

CS

CS

CS



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 4.10.2010  
KOM(2010) 542 v konečném znění

2010/0271 (COD)

Návrh

## NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../2010 o schvalování a dozoru nad  
trhem dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek**

**(Text s významem pro EHP)**

EN

{SEK(2010) 1151}  
{SEK(2010) 1152}

## DŮVODOVÁ ZPRÁVA

### 1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

#### • Odůvodnění a cíle návrhu

Pojem „vozidla kategorie L“ zahrnuje širokou řadu různých typů vozidel se dvěma, třemi, nebo čtyřmi koly, např. dvoukolové a tříkolové mopedy, dvoukolové a tříkolové motocykly a motocykly s postranním vozíkem. Mezi čtyřkolová vozidla, označovaná rovněž jako čtyřkolky, patří silniční a terénní čtyřkolky („quad“) a miniauta.

Požadavky pro schvalování typu pro vozidla kategorie L jsou v současnosti stanoveny ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/24/ES („rámcová směrnice“). Řada směrnic, na něž rámcová směrnice odkazuje, navíc obsahuje podrobné technické požadavky týkající se vozidel kategorie L.

Komise určila několik klíčových problémů spojených se stávajícími ustanoveními ohledně schvalování typu pro nová vozidla kategorie L, jež je třeba řešit:

- složitost právního rámce;
- objem emisí a jejich vzrůstající podíl na celkovém objemu emisí ze silniční dopravy, jež obecně klesají;
- aspekty funkční bezpečnosti vozidla související s požadavky na schvalování typu;
- absence právního rámce pro vozidla vybavená novými technologiemi;
- skutečnost, že dochází k prodeji a registraci některých vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků dovezených na trh EU, které nevyhovují současným požadavkům na schvalování typu, pokud jde o funkční bezpečnost a/nebo ochranu životního prostředí.

#### • Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu

- rámcová směrnice Evropského parlamentu a Rady<sup>1</sup>

- směrnice:

93/14/EHS <sup>2</sup>	93/30/EHS <sup>3</sup>	93/33/EHS <sup>4</sup>	93/93/EHS <sup>5</sup>	95/1/ES <sup>6</sup>
97/24/ES <sup>7</sup>	2000/7/ES <sup>8</sup>	2002/51/ES <sup>9</sup>	2009/62/ES <sup>10</sup>	2009/67/ES <sup>11</sup>
	2009/78/ES <sup>12</sup>	2009/79/ES <sup>13</sup>	2009/80/ES <sup>14</sup>	2009/139/ES <sup>15</sup>

<sup>1</sup> Úř. věst. L 124, 9.5.2002, s. 1.

<sup>2</sup> Úř. věst. L 121, 15.5.1993, s. 1.

<sup>3</sup> Úř. věst. L 188, 29.7.1993, s. 1.

<sup>4</sup> Úř. věst. L 188, 29.7.1993, s. 32.

<sup>5</sup> Úř. věst. L 311, 14.12.1993, s. 76.

<sup>6</sup> Úř. věst. L 52, 8.3.1995, s. 1.

Právním předpisům v oblasti schvalování typu se věnuje politická iniciativa „CARS 21“<sup>16</sup>. Úkolem této iniciativy zahájené v roce 2005 je provést regulační a politický přezkum automobilového odvětví a poskytovat Komisi poradenství o budoucích možnostech politiky. Jedním z důvodů zřízení iniciativy CARS 21 byl názor zástupců automobilového průmyslu, že celkové náklady právních předpisů mají negativní dopad na konkurenceschopnost a že tyto náklady motorová vozidla zbytečně zdražují. Závěrečná zpráva CARS 21<sup>17</sup> uvedla, že by většina platných právních předpisů měla být v zájmu ochrany občanů a životního prostředí zachována, avšak měla by se přijmout zjednodušující opatření s cílem zpřehlednit regulační rámec a postoupit směrem k mezinárodní harmonizaci požadavků. S tímto zjednodušením se počítá ve „druhé zprávě Komise o pokroku strategie pro zjednodušení právního prostředí“<sup>18</sup>. Jakákoli iniciativa by měla být v souladu s touto strategií.

Evropská unie v souladu s evropskou strategií o kvalitě ovzduší<sup>19</sup> soustavně posiluje emisní normy pro motorová vozidla, zejména pokud jde o uhlovodíky, oxid uhelnatý, oxidy dusíku a částice. Bude tomu tak i v případě tohoto navrhovaného regulačního rámce pro vozidla kategorie L.

Opatření tohoto právního rámce v oblasti schvalování typu jsou rovněž sladěny s evropským akčním plánem pro bezpečnost silničního provozu na období 2011–2020 a s Evropskou chartou bezpečnosti silničního provozu (ERSC)<sup>20</sup> na období 2000–2010. Cílem ERSC bylo snížit do roku 2010 počet úmrtí při dopravních nehodách na polovinu. Jezdci na vozidlech kategorie L jsou bohužel zranitelnou skupinou uživatelů silničních komunikací – ze všech těchto uživatelů vykazují nejvyšší počty úmrtí a zranění.

Tento návrh v zájmu lepšího provádění a vynucování nového nařízení zahrnuje také řadu ustanovení rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 768/2008/ES o společném rámci pro uvádění výrobků na trh<sup>21</sup>. Je v nich určena odpovědnost hospodářských subjektů v rámci dodavatelského řetězce a příslušných dotčených orgánů dozoru nad trhem, zejména pokud se jedná o dozor a kontrolu po uvedení na trh u produktů vstupujících na trh Evropské unie. Zpřísnují se také požadavky na subjekty a organizace, na něž mohou členské státy delegovat některé úkoly v oblasti posuzování vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, aby byly zajištěny rovné podmínky pro všechny a zamezilo se narušení hospodářské soutěže, k němuž může dojít, pokud se vzájemně liší přísnost a výkony těchto organizací třetích stran při zkoušení, prohlídkách a posuzování vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, pro něž se žádá o schválení typu.

---

7 Úř. věst. L 226, 18.8.1997, s. 1.

8 Úř. věst. L 106, 3.5.2000, s. 1.

9 Úř. věst. L 252, 20.9.2002, s. 20.

10 Úř. věst. L 198, 30.7.2009, s. 20.

11 Úř. věst. L 222, 25.8.2009, s. 1.

12 Úř. věst. L 231, 3.9.2009, s. 8.

13 Úř. věst. L 201, 1.8.2009, s. 29.

14 Úř. věst. L 202, 4.8.2009, s. 16.

15 Úř. věst. L 322, 9.12.2009, s. 3.

16 <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>.

17 <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>.

18 KOM(2008) 33 v konečném znění, 30.1.2008, návrh č. 49, s. 32.

19 <http://ec.europa.eu/environment/archives/cafe/general/keydocs.htm>.

20 <http://www.erscharter.eu/>.

21 Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 82.

## 2. KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

### • Konzultace zúčastněných stran

Evropská komise zahájila veřejnou konzultaci s cílem shromáždit názory zúčastněných stran na představené návrhy nových právních předpisů týkajících se schvalování vozidel kategorie L. Byl zveřejněn konzultační dokument<sup>22</sup> obsahující související informace a vyzývající k formulaci stanovisek k novému rámci, jenž má nahradit stávající předpisový rámec.

Veřejná konzultace se zaměřila na skupiny, jichž se návrh nového právního rámce nejvíce týká, včetně schvalovacích orgánů ve členských státech, výrobců, dodavatelů a spotřebitelů. Byla zveřejněna v anglickém, francouzském a německém jazyce na internetové stránce zřízené k tomuto účelu.

Evropská komise potvrdila přijetí všech reakcí zúčastněných stran na konzultaci a zveřejnila je<sup>23</sup>.

#### *Metody konzultací, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů*

Při přípravě návrhu Evropská komise konzultovala zúčastněné strany několika způsoby:

Od 22. prosince 2008 do 27. února 2009 se na internetu konala veřejná konzultace ohledně možných sporných aspektů návrhu. Reagovaly v ní členské státy, zástupci průmyslu zabývající se výrobou vozidel kategorie L a jejich součástí, dopravní organizace, organizace uživatelů, další nevládní organizace a jednotliví občané.

Jednotlivé prvky předlohy návrhu byly projednány na několika zasedáních pracovní skupiny Evropské komise pro vozidla kategorie L<sup>24</sup>.

Proběhlo také mnoho dvoustranných setkání s jednotlivými zúčastněnými stranami, na nichž bylo možné volně vyjádřit stanoviska a názory.

#### *Shrnutí odpovědí a způsob, jakým byly vzaty v úvahu*

Evropská komise obdržela v rámci internetové konzultace 57 reakcí. Zúčastněné strany upozornily na řadu otázek. Výsledky veřejné konzultace byly shrnuty ve zprávě<sup>25</sup>. Dne 29. června 2009 byly představeny a projednány na zasedání pracovní skupiny Evropské komise pro vozidla kategorie L a všechny zúčastněné strany byly požádány o připomínky.

Posouzení dopadů, které je součástí tohoto návrhu, zohledňuje otázky, jež byly vzneseny, a

---

<sup>22</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2\\_3\\_wheelers/index.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/index.htm).

<sup>23</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2\\_3\\_wheelers/contributions.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/contributions.htm).

<sup>24</sup> [http://circa.europa.eu/Public/irc/enterprise/automotive/library?l=/mcwg\\_motorcycle&vm=detailed&sb=Title](http://circa.europa.eu/Public/irc/enterprise/automotive/library?l=/mcwg_motorcycle&vm=detailed&sb=Title).

<sup>25</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2\\_3\\_wheelers/results\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/results_report.pdf).

uvádí způsob, jakým byly zohledněny.

- **Posouzení dopadů**

U každého z hlavních aspektů návrhu byly analyzovány různé možnosti srovnáním možných výhod a nevýhod, pokud jde o hospodářské, environmentální, bezpečnostní a společenské faktory. Tato analýza zahrnovala kvalitativní i kvantitativní aspekty. Dalším krokem bylo srovnání různých možností. Následně byla určena a popsána jedna preferovaná možnost nebo logická kombinace dvou preferovaných možností. Tyto preferované možnosti jsou základem tohoto nového rámcového nařízení.

Výbor pro posouzení dopadů přezkoumal návrh zprávy a doporučení pro její vylepšení byla zohledněna v konečném znění zprávy, pokud to bylo možné. Stanovisko výboru pro posouzení dopadů ke zprávě je zveřejněno spolu s tímto návrhem, jakož i konečným zněním zprávy o posouzení dopadů a jejím souhrnem.

### 3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

- **Právní základ**

Právním základem tohoto návrhu je článek 114 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU).

- **Zásada subsidiarity**

Než bylo zavedeno schvalování typu pro vozidla kategorie L na úrovni EU, stanovovaly normy jednotlivé členské státy. Právní předpisy přijímané členskými státy se často lišily. Výrobci prodávající vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky na několika trzích tak byli nuceni přizpůsobovat svou produkci podle členského státu, pro něž byly jejich vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky určeny, a nechávat si je zkoušet v každém dotčeném členském státě, což bylo časově náročné a nákladné. Různé vnitrostátní předpisy tak v důsledku bránily obchodu a měly negativní dopad na vytvoření a fungování vnitřního trhu.

Bylo proto nezbytné stanovit směrnice na úrovni EU, zejména v reakci na obavy ohledně bezpečnosti a nepříznivých důsledků znečištění ovzduší na zdraví a životní prostředí, přítomné v celé EU bez ohledu na hranice. Vysoké objemy emisí v lokálních městských prostředích je možné kontrolovat opatřeními přijímanými jednotlivými členskými státy, avšak globální emise se na hranicích členského státu nezastaví. Tento celoevropský problém lze řešit pouze harmonizovanými opatřeními na úrovni celé EU. To bylo úkolem rámcové směrnice 2002/24/ES<sup>2</sup>, jejímž základem byl článek 95 Smlouvy o založení Evropského společenství. Jejím cílem bylo vytvoření vnitřního trhu a zajištění vysoké úrovně ochrany zdraví, bezpečnosti a životního prostředí. Tyto důvody jsou dodnes platné, jelikož k tomu, aby se zabránilo roztržení vnitřního trhu a zajistila se vysoká a rovnoměrná míra ochrany v celé Evropě, jsou nutná opatření Evropské unie.

Další přidanou hodnotou právních předpisů EU je to, že harmonizované právní požadavky umožní odvětví využít úspor z rozsahu: například je možné vyrábět vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky pro celý evropský trh namísto toho, aby se přizpůsobovaly s cílem získat vnitrostátní schválení typu v každém jednotlivém členském státě. Díky přizpůsobení právního rámce technickému pokroku budou také zajištěny rovné

podmínky pro výrobce, pokud jde o nové technologie. Spotřebitelé budou těžit z nižších cen vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jež jsou v důsledku hospodářské soutěže probíhající v celé EU pod stálým tlakem.

Posílená opatření v oblasti dozoru nad trhem dále pomohou zajistit existenci stejného souboru předpisů pro všechny výrobce prodávající vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky na trhu EU nebo odpovědné za jejich uvedení do provozu, jakož i skutečně účinné požadavky v oblasti životního prostředí a bezpečnosti pro schvalování typu vozidla.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality, protože nepřesahuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cílů k zajištění řádného fungování vnitřního trhu, přičemž zároveň poskytuje vysokou úroveň bezpečnosti obyvatel a ochrany životního prostředí.

- **Volba nástrojů**

Rámcové nařízení se považuje za vhodné, protože zajistí požadovaný soulad, aniž by bylo nutné provedení do právních předpisů členských států.

Návrh uplatňuje přístup rozdělení na úrovně („split-level approach“), který byl původně zaveden na žádost Evropského parlamentu a použit v dalších právních předpisech v oblasti EU schvalování typu motorových vozidel. Tento přístup předpokládá vytvoření právních předpisů ve třech krocích:

- Základní ustanovení a oblast působnosti stanoví Evropský parlament a Rada v nařízení založeném na článku 114 Smlouvy o fungování Evropské unie v souladu s řádným legislativním postupem.
- Technické specifikace související se základními ustanoveními stanoví tři akty v přenesené pravomoci (článek 290) přijaté postupem projednávání ve výborech:

1) nařízení o požadavcích týkajících se vlivu na životní prostředí a pohonu:

- elektromagnetické kompatibility;
- zkušebních postupů v souvislosti s ochranou životního prostředí, týkající se výfukových emisí, emisí způsobených výparů, emisí skleníkových plynů a spotřeby paliva;
- maximální konstrukční rychlosti, maximálního točivého momentu a maximálního netto výkonu motoru;
- hluku.

2) nařízení o požadavcích týkajících se funkční bezpečnosti vozidla a souvisejících otázek:

- zvukových výstražných zařízení;
- brzdění, včetně protiblokovacích a kombinovaných brzdových systémů;

- bezpečnosti elektrických zařízení;
- zařízení pro ochranu proti podjetí zepředu a zezadu;
- zasklení, stíračů a ostřikovačů čelního skla a odmrazovacího a odmlžovacího zařízení;
- identifikace ovladačů, sdělovačů a ukazatelů;
- montáže zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci;
- viditelnosti směrem dozadu;
- kotevních úchytlů bezpečnostních pásů a bezpečnostních pásů;
- pneumatik;
- ochrany cestujících ve vozidle, včetně vnitřní výbavy, opěrek hlavy a dveří vozidla;
- konstrukčního omezení rychlosti vozidla;
- kompaktnosti konstrukce vozidel.

### 3) nařízení o požadavcích na konstrukci vozidla:

- opatřeních proti neoprávněným úpravám;
  - spojovacích zařízení pro připojení přívěsů a jejich uchycení;
  - zařízeních bránící neoprávněnému použití;
  - vnějších výčnělcích;
  - uložení paliva;
  - ložných plošinách;
  - hmotnostech a rozměrech;
  - palubních diagnostických systémech;
  - madlech a opěrkách nohou cestujících;
  - informacích ohledně opravy a údržby vozidel;
  - místa pro upevnění zadní registrační tabulky;
  - stojanech;
  - předepsaném označení.
- Správní ustanovení, jako je informační dokument, definice certifikátu schválení typu,



prohlášení o shodě a související požadavky na shodnost výroby atd., stanoví prováděcí akt (článek 291).

#### **4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY**

Tento návrh rámcového nařízení nemá žádné důsledky pro rozpočet Evropské unie, pokud jde o první dvě etapy snižování emisních limitů (Euro 4 a 5 pro motocykly, Euro 3 a 4 pro všechna ostatní vozidla kategorie L). Třetí etapa snižování emisí bude zahrnovat limity Euro 6 pro motocykly a Euro 5 pro všechna ostatní vozidla kategorie L (mopedy, tříkolky a čtyřkolky). Tyto limity v absolutním vyjádření odpovídají emisním limitům Euro 5 pro osobní automobily. Plánuje se další studie o dopadech na životní prostředí s cílem určit krátkodobé dopady etap Euro 3, 4 a 5 na životní prostředí a zjistit, zda je cílová etapa Euro 6 v rámci stanoveného období přiměřená. Tato studie bude provedena v letech 2016–2017 a bude financována z rozpočtu Komise.

#### **5. DALŠÍ ÚDAJE**

Navržený právní akt se týká záležitostí Evropského hospodářského prostoru (EHP), a proto by měl být rozšířen na EHP.

Návrh

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY****Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../2010 o schvalování a dozoru nad trhem dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek**

(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>26</sup>,s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>27</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem,

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 zavedla směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/24/ES ze dne 18. března 2002 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel<sup>2</sup> pro uvedená vozidla komplexní systém ES schvalování typu. Tyto zásady by měly i nadále platit pro toto nařízení a jeho akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty.
- (2) Účelem systému EU schvalování typu je umožnit každému členskému státu potvrzení toho, že každý typ vozidla prošel kontrolou stanovenou tímto nařízením, jeho akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty, 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, smí být prodáno a zaregistrováno pro užívání v celé Unii.
- (3) Cílem tohoto nařízení je stanovit harmonizovaná pravidla pro výrobu vozidel kategorie L, aby bylo zajištěno fungování vnitřního trhu. Vozidla kategorie L jsou dvoukolová, tříkolová nebo čtyřkolová vozidla, například poháněná dvoukolová vozidla, tříkolky, silniční čtyřkolky a miniauta. Dále je jeho cílem zjednodušit stávající právní rámec, přispět k dosažení nižšího, přiměřenějšího podílu na celkovém objemu

---

<sup>26</sup> Úř. věst. L [...], [...], s. [...].

<sup>27</sup> Úř. věst. L [...], [...], s. [...].

emisi ze silniční dopravy, zvýšit celkovou úroveň bezpečnosti, přizpůsobit se technickému vývoji a posílit pravidla dozoru nad trhem.

