebo pokud Evropský parlament a Rada před uplynutím této lhůty Komisi informují, že námitky nevyvodí. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

## KAPITOLA XVIII

## ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

## Článek 76

## Sankce

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktů přijatých na jeho základě hospodářskými subjekty. Učiní všechna nezbytná opatření, aby bylo zajištěno uplatňování těchto sankcí. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy uvědomí o těchto ustanoveních Komisi nejpozději do 23. března 2015 a neprodleně ji informují o všech dalších změnách, jež se těchto ustanovení týkají.

2. Typy porušení nařízení, na které se vztahují sankce, zahrnují:

- a) nepravdivá prohlášení v průběhu schvalovacích postupů nebo postupů vedoucích ke stažení;
- b) padělání výsledků zkoušek pro schvalování typu;
- c) neposkytnutí údajů nebo technických specifikací, které by mohlo vést ke stažení, odmítnutí nebo odejmutí schválení typu;
- d) používání odpojovacích zařízení;
- e) odmítnutí zpřístupnit informace;
- f) dodávání vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které podléhají schválení, na trh ze strany hospodářských subjektů, aniž by bylo toto schválení uděleno, nebo padělání dokumentů nebo značek za tímto účelem.

## Článek 77

## Přechodná ustanovení

1. Aniž jsou dotčena ostatní ustanovení tohoto nařízení, tímto nařízením nepozbývá platnosti žádné EU schválení typu udělené vozidlům nebo systémům, konstrukčním částem nebo samostatným technickým celkům před 1. lednem 2016.

2. Pokud není stanoveno jinak, EU schválení typu udělená vozidlům, systémům, konstrukčním částem nebo samostatným technickým celkům na základě aktů uvedených v čl. 81 odst. 1 zůstávají u stávajících typů vozidel v platnosti až do dat uvedených v příloze IV.

3. Odchylně od tohoto nařízení se schválení typu pro nové typy vozidel kategorií L1e, L2e a L6e nebo nové systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky určené pro

tato vozidla udělují až do 31. prosince 2016 podle směrnice 2002/24/ES.

4. Schvalovací orgány nadále mohou vozidlům, systémům, konstrukčním částem nebo samostatným technickým celkům uvedeným v odstavci 1 udělovat rozšíření schválení v souladu se směrnicí 2002/24/ES a jakoukoliv ze směrnic uvedených v čl. 81 odst. 1. Tato schválení nelze použít pro účely získání schválení typu úplného vozidla podle tohoto nařízení.

5. Odchylně od směrnice 2002/24/ES se schválení typu uděluje do 31. prosince 2015 rovněž vozidlům, které splňují požadavky týkající se pohonu a vlivu na životní prostředí stanovené tímto nařízením a akty v přenesené pravomoci přijatými na jeho základě a uvedené v příloze II části A.

V takovém případě, pokud vozidla odpovídají schválenému typu, vnitrostátní orgány nezakáží, neomezí ani nebrání jejich registraci, uvedení na trh nebo uvedení do provozu.

## Článek 78

## Zpráva

1. Do 31. prosince 2020 informují členské státy Komisi o uplatnění postupů pro schvalování typu stanovených tímto nařízením.

2. Na základě informací poskytnutých podle odstavce 1 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě do 31. prosince 2021 zprávu o uplatňování tohoto nařízení. Tato zpráva zejména posoudí, zda je na základě zkušeností s uplatňováním tohoto nařízení vhodné zahrnout do kapitoly X také udělování EU schválení typu vozidlům malých sérií. Pokud bude toto posouzení kladné, Komise předloží příslušný návrh.

## Článek 79

## Přezkum pokročilých brzdných systémů

1. Do 31. prosince 2019 předloží Komise zprávu Evropskému parlamentu a Radě.

2. Tato zpráva posoudí, zda je vhodné stanovit, aby byly motocykly podkategorie L3e-A1 povinně vybaveny protiblokovacím brzdným systémem, případně doplněným o kombinovaný brzdý systém, dle volby výrobce. Zpráva bude vycházet z posouzení technické proveditelnosti tohoto požadavku, analýzy nákladové účinnosti, analýzy dopravních nehod a konzultací se zúčastněnými stranami. Zohlední rovněž související evropské a mezinárodní normy.

3. Pro účely zprávy uvedené v odstavci 2 členské státy poskytnou Komisi do 31. prosince 2017 statistické údaje o dopravních nehodách těchto motocyklů za předchozí čtyři roky, rozdělené podle klasifikace vozidel uvedené v příloze I a podle typu pokročilého brzdného systému, jímž je daný typ vybaven.



4. Na základě výsledků této zprávy Komise zváží, zda předloží legislativní návrh na povinné vybavení vozidel této podkategorie pokročilým brzdným systémem.

#### Článek 80

##### Přezkum schválení jednotlivých vozidel

1. Do 31. prosince 2022 předloží Komise zprávu Evropskému parlamentu a Radě o tématech uvedených v odstavci 3.
2. Tato zpráva bude založena na konzultacích s příslušnými zúčastněnými subjekty a zohlední stávající související evropské a mezinárodní normy.
3. Do 31. prosince 2021 oznámí členské státy Komisi:
  - a) počet jednotlivých schválení, které ročně udělily vnitrostátní orgány daného členského státu od 1. ledna 2016 vozidlům kategorie L před jejich první registrací;
  - b) vnitrostátní kritéria, na nichž byla tato schválení založena, pokud se tato kritéria odchyľují od požadavků, které musí splňovat EU schválení typu.
4. Ke zprávě budou případně připojeny legislativní návrhy a zpráva posoudí zahrnutí jednotlivých schválení do nařízení na základě harmonizovaných požadavků.

#### Článek 81

##### Zrušení

1. Aniž je dotčen čl. 77 tohoto nařízení, směrnice 2002/24/ES, jakož i směrnice 93/14/EHS, 93/30/EHS, 93/33/EHS, 93/93/EHS, 95/1/ES, 97/24/ES, 2000/7/ES, 2002/51/ES, 2009/62/ES, 2009/67/ES, 2009/78/ES, 2009/79/ES, 2009/80/ES a 2009/139/ES se zrušují s účinností od 1. ledna 2016.
2. Odkazy na zrušené směrnice se považují za odkazy na toto nařízení, pokud jde o směrnici 2002/24/ES, v souladu se srovnávací tabulkou uvedenou v příloze IX.

#### Článek 82

##### Vstup v platnost a použitelnost

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
  2. Použije se ode dne 1. ledna 2016.
- Od 22. března 2013 vnitrostátní orgány nesmí odmítnout udělit EU schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu novému typu vozidla nebo zakázat registraci, uvedení na trh nebo uvedení do provozu nového vozidla na základě žádosti výrobce, pokud toto vozidlo splňuje požadavky tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě.

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

Ve Štrasburku dne 15. ledna 2013.

Za Evropský parlament  
předseda  
M. SCHULZ

Za Radu  
předsedkyně  
L. CREIGHTON

## SEZNAM PŘÍLOH

- PŘÍLOHA I — Klasifikace vozidel
- PŘÍLOHA II — Úplný soupis požadavků pro EU schválení typu vozidla
- PŘÍLOHA III — Limity pro malé série
- PŘÍLOHA IV — Harmonogram použití tohoto nařízení ohledně schválení typu
- PŘÍLOHA V(A) — Zkoušky a požadavky v oblasti životního prostředí
- PŘÍLOHA V(B) — Uplatňování požadavků na zkoušky vlivu na životní prostředí pro účely udílení a prodloužení platnosti schválení typu
- PŘÍLOHA VI — Hodnoty limitů emisí znečišťujících látek, prahy OBD a limitní hodnoty úrovně hluku pro schválení typu a shodnost výroby
- A) Limity výfukových emisí po studeném startu
- B) Hraniční hodnoty emisí pro palubní diagnostické systémy
- C) Limity emisí způsobených vypařováním
- D) Limity hladiny akustického tlaku – Euro 4 a Euro 5
- PŘÍLOHA VII — Životnost zařízení k regulaci znečišťujících látek
- PŘÍLOHA VIII — Posílené požadavky na funkční bezpečnost
- PŘÍLOHA IX — Srovnávací tabulka
-