- (4) Směrnice 2002/24/ES a její jednotlivé směrnice byly několikrát podstatně změněny. V zájmu jasnosti, přehlednosti a zjednodušení by směrnice 2002/24/ES a její jednotlivé směrnice měly být zrušeny a nahrazeny jedním nařízením a menším počtem aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů. Použití právního aktu ve formě nařízení by mělo zajistit, že jeho ustanovení budou přímo použitelná a bude možné je mnohem rychleji a efektivněji aktualizovat s cílem lépe zohlednit technický pokrok.
- (5) Aby bylo možné zjednodušit právní předpisy pro schvalování typu v souladu s doporučeními zprávy CARS 21: Rámec právní úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století<sup>28</sup>, je vhodné zrušit všechny jednotlivé směrnice, aniž by došlo ke snížení úrovně ochrany. Požadavky stanovené v uvedených směrnících by měly být převedeny do tohoto nařízení nebo jeho aktů v přenesené pravomoci, případně by měly být nahrazeny odkazy na odpovídající předpisy Evropské hospodářské komise OSN (EHK OSN), začleněné do práva Unie v souladu s článkem 4 rozhodnutí Rady 97/836/ES ze dne 27. listopadu 1997 o přistoupení Evropské unie k Dohodě Evropské hospodářské komise OSN. Tato dohoda se týká přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, které lze montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a podmínek pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel (dále jen „revidovaná dohoda z roku 1958“)<sup>29</sup>. 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<sup>30</sup> uvedenými v přílohách tohoto nařízení a v jednotlivých aktech v přenesené pravomoci.
- (6) Předpisy EHK OSN a jejich změny, jež Unie přijímá na základě rozhodnutí 97/836/ES, by se tudíž měly začlenit do postupu EU schvalování typu buď jako požadavky na EU schválení typu vozidla, nebo jako alternativy ke stávajícím právním předpisům Unie. Konkrétně pokud Unie rozhodne, že se předpis EHK OSN stane součástí požadavků na EU schválení typu a nahradí stávající právní předpisy Unie, měla by být pravomoc delegována na Komisi, aby přijala potřebné změny tohoto nařízení nebo potřebná prováděcí opatření.
- (7) Toto nařízení by mělo obsahovat podstatné požadavky na ochranu v oblasti životního prostředí a na funkční bezpečnost vozidel. Hlavní prvky tohoto nařízení jsou založeny na výsledcích posouzení dopadů<sup>31</sup>, které analyzuje různé možnosti srovnáním možných výhod a nevýhod, pokud jde o hospodářské, environmentální, bezpečnostní a společenské faktory. Tato analýza zahrnovala kvalitativní i kvantitativní aspekty. Po srovnání různých možností byly určené preferované možnosti vybrány jako základ tohoto nařízení.
- (8) Cíle tohoto nařízení by neměly být dotčeny instalací určitých systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků po prodeji nebo registraci vozidel nebo po

---

<sup>28</sup> KOM(2007) 22 v konečném znění.

<sup>29</sup> Úř. věst. L 346, 17.12.1997, s. 78.

<sup>30</sup> <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub/wp29pub2002e.pdf>.

<sup>31</sup> [...při zveřejnění doplňte odkaz]

jejich uvedení do provozu. Proto by měla být přijata odpovídající opatření k zajištění toho, aby systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež je možné montovat do vozidel a jež mohou významně ohrozit fungování systémů se zásadním významem pro ochranu životního prostředí nebo pro funkční bezpečnost, podléhaly před prodejem, registrací nebo uvedením do provozu kontrole ze strany schvalovacího orgánu.

- (9) 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>7</sup> umožnila členským státům zamítnout na svém území počáteční a jakoukoli následnou registraci vozidel s maximálním netto výkonem vyšším než 74 kW. Předpokládaná souvislost mezi bezpečností a absolutním omezením výkonu však nebyla několika provedenými vědeckými studiemi potvrzena. 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 poháněných dvoukolových vozidel při dopravních nehodách v Unii by měla být zavedena jiná, účinnější bezpečnostní opatření.
- (10) Toto nařízení představuje soubor konkrétních bezpečnostních a environmentálních požadavků. Je proto důležité zavést ustanovení zajišťující, že v případech, kdy vozidlo představuje závažné riziko pro uživatele nebo pro životní prostředí, výrobce nebo jakýkoli jiný hospodářský subjekt v dodavatelském řetězci přijme účinná ochranná opatření ve smyslu článku 20 nařízení Evropského parlamentu a Rady 765/2008/ES ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh<sup>32</sup>, včetně stažení vozidel. Schvalovací orgány by proto měly být schopny posoudit, zda jsou tato opatření dostatečná nebo ne.
- (11) V zájmu zjednodušení a urychlení právních předpisů v oblasti schvalování typu byl v souvislosti s právními předpisy týkajícími se EU schvalování typu vozidel zaveden nový regulační přístup, v jehož rámci zákonodárce řádným legislativním postupem stanoví pouze základní pravidla a zásady a stanovení právních předpisů obsahujících další technické podrobnosti deleguje na Komisi. S ohledem na hmotněprávní požadavky by tedy toto nařízení mělo pouze stanovit základní ustanovení o funkční bezpečnosti a vlivu na životní prostředí a delegovat na Komisi pravomoc stanovit technické specifikace.
- (12) 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 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.

---

<sup>32</sup> Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30.

- (13) Aby se zabránilo zneužívání, měl by být zjednodušený postup pro vozidla v malých sériích omezen na případy velmi omezené výroby. Proto je nezbytné pomocí počtu vozidel, jež byla prodána, zaregistrována a uvedena do provozu, přesně definovat pojem malých sérií.
- (14) Aby se zajistilo, že byl postup pro sledování shodnosti výroby správně proveden a že řádně funguje, měly by výrobce pravidelně kontrolovat příslušné orgány nebo k tomuto účelu určená technická zkušebna s odpovídající kvalifikací.
- (15) Členské státy by měly stanovit sankce za porušení tohoto nařízení a zajistit jejich uplatňování. Tyto sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující.
- (16) Podle článku 291 Smlouvy o fungování Evropské unie se pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí, stanoví předem formou nařízení přijatých řádným legislativním postupem. Do přijetí těchto nových nařízení by mělo být nadále používáno rozhodnutí Rady 1999/468/ES<sup>33</sup> ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi, s výjimkou regulativního postupu s kontrolou, který již nelze použít.
- (17) Komise by měla být zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie týkající se funkční bezpečnosti a vlivu na životní prostředí, zkoušek, přístupu k informacím o opravách a údržbě a určení technických zkušeben a jejich konkrétních autorizovaných úkolů, s cílem doplnit nebo pozměnit některé prvky legislativních aktů, jež nejsou podstatné, prostřednictvím obecně použitelných ustanovení. Toto zmocnění by nemělo umožňovat změnu dat začátku použitelnosti uvedených v příloze IV nebo limitních hodnot emisí uvedených v příloze VI. Změny uvedených dat nebo hodnot by se měly stanovit řádným legislativním postupem podle článku 114 Smlouvy o fungování Evropské unie.
- (18) Komise by měla být zmocněna přijmout prováděcí akt v souladu s článkem 291 Smlouvy s cílem stanovit jednotné podmínky pro provádění tohoto nařízení s ohledem na seznam informací, které je třeba předložit při žádosti o schválení typu, postupy schvalování typu, vzory pro doplňkové tabulky výrobce, certifikáty EU schválení typu, seznam vydaných schválení typu, číselný systém pro EU schválení typu a postupy k zajištění shodnosti výroby. V souvislosti s uvedenými prvky jsou nutné jednotné podmínky pro provádění ve členských státech, aby se zajistilo řádné fungování vnitřního trhu usnadněním vzájemného uznávání správních rozhodnutí přijatých v různých členských státech – zejména schválení typu – a přijímání dokumentů vydávaných výrobcí vozidel (zejména prohlášení o shodě).
- (19) Jelikož cíle plně harmonizovaného vnitřního trhu zavedením povinného systému EU schvalování typu u vozidel kategorie L nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu rozsahu činnosti lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity. V souladu se zásadou proporcionality toto nařízení nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (20) Měly by se zrušit tyto směrnice:

---

<sup>33</sup> Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/139/ES ze dne 25. listopadu 2009 o povinném označení dvoukolových a tříkolových motorových vozidel<sup>34</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>35</sup>;
- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/79/ES ze dne 13. července 2009 o zádržných zařízeních pro spolujezdce na dvoukolových motorových vozidlech (kodifikované znění)<sup>36</sup>;
- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/78/ES ze dne 13. července 2009 o stojanech dvoukolových motorových vozidel<sup>37</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>38</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>39</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 a o změně směrnice 97/24/ES<sup>40</sup>;
- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/24/ES ze dne 18. března 2002 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel<sup>41</sup>, kterou se zrušuje směrnice Rady 92/61/EHS;
- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/7/ES ze dne 20. března 2000 o rychloměrech dvoukolových a tříkolových motorových vozidel a o změně směrnice Rady 92/61/EHS o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel<sup>42</sup>;
- 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>43</sup>;

---

<sup>34</sup> Úř. věst. L 322, 9.12.2009, s. 3.

<sup>35</sup> Úř. věst. L 202, 4.8.2009, s. 16.

<sup>36</sup> Úř. věst. L 201, 1.8.2009, s. 29.

<sup>37</sup> Úř. věst. L 231, 3.9.2009, s. 8.

<sup>38</sup> Úř. věst. L 222, 25.8.2009, s. 1.

<sup>39</sup> Úř. věst. L 198, 30.7.2009, s. 20.

<sup>40</sup> Úř. věst. L 252, 20.9.2002, s. 20.

<sup>41</sup> Úř. věst. L 124/1, 9.5.2002, s. 1.

<sup>42</sup> Úř. věst. L 106, 3.5.2000, s. 1.

<sup>43</sup> Úř. věst. L 226, 18.8.1997, s. 1.

- 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>44</sup>;
- směrnice Rady 93/93/EHS ze dne 29. října 1993 o hmotnostech a rozměrech dvoukolových a tříkolových motorových vozidel<sup>45</sup>;
- směrnice Rady 93/33/EHS ze dne 14. června 1993 o ochranných zařízeních bránících neoprávněnému použití dvoukolových a tříkolových motorových vozidel<sup>46</sup>;
- směrnice Rady 93/30/EHS ze dne 14. června 1993 o zvukových výstražných zařízeních dvoukolových a tříkolových motorových vozidel<sup>47</sup>;
- směrnice Rady 93/14/EHS ze dne 5. dubna 1993 o brzdových systémech dvoukolových a tříkolových motorových vozidel<sup>48</sup>.

---

<sup>44</sup> Úř. věst. L 52, 8.3.1995, s. 1.

<sup>45</sup> Úř. věst. L 311, 14.12.1993, s. 76.

<sup>46</sup> Úř. věst. L 188, 29.7.1993, s. 32.

<sup>47</sup> Úř. věst. L 188, 29.7.1993, s. 11.

<sup>48</sup> Úř. věst. L 121, 15.5.1993, s. 1.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

## **KAPITOLA I**

### **PŘEDMĚT, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE**

#### *Článek 1* **Předmět**

1. Toto nařízení stanoví správní a technické požadavky na schvalování a dozor nad trhem všech nových vozidel uvedených v čl. 2 odst. 1.
2. Toto nařízení rovněž stanoví požadavky na prodej a uvádění do provozu systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro vozidla schválená v souladu s tímto nařízením.
3. Toto nařízení nemá vliv na uplatnění příslušných právních předpisů Unie o funkční bezpečnosti vozidel a vlivu na životní prostředí.

#### *Článek 2* **Oblast působnosti**

1. Toto nařízení se vztahuje na schvalování typu a jednotlivá schválení všech nových dvoukolevých a tříkolevých vozidel a čtyřkolek popsanych 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 ve více etapách, a na schvalování typu a jednotlivá schválení systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků zkonstruovaných a vyrobených pro taková vozidla.
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 na silnici nebo v terénu;
  - e) vozidla určená výlučně k využití pro ozbrojené síly, pořádkové orgány, civilní ochranu, požární sbory nebo subjekty provádějící veřejné práce;
  - f) zemědělská nebo lesnická vozidla podléhající směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/37/ES<sup>49</sup>, strojní zařízení podléhající směrnicím Evropského parlamentu a Rady 2006/42/ES<sup>50</sup> a 97/68/ES<sup>51</sup> a motorová vozidla podléhající směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES<sup>52</sup>;

---

<sup>49</sup> Úř. věst. L 171, 9.7.2003, s. 1.

<sup>50</sup> Úř. věst. L 157, 9.6.2006, s. 24.



- g) vozidla určená především pro využití v terénu a zkonstruovaná pro jízdu na nezpevněném povrchu;
- h) jízdní kola s pedály, která jsou vybavena přídatným elektrickým motorem s maximálním trvalým výkonem 0,25 kW, jehož motor je vyřazen z činnosti, jestliže cyklista přestane šlapat, a jinak je jeho výkon postupně snižován až do vyřazení motoru z činnosti, když vozidlo dosáhne rychlosti 25 km/h;
- i) samovyvažující zařízení;
- j) vozidla, která nejsou vybavena alespoň jedním místem k sezení.

### *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;
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, když schvalovací orgán potvrdí, že vozidlo jako celek 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 o oznámení připojený k příslušným rovnocenným předpisům EHK OSN uvedeným v aktech v přenesené pravomoci;
6. „schválením typu systému“ se rozumí schválení typu, když 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, když schvalovací orgán potvrdí, že samostatný technický celek ve spojení s jedním nebo více druhy vozidel splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky;

---

<sup>51</sup> Úř. věst. L 59, 27.2.1998, s. 1.

<sup>52</sup> Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

8. „schválením typu konstrukční části“ se rozumí schválení typu, když 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. „certifikátem o jednotlivém schválení“ se rozumí dokument, jímž schvalovací orgán úředně osvědčuje, že určité vozidlo je schváleno;
11. „prohlášením o shodě“ se rozumí dokument vydaný výrobcem vozidla založený na vzoru uvedeném v prováděcím aktu, jímž výrobce osvědčuje, že vozidlo v době dokončení odpovídá typu vozidla, jež obdrželo schválení typu v souladu s tímto nařízením;
12. „základním vozidlem“ se rozumí jakékoli vozidlo podléhající tomuto nařízení, jež se využívá v počáteční fázi víceúrovňového schválení typu;
13. „neúplným vozidlem“ se rozumí vozidlo, jež vyžaduje ještě alespoň jeden stupeň dokončení k tomu, aby splnilo příslušné technické požadavky tohoto nařízení;
14. „dokončeným vozidlem“ se rozumí vozidlo, jež prošlo postupem víceúrovňového schválení typu a jež splňuje příslušné technické požadavky tohoto nařízení;
15. „úplným vozidlem“ se rozumí vozidlo, jež nemusí být pro splnění příslušných technických požadavků tohoto nařízení dokončeno;
16. „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;
17. „konstrukční částí“ se rozumí zařízení podléhající požadavkům tohoto nařízení nebo jakéhokoli jeho aktu v přenesené pravomoci nebo prováděcího aktu, jež je určeno k použití jako součást vozidla, a jež může obdržet schválení typu nezávisle na vozidle v souladu s tímto nařízením a jeho aktech v přenesené pravomoci nebo prováděcími akty;
18. „samostatným technickým celkem“ se rozumí kombinace zařízení podléhajících požadavkům tohoto nařízení nebo jakéhokoli jeho aktu v přenesené pravomoci nebo prováděcího aktu, jež je určeno k použití jako součást vozidla, a jež může samostatně obdržet schválení typu v souladu s tímto nařízením a jeho aktech v přenesené pravomoci nebo prováděcími akty;
19. „funkční bezpečností“ se rozumí absence nepřijatelného rizika fyzického zranění nebo poškození zdraví osob v důsledku nebezpečí způsobeného vadným chováním mechanických, hydraulických, pneumatických, elektrických a/nebo elektronických systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků;
20. „zařízením k regulaci znečišťujících látek“ se rozumějí ty konstrukční části vozidla, které regulují nebo snižují emise z výfuku a/nebo emise způsobené vypařováním;

21. „místem k sezení“ se rozumí prostor, o kterém výrobce prohlásil, že pojme figurínu představující člověka 50. percentilu, nebo sedlo;
22. „vznětovým motorem“ se rozumí spalovací motor pracující v souladu s Dieselovým spalovacím procesem, zkráceně CI motor;
23. „zážehovým motorem“ se rozumí spalovací motor pracující v souladu s Ottovým spalovacím procesem, zkráceně PI motor;
24. „hybridním vozidlem“ se rozumí poháněné vozidlo vybavené nejméně dvěma různými měniči energie a dvěma různými systémy akumulace energie (na vozidle) pro účely pohonu vozidla;
25. „vozidlem s hybridním elektrickým pohonem“ se rozumí vozidlo s hybridním pohonem, jež pro pohon využívá energii z obou těchto zdrojů akumulované energie umístěných ve vozidle:
  - a) palivo, jež je možno spotřebovat,
  - b) zařízení pro akumulaci elektrické energie;
26. „pohonem“ se rozumí spalovací motor, elektrický motor, jakákoli hybridní technologie nebo kombinace těchto typů motoru nebo jakýkoli jiný typ motoru;
27. „odpojovacím zařízením“ se rozumí konstrukční prvek vozidla, který snímá teplotu, rychlost vozidla, otáčky a/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;
28. „životností“ se rozumí trvanlivost součástí a systémů umožňující dodržení příslušných emisních limitů i po ujetí počtu kilometrů podle přílohy VII, a zaručující funkční bezpečnost vozidla po celou dobu provozu vozidla, pokud se vozidlo používá za běžných nebo zamýšlených okolností;
29. „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;
30. „emisemi způsobenými vypařováním“ se rozumí uhlovodíkové výpary unikající ze systému uložení a rozvodu paliva motorového vozidla, přičemž se jedná o uhlovodíkové emise jiné než výfukové emise;
31. „zkouškou SHED“ se rozumí zkouška vozidla prováděná v uzavřeném objektu s cílem zjistit objem výparů, při níž se provede zvláštní zkouška emisí způsobených vypařováním stanovená aktem v přenesené pravomoci;

32. „systémem s plynným palivem“ se rozumí systém složený z úložiště plynného 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;
33. „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>), částice a uhlovodíky, u nichž se předpokládají následující složení:
- a) C<sub>1</sub>H<sub>1,85</sub> pro benzín,
  - b) C<sub>1</sub>H<sub>1,86</sub> pro motorovou naftu;
34. „výukovými emisemi“ se rozumí emise znečišťujících látek z výfuku vozidla;
35. „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 v aktu v přenesené pravomoci;
36. „celosvětově platným zkušebním cyklem pro motocykly (WMTC)“ se rozumí celosvětově platný harmonizovaný cyklus laboratorních zkoušek emisí definovaný v celosvětovém technickém předpisu EHK OSN č. 2;
37. „výrobce“ se rozumí osoba nebo subjekt, která/který schvalovacímu orgánu odpovídá za veškeré aspekty schvalování typu, procesu autorizace a za zajištění shodnosti výroby a která/který 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 osoba nebo subjekt přímo zapojena/zapojen do všech stupňů výroby vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, jenž je předmětem schvalování;
38. „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 a k jednání jeho jménem ve věcech, na něž se vztahuje toto nařízení;
39. „dovozcem“ se rozumí každá fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, jež na trhu Unie prodává nebo registruje vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek ze třetí země nebo je odpovědná za jejich uvedení do provozu;
40. „distributorem“ se rozumí každá fyzická nebo právnická osoba v rámci dodavatelského řetězce vyjma výrobce nebo dovozce, jež na trhu Unie prodává nebo registruje vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nebo je odpovědná za jejich uvedení do provozu;
41. „hospodářským subjektem“ se rozumí výrobce, zástupce výrobce, dovozce nebo distributor;
42. „schvalovacím orgánem“ se rozumí orgán členského státu zřízený nebo jmenovaný členským státem a oznámený Komisi členským státem, příslušný pro všechna hlediska schvalování typu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku nebo pro jednotlivé schválení vozidla, pro postup schválení, pro

vydávání a popřípadě odejímání 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;

43. „orgánem dozoru nad trhem“ se rozumí orgán členského státu příslušný k provádění dozoru nad trhem na území tohoto členského státu;
44. „vnitrostátním orgánem“ se rozumí schvalovací orgán, orgán dozoru nad trhem nebo jakýkoli jiný orgán v členském státě zapojený do schvalování typu, registrace, dozoru nad trhem nebo kontroly dovozu ve vztahu k vozidlům, systémům, konstrukčním částem nebo samostatným technickým celkům podléhajícím tomuto nařízení a odpovědný za tyto činnosti;
45. „technickou zkušebnou“ 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;
46. „vlastním zkoušením“ se rozumí provedení zkoušek vlastními prostředky, záznam výsledků zkoušky a předložení zprávy zahrnující závěry schvalovacímu orgánu výrobcem, který byl jmenován jako technická zkušebna za účelem posouzení shody s určitými požadavky;
47. „zkušební metodou se simulací“ se rozumějí počítačové simulace včetně výpočtů, které prokazují, zda vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek splňují technické požadavky tohoto nařízení nebo jeho aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů, aniž by bylo nutné použití fyzického vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku;
48. „palubní diagnostikou“ se rozumí monitorovací systém schopný identifikovat pravděpodobnou oblast vadně fungující konstrukční části nebo systému, přičemž ukládá do počítačové paměti diagnostické chybové kódy a údaje o životním prostředí, na žádost univerzálního čtecího zařízení o nich podává zprávu a upozorňuje řidiče na závažné bezpečnostní a/nebo environmentální problémy rozsvícením kontrolky vadné funkce na přístrojové desce;
49. „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 opravnám, včetně následných změn a doplňků těchto informací. Patří sem veškeré informace nutné pro instalaci systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků na vozidla;
50. „samostatným provozovatelem“ se rozumějí podniky jiné než autorizovaní obchodní zástupci a opravní, které jsou přímo nebo nepřímo zapojené do oprav a údržby motorových vozidel;
51. „novým vozidlem“ se rozumí vozidlo, jež splňuje jednu z těchto podmínek:
  - a) nebylo doposud registrováno, nebo

- b) bylo registrováno po dobu kratší než 6 měsíců v době žádosti o jednotlivé schválení;
52. „vozidlem z výběhu série“ se rozumí vozidlo, jež je součástí zásob, které není možno prodat, zaregistrovat nebo uvést do provozu, jelikož vstoupily v platnost nové technické požadavky, podle nichž nebylo schváleno;
53. „dvoukolovým motorovým vozidlem“ se rozumí dvoukolové motorové vozidlo včetně dvoukolových motokol, dvoukolových mopedů a dvoukolových motocyklů;
54. „motorovou tříkolkou“ se rozumí tříkolové motorové vozidlo splňující kritéria pro zařazení mezi vozidla kategorie L5e;
55. „čtyřkolkou“ se rozumí čtyřkolové vozidlo splňující kritéria pro zařazení mezi vozidla kategorie L6e nebo L7e;
56. „samovyvažujícím zařízením“ se rozumí koncept přirozeně nestabilního vozidla, které k udržení rovnováhy vyžaduje přídavný kontrolní systém, a který zahrnuje jednokolová motorová vozidla a dvoukolová dvoustopá motorová vozidla;
57. „silniční čtyřkolkou“ se rozumí čtyřkolové vozidlo určené k jízdě na zpevněné veřejné komunikaci, které splňuje kritéria pro zařazení mezi vozidla kategorie L6Ae – lehké silniční čtyřkolky, nebo L7Ae – těžké silniční čtyřkolky;
58. „přípojným vozidlem“ se rozumí jakékoliv vozidlo bez vlastního pohonu, které je konstruováno a vyrobeno tak, aby bylo taženo vozidlem kategorie L;
59. „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;
60. „registrací“ se rozumí správní povolení k uvedení do silničního provozu, zahrnující jeho identifikaci a vydání pořadového čísla známého jako registrační číslo, a to trvale, dočasně nebo krátkodobě;
61. „uvedením do provozu“ se rozumí první použití vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, na něž se vztahuje toto nařízení, k určenému účelu v Unii;
62. „prodejem“ se rozumí jakýkoli prodej vozidla výrobcem prodejci nebo prodej koncovému uživateli;
63. „dodáním na trh“ se rozumí dodání vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku k distribuci nebo použití na trhu Unie v rámci obchodní činnosti, ať už za úplaty nebo bezplatně;
64. „uvedením na trh“ se rozumí první dodání vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku v Unii;
65. „typem vozidla“ se rozumí skupina vozidel, včetně variant a verzí určité kategorie, které se neliší alespoň v těchto podstatných ohledech:

- a) kategorie nebo podkategorie,
  - b) výrobce,
  - c) podvozek, rám, pomocný rám, podlahová část nebo konstrukce, do kterých jsou upevněny hlavní konstrukční části,
  - d) princip pohonu,
  - e) označení typu výrobcem;
66. „variantou“ se rozumí vozidlo stejného typu, přičemž:
- a) základní vlastnosti tvaru karoserie jsou stejné,
  - b) mají stejný pohon a konfiguraci pohonu,
  - c) pokud je součástí pohonu spalovací motor, mají stejný provozní cyklus motoru,
  - d) mají stejný počet a uspořádání válců,
  - e) mají stejný typ převodovky,
  - 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,
  - i) rozdíl ve výkonu pohonné jednotky mezi nejnižší hodnotou a nejvyšší hodnotou nepřekračuje 30 % nejnižší hodnoty;
67. „verzí“ se rozumí vozidlo sestávající z kombinace položek obsažených ve schvalovací dokumentaci uvedené v čl. 27 odst. 10.

#### *Článek 4* **Kategorie vozidla**

1. Vozidla kategorie L zahrnují dvoukolová, tříkolová a čtyřkolová motorová vozidla rozdělená do kategorií podle následujících odstavců 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 miniaut.
2. Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto kategorie a podkategorie vozidel popsané v příloze I:
  - a) Vozidlo kategorie L1e (lehké dvoukolové motorové vozidlo), dále rozdělené do podkategorií:

- i) Vozidlo L1Ae (motokolo);
- ii) Vozidlo L1Be (dvoukolový moped).
- b) Vozidlo kategorie L2e (tříkolový moped).
- c) Vozidlo kategorie L3e (dvoukolový motocykl), dále rozdělené do podkategorií podle:
  - i) výkonu motocyklu<sup>53</sup>, dále rozdělené do podkategorií:
    - Vozidlo A1 (motocykl s nízkým výkonem);
    - Vozidlo A2 (motocykl se středním výkonem);
    - Vozidlo A3 (motocykl s vysokým výkonem).
  - ii) maximální konstrukční rychlosti vozidla:
    - nižší nebo rovna 130 km;
    - vyšší než 130 km/h.
- d) Vozidlo kategorie L4e (dvoukolový motocykl s postranním vozíkem).
- e) Vozidlo kategorie L5e (motorová tříkolka), dále rozdělené do podkategorií:
  - i) Vozidlo podkategorie L5Ae (tříkolka);
  - ii) Vozidlo podkategorie L5Be (komerční tříkolka), dále rozdělené do podkategorií:
    - Vozidlo L5Be–U: užitková tříkolka určená výlučně pro přepravu zboží;
    - Vozidlo L5Be–P: vozidlo určené a užívané především pro přepravu cestujících.
- f) Vozidlo kategorie L6e (lehké čtyřkolky), dále rozdělené do podkategorií:
  - i) Vozidlo L6Ae (lehká silniční čtyřkolka);
  - ii) Vozidlo L6Be (lehké miniauto), dále rozdělené do podkategorií:
    - Vozidlo L6Be–U: užitkové vozidlo určené výlučně pro přepravu zboží;
    - Vozidlo L6Be–P: vozidlo určené a užívané především pro přepravu cestujících.
- g) Vozidlo kategorie L7e (těžké čtyřkolky), dále rozdělené do podkategorií:

---

<sup>53</sup> Úř. věst. L 403, 30.12.2006, přepracovaná směrnice o řidičských průkazech 2006/126/ES, s. 21, definice výkonu, kategorie A1 a A2.



- i) Vozidlo podkategorie L7Ae (těžká silniční čtyřkolka);
  - ii) Vozidlo podkategorie L7Be (těžké miniauto), dále rozdělené do podkategorií:
    - Vozidlo L7Be–U: užitkové vozidlo určené výlučně pro přepravu zboží;
    - Vozidlo L7Be–P: vozidlo určené a užívané především pro přepravu cestujících.
3. Vozidla kategorie L uvedená v odstavci 2 jsou podle pohonu vozidla dále rozdělena do těchto podkategorií:
- a) poháněné spalovacím motorem:
    - vznětový motor;
    - zážehový motor;
  - b) poháněné 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) poháněné motorem na předem stlačený vzduch, který neemituje vyšší objem znečišťujících látek a/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) poháněné elektrickým motorem;
  - e) hybridní vozidlo s kombinací kterékoli pohonné konfigurace uvedené v předcházejících písmenech a), b), c) nebo d) nebo s jakoukoli vícečetnou kombinací těchto pohonných konfigurací včetně vícečetných spalovacích a/nebo elektrických motorů.
4. Pokud se týká zařazení 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 L1Ae a L1Be a kategorie L3e se svými podkategoriemi L3e – A1, L3e – A2 a L3e – A3;
  - b) kategorie L2e a kategorie L5e se svými podkategoriemi L5Ae a L5Be;
  - c) kategorie L6e se svými podkategoriemi L6Ae a L6Be a kategorie L7e se svými podkategoriemi L7Ae a L7Be;
  - d) jakýkoli jiný logický sled kategorií a/nebo podkategorií navržený výrobcem a schválený schvalovacím orgánem.

## KAPITOLA II OBECNÉ POVINNOSTI

### *Článek 5*

#### ***Obecné povinnosti členských států a vnitrostátních orgánů***

1. Členské státy zřídí a jmenují schvalovací orgány příslušné v záležitostech týkajících se schvalování typu a orgány dozoru nad trhem příslušné v záležitostech týkajících se dozoru nad trhem podle tohoto nařízení. Členské státy oznámí Komisi zřízení a jmenování těchto orgánů v souladu s článkem 68.

V oznámení o schvalovacích orgánech a orgánech dozoru nad trhem se uvádí jejich jméno, adresa včetně elektronické adresy a oblast odpovědnosti.

2. Vnitrostátní orgány povolí prodej, registraci a uvedení do provozu pouze těch vozidel, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jež splňují požadavky tohoto nařízení.
3. Nesmějí zakázat, omezit ani bránit registraci vozidel, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jejich prodeji nebo uvedení do provozu nebo jejich jízdě na silnici 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 samostatných technických celků vstupujících na trh Unie v souladu s kapitolou III nařízení (ES) č. 765/2008.

### *Článek 6*

#### ***Obecné povinnosti schvalovacích orgánů***

1. Schvalovací orgány zajistí, aby výrobci žádající o schválení typu splnili své povinnosti podle tohoto nařízení.
2. Schvalovací orgány schválí pouze vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež splňují požadavky tohoto nařízení.

### *Článek 7*

#### ***Obecné povinnosti výrobců***

1. Výrobce zajistí, aby byla vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky při prodeji nebo uvedení do provozu vyrobeny a schváleny v souladu s požadavky uvedenými v tomto nařízení a v aktech v přenesené pravomoci a prováděcích aktech přijatých na základě tohoto nařízení. U víceúrovňového 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 těchto konstrukčních částí a systémů.

2. Výrobce, který změní neúplné vozidlo takovým způsobem, že to vede k zařazení do jiné kategorie vozidel, což má za následek, že právní požadavky, které byly posouzeny v předchozím stadiu schvalování, se změnily, je odpovědný také za splnění změněných požadavků.
3. 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.
4. Dále jmenuje zástupce pro účely dozoru nad trhem, jímž může být zástupce uvedený v odstavci 2 nebo jeden další zástupce.
5. Výrobce odpovídá schvalovacímu orgánu za všechna hlediska postupu schvalování a za zajištění shodnosti výroby, ať už je výrobce přímo zapojen do všech stupňů výroby vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku či nikoliv.
6. Výrobce zajistí, že budou používány postupy, díky kterým zůstane zachována shodnost sériové výroby. Přiměřeně 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.
7. Navíc k povinnému označení a značkám schválení typu, jimiž jsou opatřena jeho vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky v souladu s článkem 37, uvede výrobce na svých vozidlech, systémech, konstrukčních částech nebo samostatných technických celcích své jméno, svou zapsanou obchodní firmu nebo zapsanou ochrannou známku a adresu, na níž jej lze kontaktovat, nebo není-li to u systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků možné, na obalu nebo v dokladu přiloženém k systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku. Adresa musí uvádět jediné místo, na kterém lze výrobce kontaktovat.
8. 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 8*

#### ***Povinnosti výrobců týkající se shody vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků***

1. Výrobce, který se domnívá nebo má důvod se domnívat, že jeho vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, který byl prodán nebo vstoupil na trh, 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.

2. Pokud vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek představuje riziko, výrobce o tom okamžitě informuje orgány dozoru nad trhem a schvalovací orgány členských států, v nichž došlo k prodeji nebo uvedení do provozu tohoto vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, a uvede podrobnosti zejména o neshodě a o přijatých nápravných opatřeních.
3. Výrobce uchovává dokumentaci uvedenou v článku 25 a prohlášení o shodě uvedená v článku 36 k dispozici schvalovacím orgánům po období nejméně 10 let.
4. Výrobce předloží příslušnému vnitrostátnímu orgánu na základě jeho odůvodněné žádosti všechny informace a dokumentaci nezbytné k prokázání shody vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku v jednom z úředních jazyků členského státu uvedeného orgánu. Výrobce na žádost vnitrostátního orgánu poskytne součinnost při veškerých opatřeních přijatých s cílem odstranit riziko vyvolané jeho vozidly, systémy, konstrukčními částmi nebo samostatnými technickými celky, jež byly prodány, zaregistrovány nebo uvedeny do provozu.

#### *Článek 9*

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

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

- 1) uchovávat dokumentaci uvedenou v článku 25 a prohlášení o shodě uvedená v článku 36 k dispozici schvalovacím orgánům po období nejméně 10 let;
- 2) podávat schvalovacímu orgánu na základě jeho odůvodněné žádosti všechny informace a dokumentaci nezbytné k prokázání shody vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku;
- 3) spolupracovat s orgány dozoru nad trhem a/nebo schvalovacími orgány, pokud o to požádají, na činnostech, jejichž cílem je vyloučit rizika vyvolaná vozidly, systémy, konstrukčními částmi nebo samostatnými technickými celky, na které se vztahuje jeho plná moc.

#### *Článek 10*

##### ***Obecné povinnosti dovozců***

1. Dovozece smí na trhu Unie prodávat nebo registrovat pouze vyhovující vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky.
2. Před prodejem, registrací nebo uvedením do provozu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku dovozce pro toto vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek zajistí EU schválení typu. Dovozece zajistí soulad schvalovací dokumentace s požadavky čl. 27 odst. 10, zajistí, aby vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nesly požadovanou značku schválení typu, aby k nim byly přiloženy požadované dokumenty, aby byly v souladu s čl. 7 odst. 7, a aby výrobce splnil požadavky čl. 7 odst. 6.

3. Domnívá-li se dovozce nebo má-li důvod se domnívat, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek není ve shodě s požadavky tohoto nařízení, zejména že neodpovídá svému schválení typu, nesmí vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek prodat nebo zaregistrovat, dokud nebude uveden ve shodu. Pokud se navíc domnívá nebo má důvod se domnívat, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek představuje riziko, informuje o tom výrobce, orgány dozoru nad trhem a schvalovací orgány.
4. Dovozece uvede na vozidlu, systému, konstrukční části nebo samostatném technickém celku své jméno, svou zapsanou obchodní firmu nebo zapsanou ochrannou známku a adresu, na niž jej lze kontaktovat, nebo není-li to u systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků možné, na obalu nebo v dokladu přiloženém k systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku.
5. Dovozece zajistí, aby byly k vozidlu, systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku přiloženy pokyny a informace požadované v článku 59 v úředních 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 v souvislosti s riziky, které vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek představuje, v zájmu ochrany zdraví a bezpečnosti spotřebitelů provádí šetření nevyhovujících vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků a pokud je to nutné, vede knihu stížností a stažení z provozu, a průběžně o těchto kontrolách informuje distributory.

#### *Článek 11*

#### ***Povinnosti dovozců týkající se shody vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků***

1. Dovozece, který se domnívá nebo má důvod se domnívat, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, který prodal nebo zaregistroval nebo za jehož uvedení do provozu odpovídá, 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 nebo samostatný technický celek představuje riziko, dovozce o tom okamžitě informuje orgány dozoru nad trhem a schvalovací orgány členských států, v nichž toto vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek dodal na trh, a uvede podrobnosti zejména o neshodě a o přijatých nápravných opatřeních.
3. Dovozece po dobu 10 let uchovává kopii prohlášení o shodě pro potřeby orgánů dozoru nad trhem a schvalovacích orgánů a zajistí, že schvalovací dokumentace uvedená v čl. 27 odst. 10 může být těmito 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 jednom z úředních jazyků členského státu uvedeného orgánu. Dovozce na žádost uvedeného orgánu poskytne součinnost při veškerých opatřeních přijatých s cílem odstranit riziko vyvolané vozidlem, systémem, konstrukční částí nebo samostatným technickým celkem, jenž prodal, zaregistroval nebo za jehož uvedení do provozu odpovídá.