## PŘÍLOHA I

## Klasifikace vozidel

Kategorie	Název kategorie	Společná kritéria pro zařazení
L1e-L7e	Všechna vozidla kategorie L	1) délka $\leq 4\,000$ mm nebo $\leq 3\,000$ mm u vozidel L6e-B nebo $\leq 3\,700$ mm u vozidel L7e-C 2) šířka $\leq 2\,000$ mm nebo $\leq 1\,000$ mm u vozidel L1e nebo $\leq 1\,500$ mm u vozidel L6e-B nebo L7e-B 3) výška $\leq 2\,500$ mm
Kategorie	Název kategorie	Společná kritéria pro zařazení
L1e	Lehké dvoukolové motorové vozidlo	4) se dvěma koly a s pohonem podle čl. 4 odst. 3 5) zdvihový objem motoru $\leq 50$ cm <sup>3</sup> , pokud je součástí pohonné konfigurace vozidla zážehový motor, 6) maximální konstrukční rychlost $\leq 45$ km/h 7) maximální trvalý jmenovitý nebo netto výkon <sup>(1)</sup> $\leq 4\,000$ W 8) maximální hmotnost = maximální technicky přípustná hmotnost podle údaje výrobce
Podkategorie	Název podkategorie	Doplňková kritéria pro zařazení do podkategorie
L1e-A	Motokolo	9) kola určená ke šlapání vybavená pomocným pohonem, jehož hlavním účelem je pomoc při šlapání 10) pomocný pohon je vyřazen z činnosti, když vozidlo dosáhne rychlosti $\leq 25$ km/h 11) maximální trvalý jmenovitý nebo netto výkon <sup>(1)</sup> $\leq 1\,000$ W 12) tříkolová nebo čtyřkolová motokola splňující doplňková kritéria pro zařazení do podkategorie 9) až 11) se považují za technicky rovnocenná dvoukolovým vozidlům kategorie L1e-A
L1e-B	Dvoukolový moped	9) jakékoli jiné vozidlo kategorie L1e, jež nelze zařadit podle kritérií 9) až 12) podkategorie L1e-A

Kategorie	Název kategorie	Společná kritéria pro zařazení
L2e	Tříkolový moped	4) se třemi koly a s pohonem podle čl. 4 odst. 3 5) zdvihový objem motoru $\leq 50 \text{ cm}^3$ , pokud je součástí pohonné konfigurace vozidla zážehový motor, nebo zdvihový objem motoru $\leq 500 \text{ cm}^3$ , pokud je součástí pohonné konfigurace vozidla vznětový motor 6) maximální konstrukční rychlost $\leq 45 \text{ km/h}$ 7) maximální trvalý jmenovitý nebo netto výkon <sup>(1)</sup> $\leq 4\,000 \text{ W}$ 8) provozní hmotnost $\leq 270 \text{ kg}$ 9) s dvěma místy k sezení, včetně místa k sezení pro řidiče
Podkategorie	Název podkategorie	Doplňková kritéria pro zařazení do podkategorie
L2e-P	Tříkolový moped určený k přepravě osob	10) vozidlo kategorie L2e, které nesplňuje zvláštní kritéria pro zařazení do kategorie L2e-U užitkový tříkolový moped
L2e-U	Užitkový tříkolový moped	10) vozidlo určené výlučně k přepravě zboží, s otevřenou nebo uzavřenou, v podstatě rovnou vodorovnou ložnou plochou, které splňuje alespoň jedno z těchto kritérií: a) $\text{délka}_{\text{ložné plochy}} \times \text{šířka}_{\text{ložné plochy}} \geq 0,3 \times \text{délka}_{\text{vozidla}} \times \text{maximální šířka}_{\text{vozidla}}$ b) odpovídající prostor ložné plochy podle výše uvedené definice, užívaný k instalaci strojů nebo zařízení, c) ložný prostor jednoznačně oddělený pevnou přepážkou od prostoru pro osádku, d) ložný prostor s minimální kapacitou $600 \text{ mm}^3$

Kategorie	Název kategorie	Společná kritéria pro zařazení
L3e <sup>(2)</sup>	Dvoukolový motocykl	4) se dvěma koly a s pohonem podle čl. 4 odst. 3 5) maximální hmotnost = maximální technicky přípustná hmotnost podle údaje výrobce 6) dvoukolové vozidlo, které nelze zařadit do kategorie L1e dvoukolový moped
Podkategorie	Název podkategorie	Doplňková kritéria pro zařazení do podkategorie
L3e-A1	Motocykl s nízkým výkonem	7) zdvihový objem motoru $\leq 125 \text{ cm}^3$ 8) maximální trvalý jmenovitý nebo netto výkon <sup>(1)</sup> $\leq 11 \text{ kW}$ 9) poměr výkonu <sup>(1)</sup> ke hmotnosti $\leq 0,1 \text{ kW/kg}$
L3e-A2	Motocykl se středním výkonem	7) maximální trvalý jmenovitý nebo netto výkon <sup>(1)</sup> $\leq 35 \text{ kW}$ 8) poměr výkonu <sup>(1)</sup> ke hmotnosti $\leq 0,2 \text{ kW/kg}$ 9) není odvozeno od vozidla vybaveného motorem s více než dvounásobným výkonem <sup>(1)</sup> 10) vozidlo kategorie L3e, které nelze zařadit podle doplňkových kritérií 7, 8 a 9 podkategorie L3e-A1
L3e-A3	Motocykl s vysokým výkonem	7) jakékoli jiné vozidlo kategorie L3e, jež nelze zařadit podle kritérií podkategorií L3e-A1 nebo L3e-A2

Podpodkategorie	Název podpodkategorie	Kritéria pro zařazení do podpodkategorie doplňující kritéria pro zařazení do podkategorie vozidel kategorie L3e-A1, L3e-A2 nebo L3e-A3
L3e-AxE (x = 1, 2 nebo 3)	Motocykl enduro	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) výška sedla <math>\geq 900</math> mm</li> <li>b) světlá výška nad vozovkou <math>\geq 310</math> mm</li> <li>c) celkový převodový poměr při nejvyšším převodovém stupni (převodový poměr primárního převodu x převodový poměr druhotného převodu převodovky při maximální rychlosti x převodový poměr koncového převodu) <math>\geq 6,0</math></li> <li>d) hmotnost v provozním stavu plus hmotnost pohonné baterie v případě elektrického nebo hybridního pohonu <math>&lt; 140</math> kg</li> <li>e) bez místa k sezení pro spolujezdce</li> </ul>
L3e-AxT (x = 1, 2 nebo 3)	Motocykly trial	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) výška sedla <math>\leq 700</math> mm</li> <li>b) světlá výška nad vozovkou <math>\geq 280</math> mm</li> <li>c) kapacita palivové nádrže <math>&lt; 4</math> l</li> <li>d) celkový převodový poměr při nejvyšším převodovém stupni (převodový poměr primárního převodu x převodový poměr druhotného převodu převodovky při maximální rychlosti x převodový poměr koncového převodu) <math>\geq 7,5</math></li> <li>e) hmotnost v provozním stavu <math>&lt; 100</math> kg</li> <li>f) bez místa k sezení pro spolujezdce</li> </ul>

Kategorie	Název kategorie	Společná kritéria pro zařazení
L4e	Dvoukolový motocykl s postranním vozíkem	<ul style="list-style-type: none"> <li>4) základní motorové vozidlo splňující kritéria pro zařazení do kategorie a podkategorie vozidel kategorie L3e</li> <li>5) základní motorové vozidlo vybavené jedním postranním vozíkem</li> <li>6) nejvýše čtyři místa k sezení včetně řidiče</li> <li>7) nejvýše dvě místa k sezení pro cestující v postranním vozíku</li> <li>8) maximální hmotnost = maximální technicky přípustná hmotnost podle údaje výrobce</li> </ul>

Kategorie	Název kategorie	Společná kritéria pro zařazení
L5e	Motorová tříkolka	4) se třemi koly a s pohonem podle čl. 4 odst. 3 5) hmotnost v provozním stavu < 1 000 kg 6) tříkolové vozidlo, které nelze zařadit do kategorie vozidla kategorie L2e
Podkategorie	Název podkategorie	Doplňková kritéria pro zařazení do podkategorie
L5e-A	Tříkolka	7) vozidlo kategorie L5e, které nesplňuje specifická kritéria pro zařazení mezi komerční tříkolky L5e-B 8) s nejvýše pěti místy k sezení včetně řidiče
L5e-B	Komerční tříkolka	7) užitkové vozidlo s uzavřeným prostorem pro řidiče a cestující přístupným z nejvýše tří stran 8) s nejvýše dvěma místy k sezení včetně řidiče 9) vozidlo určené výlučně k přepravě zboží, s otevřenou nebo uzavřenou, v podstatě rovnou vodorovnou ložnou plochou, které splňuje jedno z těchto kritérií: a) $délka_{ložné\ plochy} \times šířka_{ložné\ plochy} \geq 0,3 \times délka_{vozidla} \times šířka_{vozidla}$ b) odpovídající prostor ložné plochy podle výše uvedené definice určený k instalaci strojů a zařízení c) ložný prostor jednoznačně oddělený pevnou přepážkou od prostoru pro osádku d) ložný prostor s minimální kapacitou 600 mm <sup>3</sup>