#### *Článek 12*

#### ***Obecné povinnosti distributorů***

1. Distributor jedná v souvislosti s platnými požadavky v případě prodeje, registrace nebo uvedení do provozu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku s náležitou péčí.
2. Distributor před prodejem, registrací nebo uvedením do provozu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku ověří, zda nese povinný štítek 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 prodeji, registraci nebo uvedení do provozu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, a zda výrobce a dovozce splnil požadavky stanovené v čl. 7 odst. 6 a 7 a v čl. 10 odst. 4.
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 13*

#### ***Povinnosti distributorů týkající se shody vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků***

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 prodat nebo zaregistrovat a musí zabránit jejich uvedení 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 prodal nebo zaregistroval nebo za jehož uvedení do provozu odpovídá, není ve shodě s tímto nařízením, zajistí, aby byla přijata nezbytná nápravná opatření k uvedení tohoto vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku ve shodu, nebo případně k jejich stažení z trhu nebo z oběhu.
3. Pokud vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek představuje riziko, distributor o tom okamžitě informuje orgány dozoru nad trhem a schvalovací orgány členských států, v nichž vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek prodal, zaregistroval nebo odpovídal za jejich uvedení do provozu, jakož i výrobce a dovozce, a uvede podrobnosti zejména o neshodě a o přijatých nápravných opatřeních.

4. Distributor vnitrostátnímu orgánu na základě jeho odůvodněné žádosti poskytne všechny informace a dokumentaci nezbytné k prokázání shody vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku. Poskytne uvedenému orgánu na jeho žádost součinnost při veškerých opatřeních přijatých s cílem odstranit riziko vyvolané vozidlem, systémem, konstrukční částí nebo samostatným technickým celkem, jež prodal, zaregistroval nebo za jejichž uvedení do provozu odpovídal.

#### *Článek 14*

#### ***Další povinnosti dovozců a distributorů***

Dovozce nebo distributor se pro účely tohoto nařízení považuje za výrobce, na něhož se vztahují povinnosti výrobce podle článků 7 až 9, pokud prodá 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, jež byly již prodány, zaregistrovány nebo uvedeny do provozu, způsobem, který může ovlivnit jejich soulad s příslušnými požadavky.

#### *Článek 15*

#### ***Identifikace hospodářských subjektů***

Hospodářské subjekty musí na žádost orgánů dozoru nad trhem a schvalovacích orgánů a po dobu 10 let identifikovat:

- 1) kterýkoli hospodářský subjekt, jenž jim dodal vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek;
- 2) kterýkoli hospodářský subjekt, jemuž dodaly vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek.

## **KAPITOLA III HMOTNĚPRÁVNÍ POŽADAVKY**

#### *Článek 16*

#### ***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.
2. Komise v zájmu zajištění vysoké úrovně bezpečnosti a ochrany životního prostředí stanoví pomocí aktů v přenesené pravomoci v souladu s články 76, 77 a 78 podrobné technické požadavky, případně včetně zkušebních postupů a hraničních hodnot, a to pouze pro jiné požadavky, než jsou environmentální limity a prahové hodnoty uvedené v přílohách VI a VII tohoto nařízení.

### *Článek 17*

#### **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:

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

### *Článek 18*

#### **Opatření týkající se změn hnacího ústrojí vozidla**

1. „Hnací ústrojí“ 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 znečišťujících látek, převodovky a jejího ovládání – hnacího hřídele, řemenového nebo řetězového převodu, diferenciálů, koncového převodu a pneumatik poháněných kol (rádius).
2. Vozidla kategorie L musí být vybavena k tomu určenými prvky bránícími neoprávněným úpravám hnacího ústrojí vozidla, jež stanoví akt v přenesené pravomoci 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 a/nebo výkonu a/nebo maximální konstrukční rychlosti vozidla deklarované výrobcem vozidla při schválení typu, a/nebo
  - b) zabránit škodám na životním prostředí.
3. Komise stanoví aktem v přenesené pravomoci přijatým v souladu s články 76, 77 a 78 specifické požadavky pro prvky uvedené v odstavci 2.
4. 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 prodeje, registrace nebo uvedení do provozu původního vozidla, včetně posledních změn těchto požadavků.

### *Článek 19*

#### **Obecné požadavky na palubní diagnostické systémy**

1. Do čtyř let po datu uvedeném v čl. 82 druhém pododstavci musí být všechna nová vozidla podkategorií L1Be, L3e, L5e, L6Ae a L7Ae vybavena prvním stupněm



palubního diagnostického (OBD) systému sledujícího kontinuitu elektrického obvodu, zkratované a otevřené elektrické obvody a racionalitu obvodu motoru a řídicích systémů vozidla (OBD I).

2. Do šesti let po datu uvedeném v čl. 82 druhém pododstavci musí být všechna nová vozidla podkategorií L6Be a L7Be vybavena OBD I.
3. Do osmi let po datu uvedeném v čl. 82 druhém pododstavci musí být všechna nová vozidla vybavena OBD I.
4. Na základě potvrzení v rozhodnutí, které přijme Komise v souladu s čl. 21 odst. 4, musí být do osmi let po datu uvedeném v čl. 82 druhém pododstavci všechna nová vozidla (pod)kategorií L1Be, L3e, L5e, L6Ae a L7Ae vybavena navíc také druhým stupněm palubního diagnostického systému (OBD II), jenž navíc k funkcím OBD I sleduje nejen úplná selhání, ale také zhoršení funkce systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků po dobu životnosti vozidla, pokud studie dopadů na životní prostředí uvedená v čl. 21 odst. 4 a 5 prokáže jeho nákladovou efektivitu.
5. Podrobné hraniční hodnoty emisí pro OBD stanoví příloha VI(B).
6. Komise se zmocňuje, aby v souladu s články 76, 77 a 78 přijala akt v přenesené pravomoci, který stanoví podrobné technické požadavky na palubní diagnostiku, včetně funkčních požadavků na OBD a zkušebních postupů ohledně témat uvedených v odstavcích 1 až 5, s cílem zajistit vysokou úroveň funkční bezpečnosti, ochrany životního prostředí a stejné standardní úrovně přístupu k informacím ohledně oprav a údržby pro všechny opravny vozidel.

#### *Článek 20*

#### ***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. Pokud se vozidlo užívá za běžných nebo zamýšlených podmínek, musí být jeho funkční bezpečnost zaručena po celou dobu životnosti vozidla.
2. 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.
3. Požadavky uvedené v odstavcích 1 a 2 se týkají vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, pokud toto nařízení stanoví, že jsou použitelná pro příslušnou kategorii vozidel.
4. Komise v zájmu zajištění vysoké úrovně bezpečnosti stanoví aktem v přenesené pravomoci v souladu s články 76, 77 a 78 specifické požadavky na funkční bezpečnost vozidel, včetně zkušebních postupů a limitních hodnot.

*Článek 21*  
**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, po celou dobu své životnosti splňovala environmentální požadavky stanovené v příloze V, VI a VII.
2. Výrobce zajistí, aby vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky dodržovaly zkušební postupy a požadavky, které stanoví akt v přenesené pravomoci uvedený v odstavci 12.
3. Výrobce zajistí splnění požadavků v rámci schvalování typu týkajících se ověřování životnosti. Na základě volby výrobce lze použít 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 vozidel spočívající v dosažení vzdálenosti uvedené v části A přílohy VII, při níž se schvalovacímu orgánu prokazuje, že environmentální požadavky stanovené tímto nařízením, jeho akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty jsou splněny, a to v pravidelných intervalech v průběhu kilometrového nájezdu vozidla a na konci kilometrového nájezdu;
  - b) vynásobení faktorů zhoršení uvedených v části B přílohy VII a výsledků environmentálních zkoušek u vozidla, které po prvním nastartování na konci výrobní linky najelo více než 100 km; výsledky výpočtu musí být nižší než environmentální limity v části A přílohy VI, přičemž se prokazují tyto skutečnosti:
    - Výrobce v rámci tohoto postupu schvalovacímu orgánu prokazuje vliv na životní prostředí u vozidla, které po prvním nastartování na konci výrobní linky najelo více než 100 km a které je vybaveno rychle opotřebovanými systémy a konstrukčními částmi.
    - Při použití tohoto postupu výrobce schvalovacímu orgánu předloží důkazy a prokáže souvislost mezi dvěma zkouškami životnosti uvedenými v písmenech a) a b).
4. Komise nejpozději 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 data začátku použitelnosti pro normu Euro 5 (respektive Euro 6 pro motocykly kategorie L3e) uvedená v příloze IV a environmentální požadavky pro Euro 5 (Euro 6 pro motocykly kategorie L3e) uvedené v přílohách V, VI(A3), VI(B2), VI(C2) a VII, týkající se kilometrových nájezdů po dobu životnosti a faktorů zhoršení pro Euro 5 (Euro 6 pro motocykly kategorie L3e).
5. Komise na základě zjištění studie o dopadech na životní prostředí potvrdí:

- a) data začátku použitelnosti norem úrovně Euro 5 (Euro 6 pro motocykly kategorie L3e) uvedené v příloze IV;
  - b) emisní limity Euro 5 (Euro 6 pro motocykly kategorie L3e) uvedené v příloze VI(A3) a prahové hodnoty pro OBD v příloze VI(B2);
  - c) že všechna nová vozidla (pod)kategorií L3e, L5e, L6Ae a L7Ae musí být navíc k prvnímu stupni OBD (OBD I) vybavena i druhým stupněm OBD (OBD II) na úrovni normy Euro 5 (Euro 6 pro motocykly kategorie L3e);
  - d) že se zavedou zkušební požadavky na shodnost v provozu na úrovni normy Euro 5 (Euro 6 pro motocykly kategorie L3e), pro které (pod)kategorie vozidel kategorie L se tyto zkoušky shodnosti v provozu zavedou, a do kterého data budou povinné pro všechny kategorie vozidel kategorie L. „Shodností v provozu“ se rozumí zkoušky reprezentativních vozidel z vozového parku na trhu s cílem ověřit, zda technická opatření přijímaná výrobcem i nadále zajišťují účinné omezení výfukových emisí a emisí způsobených vypařováním, a zda jsou skutečně dodržována opatření funkční bezpečnosti a související úroveň bezpečnosti podle tohoto nařízení, a to po dobu běžné životnosti vozidel za běžných podmínek užívání;
  - e) které z (pod)kategorií L1Ae, L1Be, L2e, L5Be, L6Be a L7Be pro úroveň Euro 5 by měly podléhat pouze zkouškám SHED, nebo by alternativně měly podléhat pouze zkouškám propustnosti palivové nádrže a rozvodů s limitními hodnotami zkoušek uvedenými v příloze VI(C2);
  - f) kilometrové nájezdy po dobu životnosti pro úroveň Euro 5 (Euro 6 pro motocykly kategorie L3e) uvedené v příloze VII(A) a faktory zhoršení pro úroveň Euro 5 (Euro 6 pro motocykly kategorie L3e) uvedené v příloze VII(B);
  - g) proveditelnost, související datum začátku použitelnosti a to, pro které (pod)kategorie se zavedou emisní požadavky pro emise mimo cyklus nad rámec úrovně Euro 5 (Euro 6 pro motocykly kategorie L3e).
6. Vozidla se stoprocentně elektrickým pohonem a/nebo vozidla poháněná výlučně předem stlačeným vzduchem jsou vyloučena z environmentálních požadavků uvedených v příloze V, druh zkoušky I až VIII. Tato vozidla musí splňovat funkční požadavky OBD stanovené aktem v přenesené pravomoci, aby bylo možné tato vozidla v případě vadné funkce efektivně opravit.
7. Vozidla na plynná paliva musí splňovat emisní limity pro schválení typu a hraniční emisní hodnoty OBD pro zážehové motory. Musí také dodržet související zkušební postupy a požadavky definované aktem v přenesené pravomoci uvedeným v odstavci 12. Vozidla na plynné palivo využívající jednopalivovou, dvoupalivovou nebo vícepalivovou technologii a/nebo hybridní elektrická vozidla jsou vyloučena z požadavků zkoušky SHED na emise způsobené vypařováním. Elektrická hybridní vozidla a/nebo vozidla na plynná paliva, jež jsou částečně poháněna zážehovým motorem na benzín, benzínové směsi nebo ethanol musí splňovat požadavky na nepropustnost palivové nádrže a rozvodu paliva stanovené aktem v přenesené pravomoci uvedeným v odstavci 12.

8. Vozidla poháněná vznětovým motorem, jenž využívá pouze málo těžkou naftu nebo paliva odpovídající naftě, jsou vyloučena z požadavků a zkušebních limitů týkajících se emisí způsobených vypařováním.
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 podle volby výrobce zkouší buď pouze základní poháněné vozidlo bez postranního vozíku, nebo kompletní sestava.
10. „Náhradním zařízením k regulaci znečišťujících látek” se rozumí zařízení nebo soubor takových zařízení, který je určen jako náhrada původního zařízení k regulaci znečišťujících látek a může být schválen jako samostatný technický celek podle definice v aktech v přenesené pravomoci a prováděcích aktech k tomuto nařízení.  
  
Výrobci zajistí, aby veškerá náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek obdržela při prodeji nebo uvedení do provozu v Evropské 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 v zájmu zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí stanoví pro témata uvedená v odstavcích 2, 3, 4 a 5 aktem v přenesené pravomoci v souladu s články 76, 77 a 78 podrobné technické specifikace environmentálních požadavků včetně zkušebních postupů.

#### *Článek 22*

#### ***Další environmentální požadavky, pokud jde o emise skleníkových plynů a spotřebu paliva***

1. Výrobce v příslušném cyklu laboratorních zkoušek emisí zjistí objem emisí CO<sub>2</sub> (oxid uhličitý) a oznámí jej schvalovacímu orgánu. Spotřeba paliva se buď vypočítá na základě laboratorních výsledků emisí v rámci schvalování typu nebo se změří, a oznámí se schvalovacímu orgánu.
2. Výsledek měření CO<sub>2</sub> i vypočítaná nebo změřená spotřeba paliva se uvedou v dokumentaci, jakož i v prohlášení o shodě.  
  
Kromě uvedení na prohlášení o shodě výrobce zajistí poskytnutí údajů o emisích CO<sub>2</sub> a spotřebě paliva kupujícímu v době koupě nového vozidla ve formátu, který uzná za vhodný.
3. Komise stanoví metody měření emisí CO<sub>2</sub> a výpočtu nebo měření spotřeby paliva aktem v přenesené pravomoci přijatým v souladu s články 76, 77 a 78.

# KAPITOLA IV

## POSTUPY EU SCHVÁLENÍ TYPU

### Článek 23

#### *Postupy pro EU schválení typu*

1. Pro žádost o schválení typu vozidla si výrobce může zvolit jeden z těchto postupů:
  - a) postupné schválení typu;
  - b) jednorázové schválení typu;
  - c) vícestupňové schválení typu.

Pro schválení typu systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků se použije 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 celého vozidla.
3. Jednorázové schválení typu spočívá ve schválení úplného vozidla v jednom kroku.
4. Při vícestupňovém 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.

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

Schválení typu pro závěrečný stupeň dokončení se udělí pouze poté, co schvalovací orgán ověřil, že schválení typu vydané/vydaná pro neúplné vozidlo potvrzuje/potvrzují, že typ vozidla schválený v závěrečném stupni splňuje všechny technické požadavky platné v době, kdy bylo/byla schválení typu vydáno/vydána, a pro kategorii vozidla, pro které je uděleno schválení typu úplného vozidla.

Vícestupňové schválení typu uvedené v odst. 1 písm. c) se použije pouze pro užitková vozidla podkategorií L5Be–U, L6Be–U a L7Be–U.

5. Výběrem schvalovacího postupu nejsou dotčeny příslušné požadavky, kterým musí schvalovaný typ vozidla vyhovět v době vydání schválení typu úplného vozidla.
6. Komisi se svěřují prováděcí pravomoci k tomu, aby stanovila vzory pro podrobnosti uspořádání s ohledem na postupy schvalování typu v článku 73.

*Článek 24*  
***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 25*  
***Dokumentace***

1. Žadatel předloží schvalovacímu orgánu dokumentaci.
2. Dokumentace obsahuje tyto údaje:
  - 1) informační dokument podle vzoru stanoveného Komisí v souladu s článkem 73;
  - 2) veškeré údaje, výkresy, fotografie a další informace požadované prováděcím aktem přijatým podle článku 73;
  - 3) v případě vozidel, uvedení zvoleného postupu v souladu s čl. 23 odst. 1.
3. Dokumentace může být dodána na papíře nebo v elektronickém formátu.

*Článek 26*  
***Zvláštní požadavky na informace, které je třeba uvést v žádosti o schválení typu podle různých postupů***

1. K žádosti o postupné schválení typu musí být připojena dokumentace podle článku 25 společně s úplným souborem certifikátů schválení typu požadovaných podle každého z použitelných aktů uvedených v příloze II.
2. K žádosti o jednorázové schválení typu musí být připojena dokumentace podle článku 25, jež obsahuje příslušné informace v souvislosti s akty uvedenými v příloze II.
3. Aniž jsou dotčeny odstavce 1 a 2, poskytují se pro účely vícestupňového schválení typu tyto informace:
  - a) v prvním stupni ty části dokumentace a certifikáty EU schválení typu požadované pro úplné vozidlo, 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 provedených změnách nebo doplňcích vozidla.

4. Schvalovací orgán může prostřednictvím odůvodněné žádosti nařídit výrobci poskytnutí jakýchkoliv dalších informací potřebných k rozhodnutí o tom, jaké zkoušky jsou vyžadovány, nebo k usnadnění těchto zkoušek.

## **KAPITOLA V**

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

#### *Článek 27*

#### ***Obecná ustanovení***

1. Schvalovací orgány udělí EU schválení typu až poté, co ověří shodu výrobních postupů uvedených v článku 31, jakož i soulad typu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku s příslušnými požadavky.
2. EU schválení typu se uděluje v souladu s články 29, 30, 31 a 32.
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 objasňující důvody svého rozhodnutí a uvádějící důkazy pro svá zjištění.
4. Certifikáty EU schválení typu se číslují v souladu s harmonizovaným systémem stanoveným prováděcím aktem přijatým podle článku 73.
5. Schvalovací orgán zašle pro každý typ vozidla, který schválí, schvalovacím orgánům ostatních členských států do jednoho měsíce kopii certifikátu EU schválení typu vozidla i s přílohami. Tato kopie může mít elektronickou formu.
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 ve 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. Na žádost schvalovacího orgánu jiného členského státu mu schvalovací orgán, jenž udělil EU schválení typu, zašle do jednoho měsíce od obdržení této žádosti kopii dotyčného vyžádaného certifikátu EU schválení typu i s přílohami. Tato kopie může mít elektronickou formu.
9. Na žádost Komise předloží schvalovací orgán informace uvedené v odstavcích 5 až 8 také Komisi.
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 rejstřík s obsahem schvalovací dokumentace podle vhodného číslování nebo jiného značení, 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.

#### *Článek 28*

#### ***Specifická ustanovení týkající se vydávání EU schválení typu úplného vozidla***

1. Certifikát schválení typu obsahuje následující přílohy:
  - a) schvalovací dokumentaci uvedenou v čl. 27 odst. 10;
  - b) výsledky zkoušek;
  - c) jméno (jména) a podpisový vzor (vzory) osoby (osob) oprávněných podepisovat prohlášení o shodě a jejich funkce v podniku.
2. Certifikát schválení typu se vydává na základě vzoru uvedeného v prováděcím aktu přijatém v souladu s článkem 73.
3. U každého typu vozidla schvalovací orgán
  - a) vyplní všechny příslušné rubriky certifikátu EU schválení typu, včetně příloženého listu s výsledky zkoušek, podle vzoru pro certifikát schválení typu;
  - b) sestaví seznam schvalovací dokumentace;
  - c) bez prodlení vydá vyplněný certifikát i s jeho přílohami žadateli.
4. V případě EU schválení typu, u něž byla v souladu s článkem 39 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.

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.

#### *Článek 29*

#### ***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 samostatnými 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 taková konstrukční část nebo samostatný technický celek montovány výrobcem vozidla, ověří se dodržení všech příslušných omezení použití nebo podmínek pro montáž během schvalování vozidla.

### *Článek 30*

#### ***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 zkušebnami.

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.

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 uvedeným v aktech v přenesené pravomoci přijatých na základě tohoto nařízení.

5. Zkušební metody se simulací musí splňovat podmínky uvedené v aktech v přenesené pravomoci přijatých na základě tohoto nařízení.
6. Aby se zajistilo, že výsledky zkoušek se simulací budou stejně průkazné jako výsledky fyzických zkoušek, stanoví Komise aktem v přenesené pravomoci v souladu s články 76, 77 a 78 požadavky, jež je možné podrobit zkouškám se simulací, a podmínky, za nichž musí být zkoušky se simulací prováděny.

### *Článek 31*

#### ***Opatření pro shodnost výroby***

1. Schvalovací orgán, který uděluje EU schválení typu, přijme nezbytná opatření, aby případně ve spolupráci se schvalovacími orgány ostatních členských států ověřil, že byla přijata dostatečná opatření k zajištění shody vyráběných vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků se schváleným typem.
2. Schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, přijme s ohledem na toto schválení nezbytná opatření, aby případně ve spolupráci se schvalovacími orgány ostatních členských států ověřil, zda jsou opatření uvedená v odstavci 1 nadále dostatečná a zda se vyráběná vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky nadále shodují se schváleným typem.
3. 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 s ohledem na regulační požadavky, které jsou předmětem EU schválení typu, na vzorcích odebraných v zařízeních výrobce, včetně výrobních zařízení. Podrobnosti postupů ověřování se stanoví v prováděcím aktu přijatém na základě tohoto nařízení v souladu s článkem 73.
4. Pokud schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, zjistí, že se opatření uvedená v odstavci 1 neuplatňují, významným způsobem se odchylují 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.
5. Komisi se v souladu s článkem 73 tohoto nařízení udělují pravomoci přijmout prováděcí akt, který stanoví podrobná opatření ohledně shodnosti výroby.

## **KAPITOLA VI ZMĚNY EU SCHVÁLENÍ TYPU**

### *Článek 32*

#### ***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 33 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 33 se uplatní, pouze pokud schvalovací orgán na základě těchto kontrol nebo zkoušek usoudí, že požadavky týkající se EU schválení typu jsou nadále splněny.

### *Článek 33*

#### ***Revize a rozšíření EU schválení typu***

1. Pokud se změnilý údaje zaznamenané 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 jejího nového vydání. Za splnění tohoto požadavku se považuje rovněž vydání konsolidované a 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 kteréhokoli aktu uvedeného v příloze II použitelného na schválený typ vozidla nebo na schválený systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek.

V případě rozšíření vydá schvalovací orgán revidovaný 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 jeho nového vydání.

3. Při každém vydání změněných stránek nebo konsolidované a 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.

*Článek 34*  
**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 konsolidovanou a 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 27.

**KAPITOLA VII**  
**PLATNOST EU SCHVÁLENÍ TYPU**

*Článek 35*  
**Skončení platnosti**

1. EU schválení typu se vydává s neomezenou dobou platnosti.
2. Platnost EU schválení typu vozidla končí v těchto případech:
  - a) nové požadavky kteréhokoli aktu použitelného na schválený typ vozidla se stanou závaznými pro prodej, registraci nebo uvedení do provozu nových 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 zvláštního omezení v souladu s článkem 38.
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.

Po obdržení oznámení uvedeného v prvním pododstavci schvalovací orgán, jenž vozidlu udělil EU schválení typu, do jednoho měsíce příslušně informuje 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 39.

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 36 Prohlášení o shodě*

1. Výrobce jako držitel schválení typu úplného 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 výrobci.

2. Výrobce použije vzor prohlášení o shodě přijatý Komisí v souladu s článkem 73.
3. Pokud s kupujícím vozidla nebyla uzavřena jiná smlouva, prohlášení o shodě se vystaví v úředním jazyce členského státu, kde je vozidlo zakoupeno.
4. Prohlášení o shodě je upraveno tak, aby se zabránilo jeho padělání. K tomuto účelu se použije papír chráněný barevnými grafickými prostředky nebo vodotiskem v podobě identifikačního označení výrobce.
5. Prohlášení o shodě se vyplňuje v celém rozsahu a nesmí obsahovat jiná omezení týkající se použití vozidla než ta, jež jsou stanovena v prováděcím aktu přijatém v souladu s článkem 73.
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 předchozím stupni.
7. V prohlášení o shodě uvedeném v prováděcím aktu přijatém na základě tohoto nařízení pro vozidla schválená v souladu s čl. 39 odst. 2 se v záhlaví uvede věta „Schválení typu na základě článku 39 (prozatímní schválení) pro úplná a dokončená vozidla“.
8. V prohlášení o shodě uvedeném v prováděcím aktu přijatém na základě tohoto nařízení pro vozidla, jejichž typ byl schválen v souladu s článkem 41, se 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 uvedené v prováděcím aktu, jež označuje pro každý rok výroby zařazení tohoto vozidla do pořadí výroby připadající na tento rok.

9. Aniž je dotčen odstavec 1, může výrobce předávat údaje nebo informace obsažené v prohlášení o shodě vnitrostátním orgánům elektronickými prostředky.
10. Duplikát prohlášení o shodě smí vydat pouze výrobce. Na přední straně každého duplikátu prohlášení musí být jasně uvedeno označení „duplikát“.

#### *Článek 37*

#### ***Povinné označení 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 požadovaným příslušným aktem v přenesené pravomoci nebo prováděcím aktem uvedeným v příloze II.
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 aktem v přenesené pravomoci nebo prováděcím aktem uvedeným v příloze II.
3. Pokud není taková značka schválení typu pro konstrukční část nebo samostatný technický celek požadována, opatří výrobce tuto část nebo celek alespoň svou obchodní firmou nebo ochrannou známkou, číslem typu a identifikačním číslem.
4. EU povinný štítek a značka schválení typu musí být v souladu se vzorem stanoveným v prováděcím aktu přijatém na základě tohoto nařízení a uvedeném v článku 73.

## **KAPITOLA IX VÝJIMKY PRO NOVÁ TECHNICKÁ ŘEŠENÍ NEBO KONCEPCE**

#### *Článek 38*

#### ***Výjimky pro nová technická řešení nebo nové koncepce***

1. Výrobce může požádat o EU schválení typu pro typ 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 následující 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 písmeni b).
3. Udělení výjimky týkající se nových technických řešení nebo nových koncepcí podléhá schválení Komise v podobě rozhodnutí přijatého v souladu s postupem podle čl. 74 odst. 2.
4. Schvalovací orgán může do rozhodnutí Komise o tomto schválení udělit typu vozidla, na něž se vztahuje požadovaná výjimka, prozatímní schválení platné 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.
5. Ostatní schvalovací orgány se mohou rozhodnout přijmout 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 po dobu alespoň 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 prodána, zaregistrována nebo uvedena do provozu v kterémkoliv členském státě, jenž prozatímní schválení přijal.

### *Článek 39*

#### *Následná potřeba změny právních požadavků*

1. Když Komise schválí udělení výjimky podle článku 38, přijme, pokud je to nutné, nezbytné kroky, aby dotčené akty v přenesené pravomoci nebo prováděcí akty přizpůsobila technickému pokroku.  
  
Pokud se výjimka podle článku 38 týká předpisu EHK OSN, navrhne Komise změnu předpisu EHK OSN v souladu s postupem použitelným na základě Dohody Evropské hospodářské komise OSN 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<sup>54</sup>.
2. Po změně příslušných aktů se zruší veškerá omezení vztahující se k rozhodnutí Komise o schválení výjimky.

---

<sup>54</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/global-harmonisation/index\\_en.htm#h2-1](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/global-harmonisation/index_en.htm#h2-1).

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 přijatým v souladu postupem uvedeným v čl. 74 odst. 2.

## **KAPITOLA X**

### **VOZIDLA VYRÁBĚNÁ V MALÝCH SÉRIÍCH**

#### *Článek 40*

#### ***Vnitrostátní schválení typu malých sérií***

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

Pro schválení typu malých sérií může schvalovací orgán, pokud k tomu má rozumné důvody, upustit od dodržení jednoho nebo více ustanovení jednoho nebo více aktů uvedených v příloze II, přičemž musí stanovit odpovídající alternativní požadavky.

2. Alternativní požadavky uvedené v odstavci 1 musí zajišťovat úroveň funkční bezpečnosti a ochrany životního prostředí, jež je v největším možném rozsahu rovnocenná úrovni stanovené příslušnými akty nebo akty uvedenými v příloze II.
3. Pro účely 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 prováděcím aktu přijatém podle článku 73, nenese však název „Certifikát EU schválení typu“ a musí popisovat obsah výjimek udělených podle odstavce 1. Certifikáty schválení typu se číslují v souladu s prováděcím aktem přijatým podle článku 73. .
5. Platnost vnitrostátního schválení typu malých sérií je omezena na území členského státu, jehož schvalovací orgán schválení udělil.

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.

Schvalovací orgány členských států určené výrobcem rozhodnou do 3 měsíců od obdržení žádosti uvedené v druhém pododstavci, zda schválení typu přijmou či nikoliv. Své rozhodnutí úředně sdělí schvalovacímu orgánu, jenž udělil vnitrostátní schválení malých sérií.

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



6. Na žádost žadatele o vnitrostátní schválení typu malých sérií, jenž si přeje v jiném členském státě prodat nebo zaregistrovat vozidlo nebo nést odpovědnost za jeho uvedení do provozu, schvalovací orgán, jenž udělil vnitrostátní schválení typu malých sérií tomuto žadateli poskytne kopii certifikátu schválení typu včetně schvalovací dokumentace. Schvalovací orgán jiného členského státu povolí prodej, registraci nebo uvedení do provozu vozidla, ledaže se může odůvodněně domnívat, že technické požadavky, podle nichž bylo vozidlo schváleno, neodpovídají jeho požadavkům.

## **KAPITOLA XI JEDNOTLIVÁ SCHVÁLENÍ**

### *Článek 41 Jednotlivá schválení*

1. Na žádost majitele vozidla udělí schvalovací orgány jednotlivé schválení vozidlu, které se shoduje s popisem přiloženým k žádosti a vyhovuje ustanovením tohoto nařízení.
2. Při postupu jednotlivého schválení potvrdí schvalovací orgány, že vozidlo vyhovuje příslušným aktům uvedeným v příloze II.
3. Jednotlivé schválení se použije na určité vozidlo, ať je nebo není jediné.
4. Žádosti o jednotlivé schválení se týkají nejvýše 5 vozidel stejného typu.
5. Neprodleně po schválení typu vydá schvalovací orgán certifikát o jednotlivém schválení.
6. Podoba certifikátu o jednotlivém schválení vychází ze vzoru certifikátu EU schválení typu uvedeného v prováděcím aktu přijatém na základě článku 73 a obsahuje alespoň informace nezbytné pro vyplnění žádosti o registraci podle směrnice Rady 1999/37/ES<sup>55</sup>.

Certifikáty o jednotlivém schválení nesmějí být nadepsány „EU schválení vozidla“. Certifikát o jednotlivém schválení nese identifikační číslo dotyčného vozidla.

7. Tento článek se použije na vozidla, která v době žádosti o jednotlivé schválení dosud nebyla prodána nebo jež dosud nebyla uvedena do provozu, což by zahrnovalo jejich identifikaci a vydání registračního čísla, včetně dočasné a krátkodobé registrace nebo služební registrace, nebo byla prodána, registrována nebo uvedena do provozu na dobu kratší než šest měsíců.
8. Tato kapitola se může použít na vozidla, jež obdržela schválení typu podle tohoto nařízení a na nichž byly před jejich prodejem, registrací nebo uvedením do provozu provedeny změny.

---

<sup>55</sup> Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 57.

*Článek 42*  
***Výjimky pro jednotlivá schválení***

1. Schvalovací orgán může osvobodit vozidlo od povinnosti splňovat požadavky stanovené jedním či více akty uvedenými v příloze II, pokud stanoví alternativní požadavky a má pro takovou výjimku rozumné zdůvodnění.
2. Alternativní požadavky musí zajišťovat úroveň funkční bezpečnosti a ochrany životního prostředí, jež je v největším možném rozsahu rovnocenná úrovni stanovené příslušným aktem uvedeným v příloze II.

Schvalovací orgány neprovádějí destrukční zkoušky. Využijí všech odpovídajících informací poskytnutých žadatelem o jednotlivé schválení, jež prokazují shodu s alternativními požadavky.

Schvalovací orgány přijmou místo alternativních požadavků jakékoli EU schválení typu pro systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek.

3. Schvalovací orgán udělí jednotlivé schválení, pokud vozidlo odpovídá popisu přiloženému k žádosti a splňuje příslušné technické požadavky, a bez prodlení vydá certifikát o jednotlivém schválení.

Podoba certifikátu o jednotlivém schválení vychází ze vzoru certifikátu EU schválení typu uvedeného v čl. 28 odst. 2 a obsahuje alespoň informace nezbytné pro vyplnění žádosti o registraci podle směrnice Rady 1999/37/ES<sup>56</sup>.

Certifikáty o jednotlivém schválení nesmějí být nadepsány „EU schválení vozidla“. Certifikát o jednotlivém schválení nese identifikační číslo dotyčného vozidla.

*Článek 43*  
***Platnost a přijímání jednotlivých schválení***

1. Platnost jednotlivého schválení je omezena na území členského státu, ve kterém bylo schválení uděleno.
2. Pro účely prodeje, registrace a uvedení do provozu vozidla, kterému bylo uděleno jednotlivé schválení v jiném členském státě, poskytne schvalovací orgán, který jednotlivé schválení udělil, žadateli o jednotlivé schválení na požádání soupis technických požadavků, podle nichž bylo vozidlo schváleno, a jakékoliv další informace podrobně uvádějící technické požadavky, jež uvedené konkrétní vozidlo splňuje.
3. Vozidlu, pro něž schvalovací orgán některého členského státu udělil jednotlivé schválení v souladu s ustanoveními článku 34, udělí ostatní členské státy povolení k prodeji, registraci a uvedení do provozu, ledaže se mohou odůvodněně domnívat, že technické požadavky, podle nichž bylo vozidlo schváleno, neodpovídají jejich vlastním požadavkům.

---

<sup>56</sup> Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 57.

4. Na žádost majitele vozidla udělí schvalovací orgány jednotlivé schválení vozidlu, které vyhovuje ustanovením tohoto nařízení. V tom případě schvalovací orgány přijmou jednotlivé schválení a povolí prodej, registraci a uvedení tohoto vozidla do provozu.

#### *Článek 44*

#### ***Zvláštní ustanovení o jednotlivých schváleních***

1. Ustanovení této kapitoly se mohou použít na vozidla, jež získala schválení typu podle tohoto nařízení a na nichž byly před jejich prvním prodejem, registrací nebo uvedením do provozu provedeny změny.
2. Postup uvedený v této kapitole se může použít na konkrétní vozidlo během jednotlivých stupňů výroby podle postupu vícestupňového schválení typu.
3. Postupem uvedeným v této kapitole nelze nahradit stupeň meziprojektu v rámci běžného postupu vícestupňového schvalování typu a nelze jej použít pro účely získání schválení vozidla v prvním stupni.

## **KAPITOLA XII PRODEJ, REGISTRACE A UVEDENÍ DO PROVOZU**

#### *Článek 45*

#### ***Prodej, registrace a uvedení vozidel do provozu***

1. Aniž jsou dotčeny články 41 a 42, vozidla, pro které je EU schválení typu úplného vozidla povinné nebo pro které získal výrobce takové schválení podle tohoto nařízení, se prodají, zaregistrují nebo uvedou do provozu pouze tehdy, jsou-li opatřena platným prohlášením o shodě vydaným v souladu s článkem 36.

Prodej neúplných vozidel nebo jejich uvedení do provozu se povoluje, avšak orgány členského státu odpovědné za registraci vozidla mohou zamítnout trvalou registraci a použití takových vozidel na komunikacích.

2. U vozidel v malých sériích nesmí počet vozidel prodaných, zaregistrovaných a uvedených do provozu v Unii během jednoho roku překročit počet jednotek uvedených v příloze III.
3. Odstavec 1 se nevztahuje na vozidla určená k užití v ozbrojených silách, v civilní obraně, požární službě a ve službách zajišťujících udržování veřejného pořádku ani na vozidla, která obdržela schválení typu podle článků 40 nebo 43.
4. Na žádost majitele vozidla udělí schvalovací orgány jednotlivé schválení vozidlu, které vyhovuje ustanovením tohoto nařízení. V tom případě schvalovací orgány přijmou jednotlivé schválení a povolí prodej, registraci a uvedení vozidla do provozu.

#### *Článek 46*

##### ***Prodej, registrace a uvedení do provozu vozidel z výběhu série***

1. S výhradou limitů na vozidla z výběhu série a lhůt uvedených v odstavcích 2 a 4 lze zaregistrovat vozidla odpovídající typu vozidla, jejichž EU schválení typu již není platné.

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, zaregistrována.

2. Odstavec 1 se použije u úplných vozidel po dobu dvanácti měsíců ode dne, k němuž pozbylo EU schválení typu platnosti, a u dokončených vozidel po dobu osmnácti měsíců od uvedeného dne.
3. Výrobce, který si přeje využít ustanovení odstavce 1, podá žádost vnitrostátnímu orgánu každého členského státu, v němž mají být dotyčná vozidla zaregistrována. 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 10 vozidel na členský stát, podle toho, které číslo je vyšší.
5. Před registrací vozidel z výběhu série vydá výrobce nové prohlášení o shodě, v němž je označí jako „vozidla z výběhu série“, a uvede jejich počet a členský stát první registrace v souladu se vzorem prohlášení o shodě stanoveného Komisí v souladu s článkem 73.
6. Členské státy zajistí účinné sledování počtu vozidel, jež mají být zaregistrována 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. 35 odst. 2.

#### *Článek 47*

##### ***Prodej a uvedení do provozu konstrukčních částí a samostatných technických celků***

1. Konstrukční částí a samostatné technické celky mohou být prodány a uvedeny do provozu pouze v případě, že odpovídají požadavkům příslušných aktů v přenesené pravomoci uvedených v příloze II a jsou řádně označeny v souladu s článkem 37.
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 prodej a uvedení do provozu konstrukčních částí a samostatných technických celků, jež byly v souladu s článkem 38 osvobozeny od dodržení jednoho nebo více ustanovení tohoto nařízení

nebo jsou určeny k montáži na vozidla, na něž se vztahují schválení udělená podle článků 40 a 41, týkající se dané konstrukční části nebo samostatného technického celku.