Kategorie	Název kategorie	Společná kritéria pro zařazení
L6e	Lehká čtyřkolka	4) se čtyřmi koly a s pohonem podle čl. 4 odst. 3 5) maximální konstrukční rychlost $\leq 45$ km/h 6) hmotnost v provozním stavu $\leq 425$ kg a 7) zdvihový objem motoru $\leq 50$ cm <sup>3</sup> , pokud je součástí pohonné konfigurace vozidla zážehový motor, a zdvihový objem motoru $\leq 500$ cm <sup>3</sup> , pokud je součástí pohonné konfigurace vozidla vznětový motor 8) s nejvýše dvěma místy k sezení včetně řidiče
Podkategorie	Název podkategorie	Doplňková kritéria pro zařazení do podkategorie
L6e-A	Lehká silniční čtyřkolka	9) vozidla kategorie L6e nesplňující specifická kritéria pro zařazení mezi vozidla podkategorie L6e-B 10) maximální trvalý jmenovitý nebo netto výkon <sup>(1)</sup> $\leq 4\,000$ W
L6e-B	Lehký quadrimobil	9) uzavřený prostor pro řidiče a cestující přístupný nejvýše ze třech stran 10) maximální trvalý jmenovitý nebo netto výkon <sup>(1)</sup> $\leq 6\,000$ W
Podpodkategorie	Název podpodkategorie	Kritéria pro zařazení do podpodkategorie doplňující kritéria pro zařazení do podkategorie L6e-B lehký quadrimobil
L6e-BP	Lehký quadrimobil pro přepravu osob	11) vozidlo podkategorie L6e-B určené zejména pro přepravu osob 12) vozidlo kategorie L6e, které nespĺňuje zvláštní kritéria pro vozidlo kategorie L6e-BU
L6e-BU	Lehký užitkový quadrimobil	11) vozidlo určené výlučně k přepravě zboží, s otevřenou nebo uzavřenou, v podstatě rovnou vodorovnou ložnou plochou, které splňuje tato kritéria: a) $délka_{ložné\ plochy} \times šířka_{ložné\ plochy} > 0,3 \times délka_{vozidla} \times šířka_{vozidla}$ , nebo b) odpovídající prostor ložné plochy podle výše uvedené definice určený k instalaci strojů a zařízení a c) ložný prostor jednoznačně oddělený pevnou přepážkou od prostoru pro osádku a d) ložný prostor s minimální kapacitou 600 mm <sup>3</sup>



Kategorie	Název kategorie	Společná kritéria pro zařazení
L7e	Těžká čtyřkolka	4) se čtyřmi koly a s pohonem podle čl. 4 odst. 3 5) hmotností v provozním stavu: a) ≤ 450 kg pro přepravu osob b) ≤ 600 kg pro přepravu zboží a 6) vozidlo kategorie L7e, které nelze zařadit do kategorie L6e
Podkategorie	Název podkategorie	Doplňková kritéria pro zařazení do podkategorie
L7e-A	Těžká silniční čtyřkolka	7) vozidlo kategorie L7e, které nesplňuje specifická kritéria pro zařazení mezi vozidla podkategorií L7e-B nebo L7e-C 8) vozidlo určené výhradně k přepravě osob 9) maximální trvalý jmenovitý nebo netto výkon ≤ 15 kW
Podpodkategorie	Název podpodkategorie	Doplňková kritéria pro zařazení do podkategorie
L7e-A1	Těžká silniční čtyřkolka A1	10) nejvýše dvě sedla včetně sedla pro řidiče 11) řízení pomocí řídítek
L7e-A2	Těžká silniční čtyřkolka A2	10) vozidlo kategorie L7e-A, které nesplňuje specifická kritéria pro zařazení mezi vozidla podkategorie L7e-A1 11) nejvýše dvě místa k sezení jiná než sedla včetně místa pro řidiče
Podkategorie	Název podkategorie	Doplňková kritéria pro zařazení do podkategorie
L7e-B	Těžká terénní čtyřkolka	7) vozidlo kategorie L7e, které nesplňuje specifická kritéria pro zařazení mezi vozidla podkategorie L7e-C 8) světlá výška nad vozovkou ≥ 180 mm
Podpodkategorie	Název podpodkategorie	Doplňková kritéria pro zařazení do podkategorie
L7e-B1	Terénní čtyřkolka	9) nejvýše dvě sedla včetně sedla pro řidiče 10) řízení pomocí řídítek 11) maximální konstrukční rychlost ≤ 90 km/h a 12) poměr rozvoru kol ke světlé výšce < 6
L7e-B2	Side-by-side buggy	9) vozidlo kategorie L7e-B jiná než vozidlo kategorie L7e-B1 10) nejvýše tři sedadla, která nejsou sedly, včetně místa pro řidiče, z nichž dvě jsou umístěna vedle sebe 11) maximální trvalý jmenovitý nebo netto výkon <sup>(2)</sup> ≤ 15 kW 12) poměr rozvoru kol ke světlé výšce < 8

Podpodkategorie	Název podpodkategorie	Doplňková kritéria pro zařazení do podkategorie
L7e-C	Těžký quadrimobil	7) vozidlo kategorie L7e, které nesplňuje specifická kritéria pro zařazení mezi vozidla podkategorie L7e-B 8) maximální trvalý jmenovitý nebo netto výkon ( <sup>2</sup> ) ≤ 15 kW 9) maximální konstrukční rychlost ≤ 90 km/h 10) uzavřený prostor pro řidiče a cestující přístupný nejvýše ze tří stran
Podpodkategorie	Název podpodkategorie	Kritéria pro zařazení do podkategorie doplňující kritéria pro zařazení do podkategorie vozidla kategorie L7e-C
L7e-CP	Těžký quadrimobil pro přepravu osob	11) vozidlo kategorie L7e-C, které nesplňují specifická kritéria pro zařazení mezi vozidla podkategorie L7e-CU 12) nejvýše čtyři místa k sezení jiná než sedla včetně místa pro řidiče
L7e-CU	Těžký užitkový quadrimobil	11) vozidlo určené výlučně k přepravě zboží, s otevřenou nebo uzavřenou, v podstatě rovnou vodorovnou ložnou plochou, které splňuje tato kritéria: a) $délka_{ložné\ plochy} \times šířka_{ložné\ plochy} > 0,3 \times délka_{vozidla} \times šířka_{vozidla}$ , nebo b) odpovídající prostor ložné plochy podle výše uvedené definice určený k instalaci strojů a zařízení a c) ložný prostor jednoznačně odděleným pevnou přepážkou od prostoru pro osádku a d) ložný prostor s minimální kapacitou 600 mm <sup>3</sup> a 12) nejvýše dvě místa k sezení jiná než sedla včetně místa pro řidiče

Pozn.: přehled poznámek k přílohám je na konci přílohy VIII.

PŘÍLOHA II

Úplný soupis požadavků pro EU schválení typu vozidla <sup>(3)</sup>

Č.	Článek	Položka	Odkaz na regulační akt	Kategorie vozidel											
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A	L7e-B	L7e-C
A	POŽADAVKY TÝKAJÍCÍ SE POHONU A VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ														
1	23 & 24	zkušební postupy v souvislosti s ochranou životního prostředí týkající se výfukových emisí, emisí způsobených výpary, emisí skleníkových plynů a spotřeby paliva, a referenčních paliv		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		maximální konstrukční rychlost, maximální točivý moment, maximální trvalý celkový pohonný výkon motoru		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		zkušební postupy týkající se akustického tlaku		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Č.	Článek	Položka	Odkaz na regulační akt	Kategorie vozidel													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
B	POŽADAVKY NA FUNKČNÍ BEZPEČNOST VOZIDEL																
1	22	zvuková výstražná zařízení			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		brzdění, včetně protiblokovacích a kombinovaných brzdých systémů <sup>(3)</sup>		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		bezpečnost elektrických zařízení		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		požadavky na prohlášení výrobce o požadavcích týkajících se zkoušek životnosti systémů, částí a zařízení funkční bezpečnosti,		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5		zařízení pro ochranu proti podjetí zepředu a zezadu				IF			IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF
6		zasklení, stírače a ostřikovače čelního skla a odmrazovací a odmrazovací zařízení			IF	IF	IF	IF	IF	X	IF	X	IF	IF	IF	IF	X
7		ovladače ovládané řidičem včetně identifikace ovladačů, sdělovačů a ukazatelů			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		instalace osvětlení a zařízení světelné signalizace, včetně automatického zapnutí osvětlení		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		viditelnost směrem dozadu			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		ochranné konstrukce při převrácení (ROPS)														X	
11		kotevní úchyty bezpečnostních pásů a bezpečnostní pásy				IF				X	IF	IF	IF	X		X	X
12		místo k sezení (sedlo a sedadla)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13		řiditelnost, vlastnosti při ostrém zatáčení a schopnost otáčení		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14		montáž pneumatik		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15		tabulka s maximální povolenou rychlostí vozidla a její umístění na vozidle				IF				IF	IF	IF	IF	IF	X	X	IF
16		ochrana cestujících ve vozidle, včetně vnitřní výbavy, opěrek hlavy a dveří vozidla				IF				IF	IF	IF	IF		IF		IF

Č.	Článek	Položka	Odkaz na regulační akt	Kategorie vozidel													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
17		maximální trvalý jmenovitý nebo netto výkon nebo konstrukční omezení rychlosti vozidla		X	X	X	IF	IF			X	X	X	X	X	X	
18		kompaktnost konstrukce vozidla		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

Č.	Článek	Položka	Odkaz na regulační akt	Kategorie vozidel													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
C	POŽADAVKY NA KONSTRUKCI VOZIDLA A OBECNÉ POŽADAVKY NA SCHVALOVÁNÍ TYPU																
1	20	opatření proti neoprávněným úpravám		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	25	postup udělování schvalování typu		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	33	požadavky na shodnost výroby		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	18	spojovací zařízení pro připojení přívěsů a jejich uchycení		IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF
5	18	zařízení bránící neoprávněnému použití		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	18	elektromagnetická kompatibilita		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	18	vnější výčnělky		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	18	uložení paliva		IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF
9	18	ložné plošiny				IF				X		IF			IF	IF	IF
10	18	hmotnost a rozměry		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11	21	palubní diagnostické systémy					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12	18	madla a opěrky nohou cestujících			X	IF	IF	IF	IF	IF	X		IF	IF	IF	IF	
13	18	umístění registrační tabulky		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14	18	informace o opravách a údržbě vozidel		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15	18	stojany		X	X		X										
C2	POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ZKUŠEBNY																
16	65	výkonnostní normy a posuzování technických zkušeben															

Pozn.: přehled poznámek k přílohám je na konci přílohy VIII.

## PŘÍLOHA III

## Limity pro malé série

Kategorie/Podkategorie vozidla	Název kategorie nebo podkategorie	Malé série (počet kusů každého typu každoročně dodaných na trh, registrovaných a uvedených do provozu)
L1e-A	Motokolo	50
L1e-B	Dvoukolový moped	
L2e	Tříkolový moped	
L3e	Dvoukolový motocykl	75
L4e	Dvoukolový motocykl s postranním vozíkem	150
L5e-A	Tříkolka	75
L5e-B	Komerční tříkolka	150
L6e-A	Lehké silniční čtyřkolky	30
L6e-B	Lehké quadrimobily	150
L7e-A	Těžké silniční čtyřkolky	30
L7e-B	Těžké terénní čtyřkolky	50
L7e-C	Těžké quadrimobily	150

## PŘÍLOHA IV

## Harmonogram pro použití tohoto nařízení ohledně schválení typu

Bod	Popis	Kategorie nebo podkategorie	Nové typy vozidel Povinné	Stávající typy vozidel Povinné	Poslední datum registrace vyhovujících vozidel
1.	Uplatnění aktů v přenesené pravomoci týkajících se požadavků na pohon a vlivu na životní prostředí uvedených v příloze II části A				
1.1	Druh zkoušky I, ověření výfukových emisí po studeném startu	—	—	—	—
1.1.1	Zkušební cyklus	—	—	—	—
1.1.1.1	Druh zkoušky I: zkušební cyklus ECE R 47	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.1.1.2	Druh zkoušky I: ECE R 40 (případně se zvláštním městským cyklem)	L5e-B, L7e-B, L7e-C	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.1.3	Druh zkoušky I: celosvětově platný zkušební cyklus pro motocykly (WMTC), fáze 2	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.1.4	Druh zkoušky I: zkušební cyklus založený na revidovaném WMTC	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.1.2	Druh zkoušky I: limity výfukových emisí		—	—	—
1.1.2.1	Euro 4: Příloha VI (A1)	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.1.2.2	Euro 4: Příloha VI (A1)	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.2.3	Euro 5: Příloha VI (A2)	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.2	Druh zkoušky II: zkouška emisí při (zvýšených) volnoběžných otáčkách / při volné akceleraci				
1.2.1	Druh zkoušky II: zkouška emisí při (zvýšených) volnoběžných otáčkách / při volné akceleraci	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.2.2	Druh zkoušky II: zkouška emisí při (zvýšených) volnoběžných otáčkách / při volné akceleraci	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.3	Druh zkoušky III: nulové emise plynů z klikové skříně				
1.3.1	Druh zkoušky III: nulové emise plynů z klikové skříně	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.3.2	Druh zkoušky III: nulové emise plynů z klikové skříně	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.4	Druh zkoušky IV: emise způsobené vypařováním		—	—	—
1.4.1	Zkouška nepropustnosti palivové nádrže	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2017	



Bod	Popis	Kategorie nebo podkategorie	Nové typy vozidel Povinné	Stávající typy vozidel Povinné	Poslední datum registrace vyhovujících vozidel
1.4.2	Zkouška nepropustnosti palivové nádrže	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2016	
1.4.3	Zkouška emisí v uzavřeném objektu (SHED)	L3e, L4e, L5e-A L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	
1.4.4	Zkouška emisí v uzavřeném objektu (SHED)	L6e-A	1.1.2017	1.1.2018	
1.4.5	Zkušební limity SHED, příloha VI (C1)	L3e, L4e, L5e-A L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.4.6	Zkušební limity SHED, příloha VI (C1)	L6e-A	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.4.7	Zkouška SHED nebo zkouška nepropustnosti palivové nádrže, dokud nebudou známy výsledky studie uvedené v čl. 23 odst. 4 a 5	L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B, L7e-C	1.1.2020	1.1.2021	
1.4.8	Zkušební limity SHED, příloha VI (C2), dokud nebudou známy výsledky studie uvedené v čl. 23 odst. 4 a 5	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.5	Druh zkoušky V, zkouška životnosti (3)				
1.5.1	Nájezd po dobu životnosti pro EURO 4, přílohy VII (A) a (B)	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.5.2	Nájezd po dobu životnosti pro EURO 4, přílohy VII (A) a (B)	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.5.3	Nájezd po dobu životnosti pro Euro 5, přílohy VII (A) a (B)	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.6	Druh zkoušky VI nebyla stanovena	—	—	—	—
1.7	Druh zkoušky VII: emise skleníkových plynů / zjištění a oznámení spotřeby paliva nebo energie			—	
1.7.1	Druh zkoušky VII: emise skleníkových plynů / zjištění a oznámení spotřeby paliva nebo energie	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.7.2	Druh zkoušky VII: emise skleníkových plynů / zjištění a oznámení spotřeby paliva nebo energie	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.8	Druh zkoušky VIII, environmentální zkouška palubní diagnostiky (OBD)		—		
1.8.1	Funkční požadavky OBD I	L3e, L4e, L5e-A, L6e-A, L7e-A	1.1.2016; pro L6Ae:1.1.2017	1.1.2017; pro L6Ae:1.1.2018	31.12.2020
	Environmentální zkoušky OBD I (druh testu VIII)				
	Limitní hodnoty environmentálních testů OBD I, příloha VI (B1)				

Bod	Popis	Kategorie nebo podkategorie	Nové typy vozidel Povinné	Stávající typy vozidel Povinné	Poslední datum registrace vyhovujících vozidel
1.8.2	Funkční požadavky pro OBD I	L3e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
	Postupy environmentálních zkoušek OBD I (druh testu VIII)				
	Limitní hodnoty environmentálních zkoušek OBD I, příloha VI (B2)				
1.8.3	Funkční požadavky pro OBD II, dokud nebude uplatněn čl. 23 odst. 4 a 5	L3e, L5e-A, L6e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	
	Postupu environmentálních zkoušek OBD II (druh testu VIII), dokud nebude uplatněn čl. 23 odst. 4 a 5				
	Limitní hodnoty environmentálních zkoušek OBD II, příloha VI část B2, dokud nebude uplatněn čl. 23 odst. 4 a 5				
1.9	Druh zkoušky IX, hladina akustického tlaku <sup>(3)</sup>				
1.9.1	Postupy a limity pro zkoušky hladiny akustického tlaku, příloha VI část D	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.9.2	Postupy a limity pro zkoušky hladiny akustického tlaku <sup>(3)</sup> , příloha VI část D	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.9.3	Předpisy EHK OSN č. 9, 41, 63, 92 a limity uvedené v příloze VI části D	L1e-L7e			
1.9.4	Předpisy EHK OSN č. 9, 41, 63 a 92 a související nové limity navržené Komisí.	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.10	Zkoušky týkající se pohonu a požadavky týkající se maximální konstrukční rychlosti vozidla, maximálního točivého momentu, maximálního trvalého jmenovitého nebo netto výkonu a maximálního okamžitého výkonu				
1.10.1	Zkoušky a požadavky týkající se pohonu	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.10.2	Zkoušky a požadavky týkající se pohonu	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