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

## **KAPITOLA XIII OCHRANNÉ DOLOŽKY**

### *Článek 48*

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

1. Pokud orgány dozoru 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 něž se vztahuje toto nařízení, představuje riziko pro zdraví nebo bezpečnost osob nebo pro jiný veřejný zájem, na něž se vztahuje toto nařízení, provedou schvalovací orgány hodnocení, zda dotčené vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek splňuje všechny požadavky stanovené tímto nařízením. Příslušné hospodářské subjekty plně spolupracují s orgány dozoru nad trhem a/nebo schvalovacími orgány.

Pokud v průběhu tohoto hodnocení orgány dozoru nad trhem a/nebo schvalovací orgány zjistí, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nespĺňuje 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.

Schvalovací orgány informují příslušnou technickou zkušebnu o opatřeních přijatých podle prvního a druhého pododstavce. Na opatření uvedená v druhém pododstavci se použije článek 21 nařízení (ES) č. 765/2008.

2. Domnívají-li se orgány dozoru nad trhem, že se nesoulad netýká pouze území jejich členského státu, informují Komisi a ostatní členské státy o výsledcích hodnocení a opatřeních vyžadovaná 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 rámci Unie prodal, 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 prodej, registraci nebo uvádění do provozu nevyhovujících vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků na trhu jejich členského státu, nebo je stáhnou z trhu nebo z oběhu.
5. Vnitrostátní orgány o takových opatřeních 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; nebo
  - b) nedostatky v příslušných aktech uvedených v příloze II.
6. Členské státy jiné než členský stát, který zahájil tento postup, 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 nepodaří žádný jiný členský stát ani Komise námitku, pokud jde o opatření, které členský stát přijal, považuje se opatření za oprávněné.
  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 49*

#### ***Ochranný postup Unie***

1. Pokud jsou během postupu uvedeného v článku 41 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 rozhodne, zda jsou vnitrostátní opatření oprávněná, či nikoli.

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

2. Pokud jsou vnitrostátní opatření považována za oprávněná, všechny členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby byly nevyhovující vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek staženy z jejich trhů; členské státy o tom informují Komisi. Je-li vnitrostátní opatření považováno za neoprávněné, dotčený členský stát toto opatření odvolá.
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 50*

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

1. Pokud vnitrostátní orgán po provedení hodnocení podle čl. 49 odst. 1 zjistí, že ačkoli jsou vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky v souladu s příslušnými požadavky nebo jsou řádně označeny, představují vážné riziko 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 prodeji, registraci nebo uvedení do provozu dále nepředstavoval toto riziko, nebo aby jej stáhnul z trhu nebo z oběhu v přiměřené lhůtě odpovídající povaze rizika. Uvedený orgán může po dobu nejvýše šesti měsíců zamítnout registraci takových vozidel na území jeho členského státu.
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 prodávaným, registrovaným nebo uváděným do provozu v Unii přijata nápravná opatření.
3. Členský stát 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 oprávněná, či nikoli, a v případě nutnosti navrhne vhodná opatření.

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

#### *Článek 51*

#### ***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. Schvalovací orgány uvědomí do jednoho měsíce schvalovací orgány ostatních členských států o přijatých opatřeních.
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. Vozidlo se nepovažuje za odchylné od schváleného typu, pokud jsou v příslušných regulačních aktech uvedených v příloze II připuštěny tolerance a vozidlo tyto tolerance splňuje.
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 dotyčný 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 uvědoměn, usilují dotyčné členské státy o urovnání sporu. Komise je průběžně informována a v případě potřeby uspořádá vhodná jednání s cílem dosáhnout urovnání sporu.

#### *Článek 52*

#### ***Systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež představují významné nebezpečí pro správné fungování základních systémů***

1. Systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež mohou představovat významné nebezpečí pro správné fungování systémů, jež mají zásadní význam pro bezpečnost vozidla nebo jeho vliv na životní prostředí, nesmějí být prodány, zaregistrovány nebo uvedeny do provozu a pokud nebyly schváleny schvalovacím orgánem v souladu s odstavcem 4 a s čl. 53 odst. 1 a 2, musí být zakázány.
2. Komise prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci podle článků 76, 77 a 78 vydá seznam systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, kterých se týká odstavec 1, přičemž zohlední dostupné informace o:
  - a) závažnosti rizika, pokud jde o bezpečnost vozidel vybavených dotyčnými systémy, konstrukčními částmi nebo samostatnými technickými celky nebo jejich vliv na životní prostředí;
  - b) dopadu na spotřebitele a výrobce na trhu s náhradními částmi při stanovení případného požadavku na schválení u systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků podle tohoto článku.
3. „Původními konstrukčními částmi“ se rozumí díly vozidla, jež jsou vyrobeny podle specifikací a výrobních norem stanovených výrobcem vozidla pro výrobu konstrukčních částí pro montáž daného vozidla, včetně těch konstrukčních částí, které se vyrábějí na stejné výrobní lince jako uvedené konstrukční části a, na základě vyvratitelné domněnky, konstrukčních částí, u kterých výrobce certifikoval, že odpovídají kvalitě konstrukčních částí užívaných pro montáž předmětného vozidla a byly vyrobeny podle specifikací a výrobních norem výrobce vozidla; to platí i pro samostatné technické celky.

Odstavec 1 se nevztahuje na původní systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky a na systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jejichž typ je schválen v souladu s ustanoveními některého 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 systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky vyrobené pro vozidla určená výhradně k závodům na silnicích. Mají-li

systemy, konstrukční části nebo samostatné technické celky na seznamu v aktu v přenesené pravomoci na základě tohoto nařízení dvojí použití – pro vozidla určená výhradně k závodům na silnicích a pro vozidla určená k použití na veřejných komunikacích, nesmějí být prodávány ani nabízeny k prodeji spotřebitelům.

4. Komise stanoví prováděcím aktem v souladu s článkem 73 v nezbytném rozsahu vzor a systém číslování certifikátu uvedeného v čl. 53 odst. 1 třetím pododstavci, jakož i veškeré aspekty příslušného postupu. Komise stanoví akty v přenesené pravomoci v souladu s články 76, 77 a 78 požadavky, které musí tyto konstrukční části splňovat, požadavky na označování, balení a vhodné zkoušky.
5. Požadavky uvedené v odstavci 4 mohou být založeny na aktech uvedených v příloze II nebo mohou sestávat ze srovnání systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku s výkonem původního vozidla nebo případně některým z jeho dílů. V takových případech musí tyto požadavky zajistit, aby systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky neohrožily fungování těchto systémů, jež jsou zásadní pro bezpečnost vozidla nebo jeho vliv na životní prostředí.

#### *Článek 53*

#### ***Systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež představují významné nebezpečí pro správné fungování základních systémů – související požadavky***

1. Pro účely čl. 52 odst. 1 předá výrobce systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků schvalovacímu orgánu zkušební protokol vypracovaný určenou technickou zkušebnou, jenž osvědčuje, že systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, pro něž je požadováno schválení, splňují požadavky uvedené v čl. 52 odst. 4. Výrobce může podat pouze jednu žádost na typ a díl, a to pouze u jednoho schvalovacího orgánu.

Žádost obsahuje podrobnosti týkající se výrobce systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, typu, označení a čísel dílů systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jméno výrobce vozidla, typ vozidla a případně rok výroby nebo jakékoliv jiné informace umožňující identifikaci vozidla, pro něž je montáž těchto systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků zamýšlena.

Pokud schvalovací orgán dojde při zohlednění zkušebního protokolu a dalších důkazů k závěru, že dotyčné systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky splňují požadavky uvedené v čl. 52 odst. 4, vydá výrobcí bez prodlení certifikát. Tento certifikát opravňuje k prodeji a uvedení do provozu v Unii těchto systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, s výhradou odst. 2 druhého pododstavce.

2. Výrobce neprodleně uvědomí schvalovací orgán, jenž vydal certifikát, o každé změně, jež má vliv na podmínky, za nichž byl vydán. Schvalovací orgán rozhodne, zda musí být certifikát přezkoumán nebo opětovně vydán a zda jsou nezbytné další zkoušky.

Výrobce odpovídá za zajištění toho, že systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky jsou vyráběny za podmínek, za nichž byl certifikát vydán, a aby tak byly vyráběny i nadále.

3. 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 systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků opět dosaženo shody. V případě nutnosti povolení odejme.

4. Schvalovací orgány z různých členských států oznámí jakýkoli spor v souvislosti s certifikáty uvedenými v odst. 1 třetím pododstavci Komisi. Komise po konzultaci se schvalovacími orgány přijme odpovídající opatření k vyřešení sporu, pokud je to nezbytné, včetně příkazu k odejmutí schválení.
5. Dokud nebyl vypracován seznam uvedený v čl. 52 odst. 2, mohou členské státy zachovat vnitrostátní ustanovení vztahující se na systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež mohou mít dopad na správné fungování systémů se zásadním významem pro bezpečnost vozidla nebo pro jeho vliv na životní prostředí.

#### *Článek 54*

#### ***Stažení 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 prodaná nebo zaregistrovaná vozidla nebo vozidla, za jejichž uvedení do provozu výrobce odpovídal, protože systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, jímž je vozidlo vybaveno, představuje vážné 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 vážné 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 prodány nebo za jejichž uvedení do provozu výrobce odpovídal, protože představují vážné 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 nebezpečí uvedeného v odstavcích 1 a 2. Schvalovací orgán neprodleně sdělí navržená nápravná opatření schvalovacím orgánům ostatních členských států.

Schvalovací orgány zajistí, aby tato opatření byla na jejich územích 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 vozidla.

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 to schvalovací orgán do jednoho měsíce doporučeným dopisem nebo rovnocennými elektronickými prostředky oznámí výrobcí, schvalovacím orgánům ostatních členských států a Komisi.

#### *Článek 55*

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

1. Ve veškerých rozhodnutích přijatých na základě ustanovení tohoto nařízení a ve veškerých rozhodnutích o zamítnutí nebo odejmutí EU schválení typu, zamítnutí registrace, o zákazu prodeje, registrace nebo uvedení do provozu nebo o povinném stažení z trhu, musí být uvedeny podrobné důvody, na nichž jsou založena.
2. Tato 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 XIV MEZINÁRODNÍ PŘEDPISY**

#### *Článek 56*

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

1. Součástí EU schválení typu vozidla jsou předpisy EHK OSN, k nimž Unie přistoupila a které jsou uvedeny v tomto nařízení nebo v aktech v přenesené pravomoci přijatých na základě tohoto nařízení.
2. Pokud se Unie rozhodne zavést pro účely EU schválení typu vozidla povinné použití předpisu EHK OSN podle čl. 4 odst. 4 rozhodnutí Rady 97/836/ES, Komise příslušným způsobem změní přílohu tohoto nařízení prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci v souladu s články 76, 77 a 78. Akt v přenesené pravomoci, kterým se mění přílohy tohoto nařízení, rovněž stanoví lhůty pro povinné použití předpisu EHK OSN nebo jeho změn.

#### *Článek 57*

#### ***Předpisy EHK OSN a EU schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích***

1. Předpisy EHK OSN uvedené v tomto nařízení se uznávají jako rovnocenné s odpovídajícími akty v přenesené pravomoci, pokud mají stejnou oblast působnosti a předmět.

2. Schvalovací orgány členských států přijímají schválení udělená v souladu s těmito předpisy EHK OSN a případně odpovídající značky schválení typu namísto odpovídajících schválení typu a značek schválení typu udělených podle tohoto nařízení a jeho aktů v přenesené pravomoci.
3. Pokud se Unie rozhodne použít pro účely odstavce 1 nový nebo novelizovaný předpis EHK OSN, Komise změní přílohy tohoto nařízení, případně akty v přenesené pravomoci, prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci v souladu s články 76, 77 a 78.

## **KAPITOLA XV**

### **POSKYTOVÁNÍ TECHNICKÝCH INFORMACÍ**

#### *Článek 58*

#### *Informace určené pro uživatele*

1. Výrobce nesmí poskytnout technické informace o údajích stanovených v tomto nařízení, jeho prováděcích aktech nebo aktech v přenesené pravomoci uvedených v příloze II, jež se odchyľují od údajů schválených schvalovacím orgánem.
2. Pokud tak prováděcí akt nebo akt v přenesené pravomoci uvedený v příloze II stanoví, 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. Tyto informace se poskytnou v úředních jazycích členského státu, kde má být vozidlo prodáno, zaregistrováno a uvedeno do provozu. Po přijetí schvalovacím orgánem se uvedou v příručce uživatele.

#### *Článek 59*

#### *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 uvedené v příloze II, jež jsou nezbytné pro EU schválení typu pro konstrukční části nebo samostatné technické celky nebo jsou nezbytné k získání povolení podle článku 46.  

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. 22 odst. 4 obsahuje omezení použití nebo zvláštní podmínky pro montáž nebo obojí, poskytne výrobcovi vozidla o této věci veškeré podrobné informace.

Pokud tak akt v přenesené pravomoci uvedený v příloze II stanoví, poskytnete 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 XVI

### Přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla

#### *Článek 60*

#### ***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 poskytovaným autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám.
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 zahrnovat alespoň následující:
  - a) jedinečné identifikační číslo vozidla;
  - b) příručky k obsluze včetně záznamů o opravách a údržbě;
  - c) technické manuály;
  - 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.
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 nebo o vnitrostátní schválení typu výrobce předloží schvalovacímu orgánu důkaz o dodržení podmínek tohoto nařízení, pokud jde o přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla a k informacím uvedeným v odstavci 5.  
  
V případě, že takové informace nejsou dostupné nebo nejsou v souladu s tímto nařízením a jeho akty v přenesené pravomoci, je výrobce dodá do šesti měsíců od data schválení typu.
9. Pokud tento důkaz o dodržení podmínek není během této lhůty dodán, schvalovací orgán přijme vhodná opatření k zajištění jejich dodržování.
10. Výrobce zpřístupní na svých internetových stránkách následné změny a doplnění informací o opravách a údržbě vozidla v tutéž dobu, kdy je zpřístupní autorizovaným opravárnám.
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 stanoví podrobné požadavky týkající se informací o opravách a údržbě aktem v přenesené pravomoci v souladu s články 76, 77 a 78.

#### *Článek 61*

#### ***Rozdělení povinností s ohledem na více držitelů schválení typu***

1. V případě postupného schválení typu, včetně vícestupňového schválení typu, je výrobce odpovědný za každé jednotlivé schválení typu odpovědný také za sdělení informací o opravách týkajících se konkrétního systému, konstrukční částí 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 62*

##### ***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 považován za přiměřený nebo úměrný, pokud odrazuje od přístupu k informacím tím, že nezohledňuje rozsah, ve kterém je samostatný provozovatel využívá.
2. Výrobce zpřístupní informace o opravách vozidla a údržbě na denním, měsíčním a ročním základě, přičemž poplatky se mohou lišit v závislosti na časovém období, na které se tento přístup poskytuje.

#### *Článek 63*

##### ***Sankce***

1. Členské státy stanoví sankce za porušení ustanovení tohoto nařízení ze strany výrobců a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatnění. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy o těchto ustanoveních uvědomí Komisi nejpozději do [6 měsíců od vyhlášení tohoto nařízení] a neprodleně jí uvědomí o veškerých pozdějších změnách, které se jich dotýkají.
2. K typům porušení nařízení, na které se vztahují sankce, náleží:
  - a) nepravdivá prohlášení v průběhu schvalovacích postupů nebo postupů vedoucích ke stažení;
  - b) padělání výsledků zkoušek pro schvalování typu nebo shodnosti v provozu;
  - c) neposkytnutí údajů nebo technických specifikací, které by mohly vést ke stažení nebo k odejmutí schválení typu;
  - d) používání odpojovacích zařízení;
  - e) odmítnutí zpřístupnit informace.



## KAPITOLA XVII

# URČENÍ A OZNÁMENÍ TECHNICKÝCH ZKUŠEBEN

### *Článek 64*

#### *Požadavky na technické zkušebny*

1. Technické zkušebny musí pro účely určení podle článku 66 a oznámení podle článku 68 splňovat požadavky stanovené v odstavcích 2 až 11.
2. Technická zkušebna se zřizuje podle vnitrostátního práva členského státu a má právní subjektivitu.
3. Technická zkušebna musí být subjektem třetí strany, nezávislým na vozidle, systému, konstrukční části nebo samostatném technickém celku, jenž posuzuje.

Za subjekt vyhovující požadavkům prvního pododstavce lze považovat subjekt patřící k hospodářskému sdružení nebo profesnímu svazu zastupujícímu podniky, jež se podílejí na projektování, 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 v rámci posuzování nesmí být osobami, které navrhují, vyrábějí, dodávají, instalují, nakupují, vlastní, používají nebo udržují vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež posuzují, a nesmí být ani zplnomocněnými zástupci jakékoli z těchto stran. To nevylučuje používání posuzovaných vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které jsou nezbytné pro činnost technické zkušebny, ani používání takových vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků k osobním účelům.

Technická zkušebna, její nejvyšší vedení a pracovníci odpovědní za provádění úkolů v rámci posuzování, zkoušení nebo prohlídek se nesmějí přímo podílet na projektování, výrobě nebo konstrukci, uvádění na trh, instalaci, používání nebo údržbě těchto vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, ani zastupovat strany, které se těmito činnostmi zabývají. Nesmějí provádět žádnou činnost, která by mohla ohrozit jejich nezávislý úsudek a bezúhonnost ve vztahu k činnostem posuzování, k jejichž vykonávání jsou tyto osoby oznámeny. To platí zejména pro poradenské služby.

Technická zkušebna zajistí, že činnosti jejích poboček nebo subdodavatelů neohrozí důvěrnost, objektivitu a nestrannost jejích činností posuzování shody.