Bod	Popis	Kategorie nebo podkategorie	Nové typy vozidel Povinné	Stávající typy vozidel Povinné	Poslední datum registrace vyhovujících vozidel
2.	Uplatnění aktů v přenesené pravomoci týkajících se požadavků na funkční bezpečnost vozidel uvedených v příloze II části B <sup>(3)</sup>				
2.1	Uplatnění aktů v přenesené pravomoci týkajících se požadavků na funkční bezpečnost vozidel uvedených v příloze II části B <sup>(3)</sup>	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
2.2	Uplatnění aktů v přenesené pravomoci týkajících se požadavků na funkční bezpečnost vozidel uvedených v příloze II části B <sup>(3)</sup>	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
2.3	Příloha VIII, rozšířené požadavky na funkční bezpečnost <sup>(3)</sup>		—	—	
2.3.1	Automatické zapínání osvětlení	L1e-L7e	1.1.2016	1.1.2016	
2.3.2	Bezpečné projíždění ostrými zatáčkami (diferenciál nebo odpovídající zařízení)	L1e-L7e	1.1.2016	1.1.2017	
2.3.3	Povinné vybavení pokročilými brzdovými systémy	L3e	1.1.2016	1.1.2017	—

Bod	Popis	Kategorie nebo podkategorie	Nové typy vozidel Povinné	Stávající typy vozidel Povinné	Poslední datum registrace vyhovujících vozidel
3.	Uplatnění aktů v přenesené pravomoci týkajících se požadavků na konstrukci vozidel uvedených v příloze II části C <sup>(3)</sup>				
3.1	Uplatnění aktů v přenesené pravomoci týkajících se požadavků na konstrukci vozidel uvedených v příloze II části C <sup>(3)</sup>	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
3.2	Uplatnění aktů v přenesené pravomoci týkajících se požadavků na konstrukci vozidel uvedených v příloze II části C <sup>(3)</sup>	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

Bod	Popis	Kategorie nebo podkategorie	Nové typy vozidel Povinné	Stávající typy vozidel Povinné	Poslední datum registrace vyhovujících vozidel
4.	Uplatnění aktů v přenesené pravomoci týkajících se správních požadavků uvedených v příloze II části D <sup>(3)</sup>				
4.1	Uplatnění aktů v přenesené pravomoci týkajících se správních požadavků uvedených v příloze II části D <sup>(3)</sup>	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
4.2	Uplatnění aktů v přenesené pravomoci týkajících se správních požadavků uvedených v příloze II části D <sup>(3)</sup>	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

Pozn.: přehled poznámek k přílohám je na konci přílohy VIII.

## PŘÍLOHA V

## A) Zkoušky a požadavky v oblasti životního prostředí

Vozidla kategorie L mohou získat schválení typu, pouze pokud splňují tyto požadavky v oblasti životního prostředí:

Druh zkoušky	Popis	Požadavky: limitní hodnoty	Kritéria pro zařazení do podkategorie doplňující článek 2 a přílohu I	Požadavky: postupy zkoušek
I	Výfukové emise po studeném startu	Příloha VI(A)	Celosvětový předpis EHK OSN č. 2, kapitola 6.3. Vozidla kategorie L vybavená spalovacím motorem o zdvihovém objemu < 50 cm <sup>3</sup> a maximální konstrukční rychlostí < 50 km/h jsou zařazena mezi vozidla třídy I.	
II	— vozidlo se zážehovým motorem nebo hybridní ( <sup>5</sup> ) vozidlo vybavené zážehovým motorem: emise při volnoběžných a zvýšených volnoběžných otáčkách — vozidlo se vznětovým motorem nebo hybridní vozidlo vybavené vznětovým motorem: zkouška volnou akcelerací	Směrnice 2009/40/ES ( <sup>6</sup> )		
III	Emise plynů z klikové skříně	Nulové emise, uzavřená kliková skříně. V průběhu životnosti žádného vozidla nesmí docházet k vypouštění emisí plynů z klikové skříně přímo do okolního ovzduší.		
IV	Emise způsobené vypařováním	Příloha VI (C)		
V	Životnost zařízení k regulaci znečišťujících látek	Přílohy VI a VII		
VI	Druh zkoušky VI nebyla stanovena	Nepoužije se		Nepoužije se
VII	Emise CO <sub>2</sub> , spotřeba paliva nebo elektrické energie a dojezdová vzdálenost u elektromobilu	Měření a podávání zpráv, bez limitních hodnot pro účely schvalování typu	Celosvětový technický předpis EHK OSN č. 2, kapitola 6.3. Vozidla kategorie L vybavená spalovacím motorem se zdvihovým objemem menším než 50 cm <sup>3</sup> a maximální konstrukční rychlostí nižší než 50 km/h jsou zařazena mezi vozidla třídy I.	
VIII	Environmentální zkoušky palubního diagnostického systému (OBD)	Příloha VI (B)	Celosvětový technický předpis EHK OSN č. 2, kapitola 6.3. Vozidla kategorie L vybavená spalovacím motorem se zdvihovým objemem menším než 50 cm <sup>3</sup> a maximální konstrukční rychlostí nižší než 50 km/h jsou zařazena mezi vozidla třídy I.	
IX	Hladina akustického tlaku	Příloha VI (D)	Poté, co budou vlastní požadavky EU stanovené v aktu v přenesené pravomoci týkající se požadavků na environmentální vlastnosti a pohon nahrazeny předpisy EHK OSN č. 9, 41, 63 nebo 92, volí se kritéria pro zařazení do kategorie nebo podkategorie (příloha VI) s odkazem na zkoušky úrovně hluku typu IX.	

B) Uplatňování požadavků na zkoušky vlivu na životní prostředí pro účely udělení a prodloužení platnosti schválení typu

	Vozidla vybavená zážehovými motory včetně hybridních									Vozidla vybavená vznětovými motory včetně hybridních		Výhradně elektrická vozidla nebo vozidla poháněná stlačeným vzduchem	Vozidlo s vodíkovými palivovými články
	Jednopalivová vozidla <sup>(20)</sup>				Dvoupalivová vozidla			Flex-fuel		Flex-fuel	Jednopalivová vozidla		
	Benzin (E5) <sup>(21)</sup>	LPG	NG/biomethan	H2	Benzin (E5)	Benzin (E5)	Benzin (E5)	Benzin (E5)	NG/biomethan	Motorová nafta (B5)	Motorová nafta (B5)		
LPG					NG/biomethan	H2	Ethanol (E85)	H2NG	Bionafta				
Druh zkoušky I <sup>(19)</sup>	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (pouze B5)	Ano	Ne	Ne
Druh zkoušky I <sup>(19)</sup> Hmotnost částic (pouze Euro 5) <sup>(6)</sup>	Ano	Ne	Ne	Ne	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ne	Ano (pouze B5)	Ano	Ne/Ano u vznětových motorů	Ne
Druh zkoušky II <sup>(19)</sup> , včetně opacit kouře u vznětových motorů	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (pouze benzin)	Ano (obě paliva)	Ano (pouze NG/biomethan)	Ano (pouze B5)	Ano	Ne	Ne
Druh zkoušky III <sup>(19)</sup>	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ne	Ne
Druh zkoušky IV <sup>(19)</sup>	Ano	Ne	Ne	Ne	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne
Druh zkoušky V <sup>(19)</sup>	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze NG/biomethan)	Ano (pouze B5)	Ano	Ne	Ne
Druh zkoušky VII <sup>(19)</sup>	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano (obě paliva)	Ano	Ano (pouze spotřeba energie)	Ano (pouze spotřeba paliva)

	Vozidla vybavená zážehovými motory včetně hybridních									Vozidla vybavená vznětovými motory včetně hybridních		Výhradně elektrická vozidla nebo vozidla poháněná stlačeným vzduchem	Vozidlo s vodíkovými palivovými články
	Jednopalivová vozidla <sup>(20)</sup>				Dvoupalivová vozidla			Flex-fuel		Flex-fuel	Jednopalivová vozidla		
	Benzin (E5) <sup>(21)</sup>	LPG	NG/biomethan	H2	Benzin (E5)	Benzin (E5)	Benzin (E5)	Benzin (E5)	NG/biomethan	Motorová nafta (B5)	Motorová nafta (B5)		
LPG					NG/biomethan	H2	Ethanol (E85)	H2NG	Bionafta				
Druh zkoušky VIII <sup>(19)</sup>	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze benzin)	Ano (pouze NG/biomethan)	Ano (pouze B5)	Ano	Ne	Ne
Druh zkoušky IX <sup>(19)</sup>	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ne Ano u vznětových motorů	Ne

Pozn.: přehled poznámek k přílohám je na konci přílohy VIII.

—



## PŘÍLOHA VI

## Limitní hodnoty znečišťujících emisí, hraniční hodnoty pro OBD a limity hladiny akustického tlaku pro schvalování typu a shodnost výroby

## A) Limity výfukových emisí po studeném startu

## A1) Euro 4

Kategorie vozidla	Název kategorie vozidla	Třída pohonu	Úroveň normy Euro	Hmotnost oxidu uhelnatého (CO)	Celková hmotnost uhlovodíků (THC)	Hmotnost oxidů dusíku (NO <sub>x</sub> )	Hmotnost částic (PM)	Zkušební cyklus
				L <sub>1</sub> (mg/km)	L <sub>2</sub> (mg/km)	L <sub>3</sub> (mg/km)	L <sub>4</sub> (mg/km)	
L1e-A	Motokolo	zážehový/vznětový/hybridní	Euro 4	560	100	70		ECE R47
L1e-B	Dvoukolový moped	zážehový/vznětový/hybridní	Euro 4	1 000	630	170	—	ECE R47
L2e	Tříkolový moped	zážehový/vznětový/hybridní	Euro 4	1 900	730	170	—	ECE R47
L3e L4e (7) L5e-A L7e-A	— Dvoukolový motocykl s postranním vozíkem a bez něj — Tříkolka — Těžká silniční čtyřkolka	zážehový/zážehový hybridní v <sub>max</sub> < 130 km/h	Euro 4	1 140	380	70	—	WMTC, fáze 2
		zážehový/zážehový hybridní v <sub>max</sub> ≥ 130 km/h	Euro 4	1 140	170	90	—	WMTC, fáze 2
		vznětový/vznětový hybridní	Euro 4	1 000	100	300	80 <sup>(8)</sup>	WMTC, fáze 2
L5e-B	Komerční tříkolka	zážehový/zážehový hybridní	Euro 4	2 000	550	250	—	ECE R40
		vznětový/vznětový hybridní	Euro 4	1 000	100	550	80 <sup>(8)</sup>	ECE R40
L6e-A L6e-B	Lehká silniční čtyřkolka Lehký quadrimobil	zážehový/zážehový hybridní	Euro 4	1 900	730	170		ECE R47
		vznětový/vznětový hybridní	Euro 4	1 000	100	550	80 <sup>(8)</sup>	ECE R47
L7e-B L7e-C	Těžká terénní čtyřkolka Těžký quadrimobil	zážehový/zážehový hybridní	Euro 4	2 000	550	250	—	ECE R40
		vznětový/vznětový hybridní	Euro 4	1 000	100	550	80 <sup>(8)</sup>	ECE R40

## A2) Euro 5

Kategorie vozidla	Název kategorie vozidla	Třída pohonu	Úroveň normy Euro <sup>(4)</sup>	Hmotnost oxidu uhelnatého (CO)	Celková hmotnost uhlovodíků (THC)	Hmotnost nemethanových uhlovodíků (NMHC)	Hmotnost oxidů dusíku (NO <sub>x</sub> )	Hmotnost částic (PM)	Zkušební cyklus
				L <sub>1</sub> (mg/km)	L <sub>2A</sub> (mg/km)	L <sub>2B</sub> (mg/km)	L <sub>3</sub> (mg/km)	L <sub>4</sub> (mg/km)	
L1e-A	Motokolo	zážehový/vznětový/hybridní	Euro 5	500	100	68	60	4,5 <sup>(9)</sup>	Revidovaný WMTC <sup>(10)</sup>
L1e-B-L7e	Všechna ostatní vozidla kategorie L	zážehový/zážehový hybridní	Euro 5	1 000	100	68	60	4,5 <sup>(9)</sup>	Revidovaný WMTC
		vznětový/vznětový hybridní		500	100	68	90	4,5	Revidovaný WMTC

B) Hraniční hodnoty emisí pro palubní diagnostické systémy

B1) Euro 4, OBD I

Kategorie vozidla	Název kategorie vozidla	Třída pohonu	Úroveň normy Euro	Hmotnost oxidu uhelnatého (CO)	Celková hmotnost uhlovodíků (THC)	Hmotnost oxidů dusíku (NO <sub>x</sub> )	Zkušební cyklus
				OT <sub>1</sub> (mg/km)	OT <sub>2</sub> (mg/km)	OT <sub>3</sub> (mg/km)	
L6e-A	— Silniční lehká čtyřkolka	zážehový, vznětový nebo hybridní	Euro 4	3 610	2 690	850	ECE R47
L3e (5) L4e (7) L5e-A L7e-A	— Dvoukolový motocykl s postranním vozíkem a bez něj — Tříkolka — Těžká silniční čtyřkolka	zážehový/zážehový hybridní $v_{max} < 130$ km/h	Euro 4	2 170	1 400	350	WMTC, fáze 2
		zážehový/zážehový hybridní $v_{max} \geq 130$ km/h		2 170	630	450	WMTC, fáze 2
		vznětový/vznětový hybridní		2 170	630	900	WMTC, fáze 2

B2) Euro 5, OBD I a OBD II (4)

Kategorie vozidla	Název kategorie vozidla	Třída pohonu	Úroveň normy Euro	Hmotnost oxidu uhelnatého (CO)	Hmotnost neme-thanových uhlo-vodíků (NMHC)	Hmotnost oxidů dusíku (NO <sub>x</sub> )	Hmotnost částic (PM)	Zkušební cyklus
				OT <sub>1</sub> (mg/km)	OT <sub>2</sub> (mg/km)	OT <sub>3</sub> (mg/km)	OT <sub>4</sub> (mg/km)	
L7e (6)	Všechna vozidla kategorie L kromě kategorie L1e a L2e	zážehový/zážehový hybridní	Euro 5	1 900	250	300	50	Revidovaný WMTC
		vznětový/vznětový hybridní	Euro 5	1 900	320	540	50	Revidovaný WMTC

## C) Limity emisí způsobených vypařováním

## C1) Euro 4

Kategorie vozidla	Název kategorie vozidla	Třída pohonu	Úroveň normy Euro	Celková hmotnost uhlovodíků (THC) (mg/zkouška)	Zkušební cyklus
L3e L4e (7)	Dvoukolový motocykl (13) s postranním vozíkem a bez něj	zážehový (11)	Euro 4	2 000	SHED
L5e-A	Tříkolka	zážehový (11)	Euro 4		
L6e-A	Lehká silniční čtyřkolka	zážehový (11)	Euro 4		
L7e-A	Těžká silniční čtyřkolka	zážehový (11)	Euro 4		

## C2) Euro 5

Kategorie vozidla <sup>(12)</sup>	Název kategorie vozidla	Třída pohonu	Úroveň normy Euro	Zkouška propustnosti (mg/m <sup>2</sup> /den)		Celková hmotnost uhlovodíků (THC) ve zkoušce SHED (mg/zkouška)
				Palivová nádrž	Rozvod paliva	
L1e-A	Motokolo	zážehový <sup>(11)</sup>	Euro 5	1 500	15 000	1 500
L1e-B	Dvoukolový moped		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L2e	Tříkolový moped		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L3e L4e <sup>(7)</sup>	Dvoukolový motocykl s postranním vozíkem a bez něj		Euro 5			1 500
L5e-A	Tříkolka		Euro 5			1 500
L5e-B	Komerční tříkolka		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L6e-A	Lehká silniční čtyřkolka		Euro 5			1 500
L6e-B	Lehký quadrimobil		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7e-A	Těžká silniční čtyřkolka		Euro 5			1 500
L7e-B	Terénní čtyřkolka		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7e-C	Těžký quadrimobil		Euro 5	1 500	15 000	1 500

## D) Limity hladiny akustického tlaku – Euro 4 a Euro 5

Kategorie vozidla	Název kategorie vozidla	Hladina akustického tlaku <sup>(14)</sup> (dB(A)) pro Euro 4	Zkušební postup <sup>(16)</sup> pro Euro 4	Hladina akustického tlaku <sup>(15)</sup> (dB(A)) pro Euro 5	Zkušební postup pro Euro 5
L1e-A	Motokolo	63 <sup>(14)</sup>	Akt v přenesené pravomoci/předpis EHK OSN č. 63		Předpis EHK OSN č. 63
L1e-B	Dvoukolový moped $v_{\max} \leq 25$ km/h	66			
	Dvoukolový moped $v_{\max} \leq 45$ km/h	71			
L2e	Tříkolový moped	76	Akt v přenesené pravomoci/předpis EHK OSN č. 9		Předpis EHK OSN č. 9
L3e	Dvoukolový motocykl Zdvihový objem motoru $\leq 80$ cm <sup>3</sup>	75	Akt v přenesené pravomoci/předpis EHK OSN č. 41		Předpis EHK OSN č. 41
	Dvoukolový motocykl $80$ cm <sup>3</sup> < Zdvihový objem motoru $\leq 175$ cm <sup>3</sup>	77			
	Dvoukolový motocykl Zdvihový objem motoru > 175 cm <sup>3</sup>	80			
L4e	Dvoukolový motocykl s postranním vozíkem	80			
L5e-A	Tříkolka	80	Akt v přenesené pravomoci/předpis EHK OSN č. 9		Předpis EHK OSN č. 9
L5e-B	Komerční tříkolka	80			
L6e-A	Lehká silniční čtyřkolka	80	Akt v přenesené pravomoci/předpis EHK OSN č. 63		Předpis EHK OSN č. 63
L6e-B	Lehký quadrimobil	80	Akt v přenesené pravomoci/předpis EHK OSN č. 9		Předpis EHK OSN č. 9
L7e-A	Těžká silniční čtyřkolka	80			
L7e-B	Těžká terénní čtyřkolka	80			
L7e-C	Těžký quadrimobil	80			

Pozn.: přehled poznámek k přílohám je na konci přílohy VIII.