5. Technická zkušebna a její pracovníci provádějí činnosti 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 veškeré úkoly v oblasti posuzování shody, jež jsou jí svěřeny a pro něž byla oznámena, ať už tyto úkoly vykonává sama technická zkušebna nebo jsou prováděny jejím jménem a na její odpovědnost.
7. Pro každý úkol v oblasti posuzování a pro každou kategorii vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, pro kterou byla oznámena, má technická zkušebna vždy k dispozici:
  - a) nezbytné pracovníky s odbornými znalostmi a dostatečnými a relevantními zkušenostmi potřebnými k plnění úkolů posuzování;
  - b) nezbytné popisy postupů úkolů posuzování, zajišťující transparentnost a opakovatelnost těchto postupů, kdy musí technická zkušebna mít vhodné koncepce a postupy, jež rozlišují mezi úkoly, které provádí jako technická zkušebna, a ostatními činnostmi;
  - c) nezbytné postupy pro provádění činností, jež řádně zohledňují velikost dotčeného podniku, odvětví, v němž působí, jeho strukturu, míru složitosti technologie daného vozidla, systému, konstrukční částí nebo samostatného technického celku a hromadnou nebo sériovou povahu výrobního procesu.
8. Technická zkušebna musí mít prostředky nezbytné k vhodnému provedení technických a administrativních úkolů spojených s posuzováním shody a přístup k veškerému potřebnému vybavení nebo zařízení.
9. Pracovníci odpovědní za provádění činností spojených s posuzováním shody musí:
  - a) mít řádné technické a odborné vzdělání týkající se všech činností spojených s posuzováním shody, pro které byla technická zkušebna oznámena;
  - b) mít uspokojivou znalost požadavků souvisejících s posuzováním, které provádějí, a odpovídající pravomoc toto posuzování provádět;
  - c) přiměřeně znát a chápat požadavky v oblasti bezpečnosti a životního prostředí a ostatní příslušná ustanovení tohoto nařízení a aktů uvedených v příloze II;
  - d) být schopni vypracovávat osvědčení, protokoly a zprávy prokazující, že byla posouzení provedena.
10. Musí být zaručena nestrannost technické zkušebny, jejího nejvyššího vedení a pracovníků, kteří provádějí posuzování.
11. Odměňování nejvyššího vedení a pracovníků technické zkušebny provádějících posuzování nezávisí na počtu provedených posouzení nebo na jejich výsledcích.
12. Technická zkušebna uzavře pojištění odpovědnosti, pokud tuto odpovědnost v souladu s vnitrostátním právem nepřevzal členský stát nebo pokud není za posuzování shody přímo odpovědný sám členský stát.
13. Pracovníci technické zkušebny jsou povinni zachovávat služební tajemství, s výjimkou styku s příslušnými orgány členského státu, v němž vykonávají svou činnost, 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. Vlastnická práva jsou chráněna.

#### *Článek 65*

##### ***Pobočky a subdodavatelé technických zkušeben***

1. Činnosti lze zadat subdodávkou nebo provést pobočkou pouze se souhlasem výrobce.
2. Pokud technická zkušebna zadá konkrétní úkoly týkající se posuzování shody subdodavateli nebo pobočce, zajistí, že subdodavatel nebo pobočka splňuje požadavky stanovené v článku 64, a informuje o tom oznamující orgán.
3. Technická zkušebna nese plnou odpovědnost za úkoly provedené subdodavateli nebo pobočkami bez ohledu na to, kde jsou usazeny.
4. Technická zkušebna uchovává pro potřebu oznamujícího orgánu příslušné doklady týkající se posouzení kvalifikací subdodavatele nebo pobočky a práce provedené subdodavatelem nebo pobočkou podle tohoto nařízení.

#### *Článek 66*

##### ***Určení technických zkušeben***

1. Technické zkušebny určené schvalovacími orgány pro účely tohoto článku musí splňovat ustanovení tohoto nařízení.
2. Technické zkušebny provádějí zkoušky potřebné ke schválení nebo kontroly uvedené v tomto nařízení nebo v některém z aktů uvedených v příloze II samy nebo na jejich provádění dohlížejí, s výjimkou případů, u nichž jsou povoleny alternativní postupy. Technické zkušebny nesmějí provádět zkoušky ani kontroly, k nimž nejsou řádně určeny.
3. Technické zkušebny spadají podle oblasti své působnosti do jedné nebo více z těchto pěti 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;
  - e) kategorie E, technické zkušebny odpovědné za jednotlivá schválení.
4. Technické zkušebny musí prokázat odpovídající kvalifikaci, specifické technické znalosti a průkazné zkušenosti v konkrétních oblastech, na něž se vztahuje toto

nařízení a akty uvedené v příloze II. Navíc musí technické zkušebny vyhovovat normám stanoveným v aktu v přenesené pravomoci uvedeném v odstavci 11, jež jsou důležité pro jimi prováděné činnosti.

5. Jako technická zkušebna pro jednu nebo více činností uvedených v odstavci 3 může být určen schvalovací orgán.
6. Akreditovaný vnitropodnikový subjekt výrobce může být využit jako technická zkušebna provádějící činnosti v oblasti posuzování pro podnik, jehož je součástí, pouze pro činnosti kategorie A, pokud jde o technické požadavky, u nichž akt v přenesené pravomoci přijatý na základě tohoto nařízení povolil vlastní zkoušení. Uvedený subjekt musí tvořit samostatnou a oddělenou součást daného podniku a nesmí se podílet se na projektování, výrobě, dodávkách, instalaci nebo údržbě vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jež posuzuje.
7. Akreditovaný vnitropodnikový subjekt musí splňovat tato kritéria:
  - a) je akreditován v souladu s nařízením (ES) č. 765/2008;
  - b) subjekt a jeho 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) subjekt ani jeho pracovníci nesmí být odpovědní za projektování, výrobu, dodávky, instalaci, provoz nebo údržbu vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které posuzují, a nesmí se účastnit jakýchkoli činností, které by mohly ohrozit jejich nezávislý úsudek nebo bezúhonnost ve vztahu k činnostem posuzování;
  - d) subjekt poskytuje služby výhradně podniku, jehož je součástí.
8. Akreditované vnitropodnikové subjekty se pro účely článku 68 neoznamují členským státům ani Komisi, avšak informace o akreditaci poskytne podnik, jehož součástí je akreditovaný vnitropodnikový subjekt, nebo vnitrostátní akreditační orgán na vyžádání oznamujícímu orgánu.
9. Výrobce nebo subdodavatel jednající jeho jménem může být určen jako technická zkušebna pouze pro činnosti kategorie A, pokud jde o technické požadavky, u nichž akt v přenesené pravomoci přijatý na základě tohoto nařízení povolil vlastní zkoušení.
10. Technické zkušebny ze třetí země, jiné než zkušebny určené v souladu s odstavcem 9, mohou být oznámeny pro účely článku 68 pouze na základě dvoustranné dohody mezi Unií a dotyčnou třetí zemí.
11. Komise v zájmu zajištění stejné vysoké úrovně výkonnostních norem uvedených služeb ve všech členských státech stanoví standardy, jež musí technické zkušebny splňovat, a postup pro posuzování technických zkušeben prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci v souladu s články 76, 77 a 78.

*Článek 67*  
**Posouzení kvalifikace technických zkušeben**

1. Příslušný orgán vypracuje hodnotící zprávu dokládající, že bylo provedeno posouzení určené a oznámené technické zkušebny s ohledem na splnění požadavků z její strany.
2. Posouzení, na němž je založena zpráva uvedená v odstavci 1, se provádí v souladu s ustanoveními uvedenými v aktu v přenesené pravomoci přijatém na základě tohoto nařízení. U hodnotící zprávy se nejpozději po třech letech provede přezkum.
3. Hodnotící zpráva se na požádání zašle Komisi. Pokud není posouzení založeno na akreditačním osvědčení vydaném vnitrostátním akreditačním orgánem, dokládajícím, že technická zkušebna splňuje požadavky tohoto nařízení, předloží oznamující orgán Komisi a ostatním členským státům listinné důkazy dokládající způsobilost technické zkušebny a přijatá opatření, která zajišťují, že je technická zkušebna pravidelně sledována a že bude i nadále splňovat požadavky tohoto nařízení a jeho aktů v přenesené pravomoci.
4. Schvalovací orgán, jehož cílem je být určen jako technická zkušebna, prokazuje shodu prostřednictvím listinných důkazů. Ty zahrnují posouzení, jež provádějí auditoři nezávislí na posuzované činnosti. Tito auditoři mohou být z téže organizace za předpokladu, že jsou řízeni nezávisle na pracovnících provádějících posuzovanou činnost.
5. Akreditovaný vnitropodnikový subjekt určený jako technická zkušebna musí splňovat příslušná ustanovení tohoto článku.

*Článek 68*  
**Postupy pro oznámení**

1. Členské státy oznámí Komisi u každé určené technické zkušebny jméno, adresu včetně elektronické adresy, odpovědné osoby a kategorii činností, a veškeré pozdější změny uvedených údajů. V oznámení se uvede, pro jaké položky uvedené v příloze II jsou technické zkušebny určeny.
2. Technická zkušebna může provádět činnosti uvedené v článku 66 pro účely schválení typu pro členský stát, jenž ji určil, pouze pokud byla předem oznámena Komisi a Komise ani ostatní členské státy v případě použití akreditačního osvědčení nevznesly námitky do dvou týdnů po oznámení, nebo v případě, kdy není použita akreditace, do dvou měsíců od oznámení.
3. Táž technická zkušebna může být určena a oznámena více členskými státy bez ohledu na kategorii činností, jež vykonává.
4. Jakékoli následné významné změny týkající se oznámení se oznámí Komisi a členským státům.
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 článek 66, provede se oznámení podle tohoto článku.

6. Komise na své internetové stránce zveřejní seznam schvalovacích orgánů a technických zkušeben a podrobné údaje o nich.

#### *Článek 69*

##### ***Změny v oznámeních***

1. Pokud oznamující orgán zjistí nebo je upozorněn na to, že technická zkušebna již nespĺňuje požadavky stanovené v tomto nařizení nebo neplní své povinnosti, omezí, pozastaví nebo případně odvolá oznámení podle toho, jak je neplnění těchto požadavků nebo povinností závažné. Okamžitě o tom uvědomí Komisi a ostatní členské státy.
2. V případě omezení, pozastavení nebo odvolání oznámení nebo v případě, že technická zkušebna ukončila svou činnost, podnikne oznamující členský stát příslušné kroky a zajistí, aby byly podklady týkající se uvedené technické zkušebny buď zpracovány jinou technickou zkušebnou, nebo aby byly na vyžádání k dispozici příslušným oznamujícím orgánům a orgánům dozoru nad trhem.

#### *Článek 70*

##### ***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. Oznamující členský stát předloží Komisi na vyžádání všechny informace týkající se odůvodnění oznámení nebo toho, že je dotčená technická zkušebna nadále způsobilá.
3. Komise zajistí, aby se se všemi citlivými informacemi získanými v průběhu tohoto šetření nakládalo jako s důvěrnými.
4. Pokud Komise zjistí, že technická zkušebna nespĺňuje nebo přestala splňovat požadavky pro své oznámení, informuje o tom oznamující členský stát a požádá ho, aby přijal nezbytná nápravná opatření, včetně případného odvolání oznámení.

#### *Článek 71*

##### ***Provozní povinnosti technických zkušeben***

1. Technické zkušebny provádějí posuzování shody v souladu s postupem posuzování shody stanoveným v tomto nařizení.
2. Posuzování shody se provádí přiměřeným způsobem, aby se zabránilo přílišnému zatížení hospodářských subjektů. Technické zkušebny provádějí svou činnost za řádného zohlednění velikosti dotčeného podniku, odvětví, v němž působí, jeho struktury, míry složitosti technologie daného vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku a hromadné nebo sériové povahy výrobního procesu.

3. Musí přitom nicméně dodržovat míru přísnosti a úroveň ochrany, jež jsou vyžadovány, aby bylo vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek v souladu s ustanoveními tohoto nařízení.
4. Pokud technická zkušebna zjistí, že výrobce nespĺňuje požadavky stanovené tímto nařízením, nařídí výrobcí, aby přijal vhodná nápravná opatření a požádá schvalovací orgán, aby nevydával certifikát schválení typu, dokud nebudou přijata vhodná nápravná opatření ke spokojenosti technické zkušebny.
5. Pokud v průběhu sledování shody výroby po vydání certifikátu schválení typu technická zkušebna zjistí, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek již není v souladu s tímto nařízením, nařídí výrobcí, aby přijal vhodná nápravná opatření a požádá schvalovací orgán, aby v případě nutnosti pozastavil nebo odejmul certifikát schválení typu.
6. Pokud nejsou nápravná opatření přijata nebo pokud nemají požadovaný účinek, technická zkušebna požádá schvalovací orgán, aby podle potřeby certifikát schválení typu omezil, pozastavil nebo odejmul.

#### *Článek 72*

#### ***Informační povinnosti technických zkušeben***

1. Technické zkušebny informují schvalovací orgán o:
  - a) veškerých zjištěných případech neshody, jež si mohou vyžádat zamítnutí, omezení, pozastavení nebo odejmutí certifikátu schválení typu;
  - b) všech okolnostech majících vliv na rozsah a podmínky jejich oznámení;
  - c) všech žádostech o informace týkajících se jejich činností posuzování shody, které obdržely od orgánů dozoru nad trhem.
2. Na žádost schvalovacího orgánu provádějí posouzení v rámci působnosti jejich oznámení a jakékoli jiné prováděné činnosti, včetně přeshraničních činností a zadávání subdodávek.
3. Technické zkušebny poskytnou ostatním technickým zkušebnám oznámeným podle tohoto nařízení, které provádějí obdobné činnosti posuzování shody a zabývají se stejným vozidlem, systémem, konstrukční částí nebo samostatným technickým celkem příslušné informace o otázkách týkajících se negativních – případně na vyžádání pozitivních – výsledků posuzování shody.

## KAPITOLA XVIII

# PROVÁDĚCÍ OPATŘENÍ A PŘENESENÁ PRAVOMOC

### *Článek 73* **Prováděcí opatření**

Aby byly zajištěny jednotné podmínky při provádění tohoto nařízení, přijme Komise v souladu s postupem uvedeným v článku 74 prováděcí akty, které stanoví:

- a) podrobné informace o opatřeních s ohledem na postupy schválení typu v souladu s čl. 23 odst. 6;
- b) vzory pro dokumentaci a informační dokument v souladu s čl. 25 odst. 2;
- c) systém číslování certifikátů EU schválení typu v souladu s čl. 27 odst. 4;
- d) vzor certifikátu EU schválení typu v souladu s čl. 28 odst. 2;
- e) podrobné informace o opatřeních s ohledem na shodnost výroby v souladu s článkem 31;
- f) vzor prohlášení o shodě v souladu s čl. 36 odst. 2;
- g) vzor značky EU schválení typu v souladu s čl. 37 odst. 4.

### *Článek 74* **Výbor**

1. Komisi je nápomocen „Technický výbor – motorová vozidla“ zřízený podle článku 40 směrnice 2007/46/ES.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na ustanovení článku 8 uvedeného rozhodnutí. Lhůta uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

### *Článek 75* **Změna příloh**

1. Komise může přijmout změny příloh tohoto nařízení prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s články 76, 77 a 78.
2. Pokud jsou podle rozhodnutí 97/836/ES přijaty nové předpisy EHK OSN nebo změny stávajících předpisů EHK OSN, k nimž Unie přistoupila, změní Komise prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci v souladu s články 76, 77 a 78 odpovídajícím způsobem přílohu II tohoto nařízení.



*Článek 76*  
***Výkon přenesení pravomoci***

1. Pravomoci přijímat akty v přenesené pravomoci podle článků 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 a 75 se Komisi svěřují na dobu neurčitou.
2. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
3. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v článcích 77 a 78.

*Článek 77*  
***Zrušení přenesení pravomoci***

1. Evropský parlament nebo Rada může přenesenou pravomoc podle článků 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 a 75 kdykoli zrušit.
2. Orgán, který zahájil interní postup rozhodování, zda zrušit přenesení pravomoci, se před přijetím konečného rozhodnutí snaží informovat v přiměřené lhůtě druhý orgán a Komisi o přenesených pravomocích, jež by mohly být zrušeny, včetně možných důvodů takového zrušení.
3. Rozhodnutí o zrušení ukončuje přenesení pravomocí blíže určených v uvedeném rozhodnutí. Nabývá účinku okamžitě nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Neovlivní platnost již platných aktů v přenesené pravomoci. Bude vyhlášeno v *Úředním věstníku Evropské unie*.

*Článek 78*  
***Námitky proti aktům v přenesené pravomoci***

1. Evropský parlament a Rada mohou proti aktu v přenesené pravomoci vyslovit námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne oznámení. Tato lhůta se z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady prodlouží o jeden měsíc.
2. Pokud Evropský parlament ani Rada v této lhůtě námitky proti aktu v přenesené pravomoci nevysloví, nebo pokud před uplynutím této lhůty Evropský parlament i Rada uvědomí Komisi o svém rozhodnutí námitky nevyslovit, vstupuje akt v přenesené pravomoci v platnost dnem v něm stanoveným.
3. Akt v přenesené pravomoci nevstoupí v platnost v případě, že proti němu Evropský parlament nebo Rada vysloví námitky. Orgán vyslovující námitky proti aktu v přenesené pravomoci vysvětlí důvody takového jednání.

# KAPITOLA XIX

## ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

### *Článek 79*

#### ***Přechodná ustanovení***

1. Tímto nařízením nepozbývá platnosti žádné EU schválení typu udělené vozidlům nebo systémům, konstrukčním částem nebo samostatným technickým celkům před datem stanoveným v čl. 82 odst. 2.
2. 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.

### *Článek 80*

#### ***Zpráva***

1. Do 1. ledna 2018 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 1. ledna 2019 zprávu o uplatňování tohoto nařízení.

### *Článek 81*

#### ***Zrušení***

1. Směrnice 93/14/EHS, 93/30/EHS, 93/33/EHS, 93/93/EHS, 95/1/ES, 97/24/ES, 2000/7/ES, 2002/24/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 k datu uvedenému v čl. 82 odst. 2.
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 2013.

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

V ... dne [...],

*Za Evropský parlament*  
*předseda*  
*[...]*

*Za Radu*  
*předseda/předsedkyně*  
*[...]*

## OBSAH

PŘÍLOHA I – Kategorie a podkategorie vozidel

PŘÍLOHA II - Soupis požadavků pro EU schválení typu vozidla

PŘÍLOHA III – Limity pro malé série

PŘÍLOHA IV – Harmonogram použití tohoto nařízení ohledně schválení typu

PŘÍLOHA V – Přehled zkoušek a požadavků v oblasti životního prostředí

PŘÍLOHA VI – Hodnoty emisních limitů pro schválení typu a shodnost výroby

- A) Limity znečišťujících emisí;
- B) Hraniční hodnoty emisí pro palubní diagnostické systémy;
- C) Limity emisí způsobených vypařováním;
- D) Limity hladiny akustického tlaku.

PŘÍLOHA VII – Životnost zařízení k regulaci znečišťujících látek

PŘÍLOHA VIII – Posílené požadavky na funkční bezpečnost

PŘÍLOHA IX – Srovnávací tabulka

**PŘÍLOHA I**  
**Kategorie a typy vozidel**

<b>Kategorie</b>	<b>Název kategorie</b>	<b>Společná kritéria pro zařazení</b>
L1e	Lehké dvoukolové motorové vozidlo	1) se dvěma koly a s pohonem podle čl. 4 odst. 3 a 2) zdvihový objem motoru $\leq 50 \text{ cm}^3$ , pokud je součástí pohonné konfigurace vozidla zážehový motor.
<b>Podkategorie</b>	<b>Název podkategorie</b>	<b>Doplňková kritéria pro zařazení do podkategorie:</b>
L1Ae	Motokolo	3) hlavním účelem je pomoc při šlapání; jedná se o vozidlo vybavené pomocným pohonem a s 4) maximální konstrukční rychlostí $\leq 25 \text{ km/h}$ a 5) výkon pomocného pohonu je postupně snižován až do vyřazení motoru z činnosti, když vozidlo dosáhne rychlosti $25 \text{ km/h}$ a 6) pomocný pohon má maximální trvalý jmenovitý výkon <sup>(1)</sup> $\leq 1 \text{ kW}$ a 7) tříkolová motokola splňující doplňková kritéria pro zařazení do podkategorie 3), 4), 5) a 6) se považují za technicky rovnocenná dvoukolovým motokolům.
L1Be	Dvoukolový moped	3) maximální konstrukční rychlostí $\leq 25 \text{ km/h}$ a 4) maximální trvalý jmenovitý výkon <sup>(1)</sup> $\leq 4 \text{ kW}$ .