## PŘÍLOHA VII

## Životnost zařízení k regulaci znečišťujících látek

## A) Nájezd po dobu životnosti vozidel kategorie L

Kategorie vozidla	Název kategorie vozidla	Nájezd po dobu životnosti (km) pro Euro 4 a nájezd po dobu životnosti pro Euro 5 <sup>(4)</sup> (km)
L1e-A L3e-AxT (x =1, 2 nebo 3)	— Motokolo — Dvoukolový motocykl Trial	5 500
L1e-B L2e L3e-AxE (x =1, 2 nebo 3) L6e-A L7e-B	— Dvoukolový moped — Tříkolový moped — Dvoukolový motocykl Enduro — Lehká silniční čtyřkolka — Těžká terénní čtyřkolka	11 000
L3e L4e <sup>(7)</sup> L5e L6e-B L7e-C	— Dvoukolový motocykl s postranním vozíkem a bez něj ( $v_{\max} < 130$ km/h) — Tříkolka — Lehký quadrimobil — Těžký quadrimobil	20 000
L3e L4e <sup>(7)</sup> L7e-A	— Dvoukolový motocykl s postranním vozíkem a bez něj ( $v_{\max} \geq 130$ km/h) Těžká silniční čtyřkolka	35 000

## B) Faktory zhoršení

Kategorie vozidla	Název kategorie vozidla	Euro 4 Faktory zhoršení (-)				Euro 5 Faktory zhoršení <sup>(4)</sup> (-)							
		CO	uhlovodíky	NO <sub>x</sub>	částice	CO	THC		NMHC		NO <sub>x</sub>		PM <sup>(17)</sup> <sup>(4)</sup>
							zážehový	Vznětový <sup>(18)</sup>	zážehový	vznětový	zážehový	vznětový	
L1e-L7e	Všechny	1,3	1,2	1,2	1,1	1,3	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,0

Pozn.: přehled poznámek k přílohám je na konci přílohy VIII.

## PŘÍLOHA VIII

## Rozšířené požadavky na funkční bezpečnost

Téma	Požadavky
Povinné vybavení pokročilými brzdnými systémy	<p>a) nové motocykly <sup>(22)</sup> podkategorie L3e-A1 mají být při dodání na trh, registraci a uvedení do provozu vybaveny buď protiblokovacím nebo kombinovaným brzdným systémem nebo oběma typy pokročilých brzdných systémů, podle volby výrobce vozidla;</p> <p>b) nové motocykly podkategorií L3e-A2 a L3e-A3 mají být při dodání na trh, registraci a uvedení do provozu vybaveny protiblokovacím brzdným systémem.</p> <p>Výjimka:</p> <p>Pokročilými brzdnými systémy nemusí být vybavena vozidla kategorií L3e-AxE (x = 1, 2 nebo 3, dvoukolové motocykly Enduro) a L3e-AxT (x = 1, 2 nebo 3, dvoukolové motocykly Trial).</p>
Bezpečné projíždění ostrými zatáčkami na komunikacích s pevným povrchem	<p>Vozidla kategorie L mají být konstruována tak, aby se každé kolo mohlo vždy otáčet různou rychlostí, což umožní bezpečné projíždění ostrými zatáčkami na komunikacích s pevným povrchem. Pokud je vozidlo vybaveno uzamykatelným diferenciálem, jeho konstrukce musí být taková, aby byl ve výchozím nastavení odemčen.</p>
Zlepšená viditelnost vozidla a jezdce díky automatickému zapínání osvětlení	<p>Pro zlepšení viditelnosti vozidel kategorie L mají být tato vozidla vybavena:</p> <p>a) u vozidel L1e: zařízeními pro osvětlení a světelnou signalizaci v souladu s předpisem EHK OSN č. 74 verze 2, jenž požaduje automatické zapínání systému osvětlení;</p> <p>b) u vozidel L3e: podle volby výrobce buď zařízeními pro osvětlení a světelnou signalizaci v souladu s předpisem EHK OSN č. 53 verze 2 a jeho změnami č. 1 a 2, nebo světly určenými pro jízdu za dne v souladu s předpisem EHK OSN č. 87 verze 2 a jeho změnami č. 1 a 2;</p> <p>c) u všech ostatních podkategorií vozidel kategorie L: automaticky zapínaným systémem osvětlení nebo podle volby výrobce automaticky zapínanými světly určenými pro jízdu za dne.</p>



Téma	Požadavky
(K příloze II B.3 Bezpečnost elektrických zařízení)	V souladu s příslušnými požadavky předpisů EHK OSN č. 100 a ISO 13063 musí být vozidla kategorie L s elektrickým hnacím ústrojím, která jsou vybavena jedním nebo více trakčními elektrickými motory a nejsou trvale připojena k síti, jakož i jejich vysokonapěťové součásti a systémy, které jsou galvanicky připojeny k vysokonapěťové sběrnici elektrického hnacího ústrojí, musí být konstruovány tak, aby bylo vyloučeno veškeré ohrožení elektrické bezpečnosti.
(K příloze II B.4) Požadavky na prohlášení výrobce o zkouškách životnosti systémů, konstrukčních částí a zařízení kritických z hlediska funkční bezpečnosti	Výrobce vozidla vydá prohlášení, že vozidla vyrobená v souladu s čl. 22 odst. 2, pokud jsou užívána dle svého určení, jsou schopna ujet do 5 let od první registrace přinejmenším vzdálenost uvedenou níže.  Touto vzdáleností je 1,5násobek vzdálenosti uvedené v příloze VII v přímém vztahu ke kategorii vozidla a emisní normě (tj. úrovni euro), v souladu s níž je uděleno schválení typu, přičemž tato vzdálenost nesmí být u žádné kategorie vozidla vyšší než 60 000 km.
(K příloze II B.5) Požadavky na zařízení pro ochranu proti podjetí zepředu a zezadu	Zařízení pro ochranu proti podjetí zepředu a zezadu je u vozidel kategorie L konstruováno tak, aby neobsahovalo žádné špičaté nebo ostré části nebo výstupky namířené ven, které by mohly zachytit zranitelné účastníky silničního provozu nebo výrazně zvýšit závažnost zranění nebo riziko tržných ran u těchto osob v případě srážky.  To platí pro přední i zadní část konstrukce vozidla.
(K příloze II B.10) Kotevní úchyty bezpečnostních pásů a bezpečnostní pásy	Požadavky na kotevní úchyty bezpečnostních pásů a montáž bezpečnostních pásů ve vozidlech kategorií L2e, L5e, L6e a L7e vybavených karoserií.
(K příloze II B.15) Požadavky na ochrany osádky, včetně vnitřní výbavy a dveří vozidla	Vozidla kategorie L2e, L5e, L6e a L7e vybavená karoserií jsou konstruována tak, aby neobsahovala žádné špičaté nebo ostré části nebo výčnělky, které by mohly výrazně zvýšit vážnost poranění řidiče a cestujících.  Pokud jsou vozidla vybavena dveřmi, musí mít tyto dveře příslušné zámky a závěsy.
(K příloze II B.17) Požadavky na kompaktnost konstrukce vozidla	Výrobce vozidla vydá prohlášení, že v případě stažení z důvodu závažného bezpečnostního rizika, poskytne schvalovacímu orgánu a Komisi na jejich žádost neprodleně specifickou analýzu konstrukce vozidla vypracovanou prostřednictvím technických výpočtů, zkušebních metod se simulací nebo zkoušek konstrukce. Vozidlu se neudělí schválení typu, pokud existují odůvodněné pochybnosti o tom, že výrobce je schopen tuto analýzu poskytnout.

Pozn.: přehled poznámek k přílohám je na konci přílohy VIII.

## Vysvětlivky k přílohám I až VIII

- (1) U vozidel s elektrickým pohonem jsou limity výkonu v příloze I založeny na maximálním trvalém jmenovitém výkonu, u vozidel se spalovacím motorem na maximálním netto výkonu. Hmotnost vozidla je chápána jako hmotnost v provozním stavu.
- (2) Zařazení vozidla kategorie L3e do podkategorie podle toho, zda je jeho maximální konstrukční rychlost nižší, rovna nebo vyšší než 130 km/h, je nezávislé na jeho zařazení podle výkonu do třídy L3e-A1 (přestože pravděpodobně nedosáhne 130 km/h), L3e-A2 nebo L3e-A3.
- (3) „X“ znamená, že toto nařízení stanovuje pro danou položku a kategorii závazné požadavky; podrobné požadavky jsou stanoveny v člancích a dokumentech, na něž tato tabulka odkazuje.

„IF“ znamená „pokud vybaveno“. Pokud je vozidlo vybaveno systémem, konstrukční částí nebo samostatným technickým celkem uvedeným v této tabulce, protože je tento systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek povinný pouze pro některá z vozidel spadajících do této kategorie, musí toto vozidlo splňovat požadavky stanovené v aktech v přenesené pravomoci a prováděcích aktech. Pokud se výrobce vozidla dobrovolně rozhodne vybavit vozidlo takovým systémem, konstrukční částí nebo samostatným technickým celkem, musí splňovat požadavky stanovené v aktech v přenesené pravomoci a prováděcích aktech.

Nevyplněná pole tabulky znamenají, že toto nařízení nestanovuje pro tuto položku a kategorii žádné požadavky.

- (4) Viz čl. 23 odst. 4 a 5.
- (5) Pokud jsou hybridní motory vybaveny funkcí stop/start, musí výrobce zajistit chod spalovacího motoru ve volnoběžných otáčkách a ve zvýšených volnoběžných otáčkách. Vozidlo musí být schopno absolvovat zkoušku volné akcelerace, včetně vozidel se vznětovým motorem.
- (6) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/40/ES ze dne 6. května 2009 o technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (Úř. věst. L 141, 6.6.2009, s. 12).
- (7) Příslušné emisní limity musí splňovat pouze základní dvoukolový motocykl, k němuž je postranní vozík připojen.
- (8) Týká se pouze vznětových motorů, také například hybridního konceptu se vznětovým motorem.
- (9) Týká se pouze motorů s přímým vstřikováním paliva.
- (10) Studie dopadu na životní prostředí uvedená v čl. 23 odst. 4 a 5 se bude rovněž věnovat proveditelnosti zkoušení emisí v revidovaném WMTC u vozidel kategorie L jiných než L3e, L5e-A a L7e-A.
- (11) Týká se zážehových motorů na benzín, benzínové směsi nebo ethanol.
- (12) Efektivnost nákladů kontroly emisí způsobených vypařováním bude posouzena ve studii dopadů na životní prostředí uvedené v čl. 23 odst. 4 a 5, která se provede pro Komisi. Tato studie posoudí možnost nákladově efektivního testování propustnosti palivové nádrže a rozvodu paliva vůči výparům jako alternativu zkouškám SHED pro vozidla dané podkategorie, která dosud zkouškám emisí způsobených vypařováním nepodléhala; viz čl. 23 odst. 4 a 5.
- (13)  $v_{\max} \geq 130$  km/h.
- (14) Dokud Unie nepřistoupí k předpisům EHK OSN č. 9, 41, 63 a 92 a nepřijme tyto předpisy v EHK OSN WP29 a v rámci Unie, včetně souvisejících rovnocenných limitů hladiny akustického tlaku pro fázi Euro 4 (např. jak je vymezeno v příloze 6 předpisu EHK OSN č. 41 pro motocykly L3e a L4e), musí vozidla kategorie L splňovat limity uvedené v příloze VI (D). Až EU přijme předpisy EHK OSN č. 9, 41, 63 a 92, stanou se závaznými, včetně limitů hladiny akustického tlaku rovnocenných limitům uvedeným v příloze VI(D) a nahradí zkušební postupy v aktu v přenesené pravomoci o požadavcích Unie na vliv na životní prostředí a pohon.
- (15) Limity hladiny akustického tlaku Euro 5 budou upraveny v samostatném aktu přijatém v souladu s řádným legislativním postupem stanoveným v článku 294 Smlouvy o fungování Evropské unie.
- (16) Zkušební postupy pro hladinu akustického tlaku obsahuje akt v přenesené pravomoci přijatý na základě tohoto nařízení, jenž bude nahrazen předpisy EHK OSN č. 9, 41, 63 a 92.
- (17) Týká se pouze zážehových motorů s přímým vstřikováním a vznětových motorů.
- (18) Týká se rovněž hybridních vozidel.
- (19) Popisy druhů zkoušek, odkazy na limitní hodnoty a postupy pro druhy zkoušek I až IX jsou uvedeny v příloze V.

- (20) U vozidel s elektrickým / hybridním elektrickým pohonem platí pouze požadavky na hladinu akustického tlaku tichých vozidel.
  - (21) Data použití rozšířených bezpečnostních požadavků jsou uvedena v příloze IV.
  - (22) Vozidla kategorie L4 (motocykly s postranním vozíkem) jsou z požadavků a) a b) na povinné vybavení pokročilými brzdnými systémy vyloučena.
  - (23) Aby se umožnilo uvedení spalovacího motoru do chodu, může být systém osvětlení během roztáčení motoru vypnut nepřetržitě po dobu menší nebo rovnou 10 s.
-

## PŘÍLOHA IX

**Srovnávací tabulka**  
**(uvedená v článku 81)**

Směrnice 2002/24/ES	Toto nařízení
Čl. 1 odst. 1 první pododstavec	Čl. 2 odst. 1
Čl. 1 odst. 1 druhý pododstavec	Čl. 2 odst. 2
Čl. 1 odst. 1 třetí pododstavec	Čl. 1 odst. 1 druhý pododstavec
Čl. 1 odst. 2 a 3	Čl. 2 odst. 1, článek 4 a příloha I
Článek 2	Článek 3
Článek 3	Články 26 a 27
Čl. 4 odst. 1	Čl. 29 odst. 1 a 2, článek 18
Čl. 4 odst. 2	Čl. 29 odst. 1, článek 33
Čl. 4 odst. 3	Čl. 33 odst. 3
Čl. 4 odst. 4	—
Čl. 4 odst. 5	Čl. 33 odst. 1 a 3
Čl. 4 odst. 6	Čl. 29 odst. 3
Čl. 5 odst. 1	Čl. 29 odst. 10 a čl. 30 odst. 3
Čl. 5 odst. 2	Čl. 29 odst. 10
Čl. 5 odst. 3	Čl. 29 odst. 4
Čl. 6 odst. 1	Čl. 29 odst. 5
Čl. 6 odst. 2 první pododstavec	Čl. 29 odst. 7
Čl. 6 odst. 2 druhý pododstavec	Čl. 29 odst. 8
Čl. 7 odst. 1 první pododstavec	Čl. 38 odst. 1
Čl. 7 odst. 1 druhý pododstavec	Čl. 38 odst. 2
Čl. 7 odst. 2	—
Čl. 7 odst. 3	Čl. 56 odst. 2
Čl. 7 odst. 4	Čl. 39 odst. 2
Čl. 7 odst. 5	Čl. 56 odst. 2 první pododstavec
Čl. 7 odst. 6	Čl. 56 odst. 2 druhý pododstavec
Čl. 8 odst. 1	Čl. 39 odst. 1
Čl. 8 odst. 2	Čl. 39 odst. 2
Čl. 9 odst. 1	Článek 9 a čl. 37 odst. 4
Čl. 9 odst. 2	Čl. 34 odst. 1
Čl. 9 odst. 3	Čl. 34 odst. 1 a 3
Čl. 9 odst. 4	Články 35 a 36

Směrnice 2002/24/ES	Toto nařízení
Čl. 9 odst. 5	Čl. 37 odst. 4
Čl. 10 odst. 1	Čl. 49 odst. 1
Čl. 10 odst. 2	Čl. 49 odst. 3
Čl. 10 odst. 3	Čl. 49 odst. 6
Čl. 10 odst. 4	Čl. 49 odst. 7
Článek 11	—
Článek 12	Článek 48
Článek 13	—
Čl. 14 odst. 1 písm. a)	Čl. 6 odst. 1
Čl. 14 odst. 1 písm. b) podbod i)	Čl. 67 odst. 1, článek 64
Čl. 14 odst. 1 písm. b) podbod ii)	—
Čl. 14 odst. 2 první pododstavec	—
Čl. 14 odst. 2 druhý pododstavec	Čl. 63 odst. 3
Čl. 15 odst. 1 a 2	Čl. 6 odst. 2 a 3
Čl. 15 odst. 3 první pododstavec písm. a) podbod i)	Článek 42
Čl. 15 odst. 3 první pododstavec písm. a) podbod ii)	Čl. 2 odst. 2, písm. e)
Čl. 15 odst. 3 druhý pododstavec	—
Čl. 15 odst. 3 písm. b)	—
Čl. 15 odst. 4	—
Čl. 16 odst. 1 a 2	Článek 44
Čl. 16 odst. 3	Článek 40
Článek 17	Články 72, 74 a 75
Čl. 18 odst. 1	Čl. 73 odst. 1
Čl. 18 odst. 2	Čl. 73 odst. 2
Článek 19	—
Článek 20	—
Článek 21	Čl. 77 odst. 1
Článek 22	—
Článek 23	—
Článek 24	—