<b>Kategorie</b>	<b>Název kategorie</b>	<b>Společná kritéria pro zařazení</b>
L2e	Tříkolový moped	1) se třemi koly a s pohonem podle čl. 4 odst. 3 a 2) zdvihový objem motoru $\leq 50 \text{ cm}^3$ , pokud je součástí pohonné konfigurace vozidla zážehový motor, a 3) maximální konstrukční rychlostí $\leq 45 \text{ km/h}$ a 4) maximální trvalý jmenovitý výkon <sup>(1)</sup> $\leq 4 \text{ kW}$ .

Pozn.: přehled poznámek k přílohám je na poslední straně přílohy VIII.

Kategorie	Název kategorie	Společná kritéria pro zařazení
L3e <sup>(2)</sup>	Dvoukolový motocykl	1) se dvěma koly a s pohonem podle čl. 4 odst. 3 a 2) zdvihový objem motoru > 50 cm <sup>3</sup> , pokud je součástí pohonné konfigurace vozidla zážehový motor, a 3) maximální konstrukční rychlost > 45 km/h a 4) maximální trvalý jmenovitý výkon <sup>(1)</sup> > 4 kW.
Podkategorie	Název podkategorie	Doplňková kritéria pro zařazení do podkategorie:
L3e – A1	Motocykl s nízkým výkonem	5) zdvihový objem motoru ≤ 125 cm <sup>3</sup> a 6) maximální trvalý jmenovitý výkon <sup>(1)</sup> ≤ 11 kW a 7) poměr výkonu <sup>(1)</sup> ke hmotnosti ≤ 0,1 kW/kg.
L3e – A2	Motocykl se středním výkonem	5) maximální trvalý jmenovitý výkon <sup>(1)</sup> ≤ 35 kW a 6) poměr výkonu <sup>(1)</sup> ke hmotnosti ≤ 0,2 kW/kg a 7) není odvozeno od vozidla vybaveného motorem s více než dvounásobným výkonem <sup>(1)</sup> .
L3e – A3	Motocykl s vysokým výkonem	5) jakékoli jiné vozidlo kategorie L3e, jež nelze zařadit podle výkonnostních kritérií podkategorií A1 nebo A2.

Kategorie	Název kategorie	Společná kritéria pro zařazení
L4e	Dvoukolový motocykl s postranním vozíkem	1) základní motorové vozidlo splňující kritéria pro zařazení do kategorie a podkategorie vozidel kategorie L3e a 2) základní motorové vozidlo vybavené postranním vozíkem.

Pozn.: přehled poznámek k přílohám je na poslední straně přílohy VIII.

Kategorie	Název kategorie	Společná kritéria pro zařazení
L5e	Motorová tříkolka	1) se třemi koly a s pohonem podle čl. 4 odst. 3 a 2) pokud je součástí pohonné konfigurace vozidla zážehový motor: zdvihový objem motoru > 50 cm <sup>3</sup> a 3) maximální konstrukční rychlostí > 45 km/h a 4) maximální trvalý jmenovitý výkon <sup>(1)</sup> > 4 kW.
Podkategorie	Název podkategorie	Doplňková kritéria pro zařazení do podkategorie:
L5Ae	Tříkolka	5) motorové tříkolky jiné než ty, jež splňují specifická kritéria pro zařazení mezi komerční tříkolky.
L5Be	Komerční tříkolka	5) vozidla určená a užívaná jako komerční vozidla, charakterizovaná uzavřeným prostorem pro řidiče a cestující přístupným dvěma nebo více dveřmi.
L5Be – U	Užitkové tříkolky	6) vozidla určená výlučně k přepravě zboží, s otevřenou nebo uzavřenou, v podstatě rovnou vodorovnou ložnou plochou, která splňuje jedno z těchto kritérií: 1) $\text{délka}_{\text{ložné plochy}} \times \text{šířka}_{\text{ložné plochy}} > 0,3 \times \text{délka}_{\text{vozidla}} \times \text{šířka}_{\text{vozidla}}$ nebo 2) odpovídající prostor ložné plochy podle výše uvedené definice, užívaný k instalaci strojů a zařízení.
L5Be – P	Tříkolka pro přepravu cestujících	6) vozidlo vybavené dvěma, třemi nebo čtyřmi místy k sezení cestujících, včetně místa k sezení řidiče, se všemi místy k sezení vybavenými bezpečnostními pásy.

Kategorie	Název kategorie	Společná kritéria pro zařazení
L6e	Lehká čtyřkolka	1) se čtyřmi koly a s pohonem podle čl. 4 odst. 3 a 2) maximální konstrukční rychlost $\leq 45$ km/h a 3) hmotnost v provozním stavu $\leq 350$ kg, nezahrmující: a) hmotnost baterií v případě vozidla s hybridním nebo plně elektrickým pohonem, nebo b) hmotnost systému s plynným palivem včetně nádrží na plynné palivo v případě vozidla s jednopalivovou, dvoupalivovou nebo vícepalivovou technologií, nebo c) hmotnost nádrží na stlačený vzduch v případě pohonu na předem stlačený vzduch.
Podkategorie	Název podkategorie	Doplňková kritéria pro zařazení do podkategorie:
L6Ae	Lehké silniční čtyřkolky	4) vozidla kategorie L6e nesplňující specifická kritéria pro zařazení mezi vozidla kategorie L6Be a 5) maximální trvalý jmenovitý výkon <sup>(1)</sup> $\leq 4$ kW a 6) zdvihový objem motoru $\leq 50$ cm <sup>3</sup> , pokud je součástí pohonné konfigurace vozidla zážehový motor.
L6Be	Lehká miniauta	4) uzavřený prostor pro řidiče a cestující přístupný dvěma nebo více dveřmi a 5) maximální trvalý jmenovitý výkon <sup>(1)</sup> $\leq 6$ kW a 6) zdvihový objem motoru $\leq 50$ cm <sup>3</sup> , pokud je součástí pohonné konfigurace vozidla zážehový motor, a 7) $Délka_{\text{vozidla}} \times šířka_{\text{vozidla}} \leq 4,4$ m <sup>2</sup> s maximální šířkou vozidla $\leq 1,5$ m.
L6Be – U	Lehká užitková miniauta	8) vozidla určená výlučně k přepravě zboží, s otevřenou nebo uzavřenou, v podstatě rovnou vodorovnou ložnou plochou, která splňuje jedno z těchto kritérií: a) $délka_{\text{ložné plochy}} \times šířka_{\text{ložné plochy}} > 0,3 \times délka_{\text{vozidla}} \times šířka_{\text{vozidla}}$ nebo b) odpovídající prostor ložné plochy podle výše uvedené definice, užívaný k instalaci strojů a zařízení.
L6Be – P	Lehká miniauta pro přepravu cestujících	8) vozidla určená a užívaná zejména pro přepravu cestujících, charakterizovaná dvěma místy k sezení cestujících včetně místa k sezení řidiče, s oběma místy k sezení vybavenými bezpečnostními pásy.



Kategorie	Název kategorie	Společná kritéria pro zařazení
L7e	Těžké čtyřkolky	1) se čtyřmi koly a s pohonem podle čl. 4 odst. 3 a 2) maximální konstrukční rychlostí > 45 km/h a 3) hmotností v provozním stavu: a) ≤ 400 kg pro přepravu cestujících; b) ≤ 550 kg pro přepravu zboží.  Hmotnost v provozním stavu nezahrnuje: 1) hmotnost baterií v případě vozidla s hybridním nebo plně elektrickým pohonem, nebo 2) hmotnost systému s plyným palivem včetně nádrží na plyné palivo v případě vozidel s jednopalivovou, dvoupalivovou nebo vícepalivovou technologií, nebo 3) hmotnost nádrží na stlačený vzduch v případě pohonu na předem stlačený vzduch;  4) maximální trvalý jmenovitý výkon <sup>(1)</sup> ≤ 15 kW.
Podkategorie	Název podkategorie	Doplňková kritéria pro zařazení do podkategorie:
L7Ae	Těžké silniční čtyřkolky	5) vozidla kategorie L7e, která nespĺňují specifická kritéria pro zařazení mezi vozidla podkategorie L7Be, a 6) vybavená jedním nebo dvěma místy k sezení cestujících, včetně místa k sezení pro jezdce.
L7Be	Těžká miniauta	5) uzavřený prostor pro řidiče a cestující přístupný dvěma nebo více dveřmi a 6) vozidla vybavená dvěma, třemi nebo čtyřmi místy k sezení cestujících, včetně místa k sezení pro jezdce.
L7Be – U	Těžká užitková miniauta	7) vozidla určená výlučně k přepravě zboží, s otevřenou nebo uzavřenou, v podstatě rovnou vodorovnou ložnou plochou, která splňuje jedno z těchto kritérií: a) $\text{délka}_{\text{ložné plochy}} \times \text{šířka}_{\text{ložné plochy}} > 0,3 \times \text{délka}_{\text{vozidla}} \times \text{šířka}_{\text{vozidla}}$ nebo b) odpovídající prostor ložné plochy podle výše uvedené definice, užívaný k instalaci strojů a zařízení.
L7Be – P	Těžká miniauta pro přepravu cestujících	(7) vozidla určená a užívaná zejména pro přepravu cestujících, charakterizovaná nejvýše čtyřmi místy k sezení cestujících včetně místa k sezení řidiče, se všemi místy k sezení vybavenými bezpečnostními pásy.

## PŘÍLOHA II

### Soupis požadavků pro EU schválení typu vozidla

Č.	Článek	Položka	Odkaz na dokument	Kategorie vozidel										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
<b>I</b>	<b>POŽADAVKY TÝKAJÍCÍ SE POHONU A VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ</b>													
1		elektromagnetická kompatibilita		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	21 & 22	zkušební postupy v souvislosti s ochranou životního prostředí týkající se výfukových emisí, emisí způsobených výpary, emisemi skleníkových plynů a spotřeby paliva		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		maximální konstrukční rychlost, maximální točivý moment a maximální netto výkon motoru		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		zkušební postupy týkající se akustického tlaku		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Č.	Článek	Položka	Odkaz na dokument	Kategorie vozidel											
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be	
<b>II</b>	<b>POŽADAVKY NA FUNKČNÍ BEZPEČNOST VOZIDEL</b>														
1	<b>20</b>	zvuková výstražná zařízení		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
2		brzdění, včetně protiblokovacích a kombinovaných brzdných systémů <sup>(3)</sup>		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	
4		zkoušky životnosti systémů funkční bezpečnosti													
5		zařízení pro ochranu proti podjetí zepředu a zezadu									X	X	X	X	
6		zasklení, stírače a ostřikovače čelního skla a odmrazovací a odmlžovací zařízení									X		X		X
7		identifikace ovladačů, sdělovačů a ukazatelů		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
9		viditelnost směrem dozadu		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		kotevní úchyty bezpečnostních pásů a bezpečnostní pásy									X	X	X	X	X
11		místo k sezení (sedlo a sedadla)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12		řiditelnost, vlastnosti při ostrém zatáčení a schopnost otáčení		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

13		pneumatiky		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14		tabulka s maximální povolenou rychlostí vozidla a její umístění na vozidle								X	X	X	X	X	X
15		ochrana cestujících ve vozidle, včetně vnitřní výbavy, opěrek hlavy a dveří vozidla								X		X			X
16		konstrukční omezení rychlosti vozidla		X	X	X					X	X			
17		kompaktnost konstrukce vozidla		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Č.	Článek	Položka	Odkaz na dokument	Kategorie vozidel										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
<b>III</b>	<b>POŽADAVKY NA KONSTRUKCI VOZIDLA</b>													
1	<b>18 &amp; 19</b>	opatření proti neoprávněným úpravám		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		spojovací zařízení pro připojení přívěsů a jejich uchycení		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		zařízení bránící neoprávněnému použití		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		vnější výčnělky		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5		uložení paliva		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6		ložné plošiny				X				X		X		X
7		hmotnost a rozměry		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		palubní diagnostické systémy			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		madla a opěrky nohou cestujících		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		umístění zadní registrační tabulky		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11		informace o opravách a údržbě vozidel		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12		stojany		X	X		X							

13		předepsané označení		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
----	--	---------------------	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Č.	Článek	Položka	Odkaz na dokument	Kategorie vozidel										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
<b>IV</b>	<b>SPRÁVNÍ POŽADAVKY</b>													
1	<b>36</b>	prohlášení o shodě		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	<b>31</b>	požadavky na shodnost výroby		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	<b>25</b>	požadavky na dokumentaci a doklady		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	<b>37</b>	požadavky týkající se označení		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	<b>30</b>	požadavky na vlastní zkoušky a zkoušky se simulací		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	<b>28</b>	certifikát schválení typu		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	<b>27</b>	číslování schválení typu		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	<b>23</b>	postupy schválení typu		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9	<b>60</b>	systemy identifikace vozidla a motoru		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

**PŘÍLOHA III**  
**Limity pro malé série**

Kategorie vozidla	Název kategorie vozidla	Malé série (počet kusů každoročně prodaných, zaregistrovaných a uvedených do provozu)
L1Ae	Motokolo	20
L1Be	Dvoukolový moped	
L2e	Tříkolový moped	
L3e	Dvoukolový motocykl	50
L4e	Dvoukolový motocykl s postranním vozíkem	100
L5Ae	Tříkolka	50
L5Be	Komerční tříkolka	100
L6Ae	Lehké silniční čtyřkolky	20
L6Be	Lehká miniauta	100
L7Ae	Těžké silniční čtyřkolky	20
L7Be	Těžká miniauta	100



## **PŘÍLOHA IV**

### **Harmonogram pro použití tohoto nařízení ohledně schválení typu**

Kategorie vozidla	Úroveň normy Euro	Den začátku použitelnosti		
		Nové typy vozidel Nepovinné	Nové typy vozidel Povinné	Stávající typy vozidel Povinné
L1e — L7e	Euro 3 <sup>(4)</sup>	1. července 2013	1. ledna 2014	1. ledna 2015
	Euro 4 <sup>(5)</sup>	1. ledna 2015	1. ledna 2017	1. ledna 2018
	Euro 5 <sup>(6)</sup>	1. ledna 2018 <sup>(7)</sup>	1. ledna 2020 <sup>(7)</sup>	1. ledna 2021 <sup>(7)</sup>

Pozn.: přehled poznámek k přílohám je na poslední straně přílohy VIII.

## PŘÍLOHA V

### Zkoušky a požadavky v oblasti životního prostředí

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

Typ zkoušky	Popis	Požadavky: limitní hodnoty	Požadavky: postupy zkoušek
I	Výfukové emise po studeném startu	Příloha VI(A)	.
II	- vozidlo se zážehovým motorem nebo hybridní <sup>(8)</sup> vozidlo vybavené zážehovým motorem: emise CO při volnoběžných a zvýšených volnoběžných otáčkách - vozidlo se vznětovým motorem nebo hybridní vozidlo vybavené vznětovým motorem: zkouška volnou akcelerací	Směrnice 96/96/ES <sup>(9)</sup> ve znění směrnice 2009/40/ES <sup>(10)</sup>	Směrnice 96/96/ES ve znění směrnice 2009/40/ES
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	Zkouška za nízké teploty	Nepoužije se	Nepoužije se
VII	Emise CO <sub>2</sub> / spotřeba paliva	Měření a podávání zpráv, bez limitních hodnot pro účely schvalování typu	
VIII	Palubní diagnostický systém (OBD)	Příloha VI(B)	
IX	Hladina akustického tlaku	Příloha VI(D)	
X	Elektromagnetická kompatibilita	Předpis EHK OSN č. 10 <sup>(11)</sup>	Předpis EHK OSN č. 10

Pozn.: přehled poznámek k přílohám je na poslední straně 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 3<sup>(4)</sup>

Kategorie vozidla	Název kategorie vozidla	Třída pohonu	Úroveň normy Euro	Hmotnost oxidu uhelnatého (CO)	Celková hmotnost uhlovodíků (THC)	Hmotnost oxidů dusíku (NOx)	Hmotnost částic (PM)	Součet celkové hmotnosti uhlovodíků a oxidů dusíku (THC + NOx)	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)	L <sub>5</sub> (mg / km)	
L1Ae	Motokolo	zážehový / vznětový / hybridní	Euro 3	560	100	130	-	-	Předpis EHK OSN č. 47 <sup>(12)</sup>
L1Be	Dvoukolový moped	zážehový / vznětový / hybridní	Euro 3	1000	-	-	-	1200	Předpis EHK OSN č. 47
L2e	Tříkolový moped	zážehový / vznětový / hybridní	Euro 3	3500	-	-	-	1200	Předpis EHK OSN č. 47
L3e <sup>(4)</sup> L4e <sup>(14)</sup> L5Ae L7Ae	- Dvoukolový motocykl s postranním vozíkem a bez něj - Tříkolka - Těžké silniční čtyřkolky	zážehový, v <sub>max</sub> < 130 km/h	Euro 3	1970	560	130	-	-	WMTC fáze 2
		zážehový, v <sub>max</sub> ≥ 130 km/h	Euro 3	1970	250	170	-	-	WMTC fáze 2
		vznětový / hybridní	Euro 3	1000	100	570	100 <sup>(15)</sup>	-	WMTC fáze 2
L5Be	Komerční tříkolka	zážehový	Euro 3	4000	1000	250	-	-	Předpis EHK OSN č. 40 <sup>(13)</sup>
		vznětový / hybridní	Euro 3	1000	150	650	100 <sup>(15)</sup>	-	Předpis EHK OSN č. 40

L6Ae L6Be	Lehké silniční čtyřkolky Lehká miniauta	zážehový	Euro 3	3500	-	-	-	1200	Předpis EHK OSN č. 47
		vznětový / hybridní	Euro 3	1000	150	650	100 <sup>(15)</sup>	-	Předpis EHK OSN č. 47
L7Be	Těžká miniauta	zážehový	Euro 3	4000	1000	250	-	-	Předpis EHK OSN č. 40
		vznětový / hybridní	Euro 3	1000	150	650	100 <sup>(15)</sup>	-	Předpis EHK OSN č. 40

Pozn.: přehled poznámek k přílohám je na poslední straně přílohy VIII.

## A2) Euro 4<sup>(5)</sup>

Kategorie vozidla	Název kategorie vozidla	Třída pohonu	Úroveň normy Euro	Hmotnost oxidu uhelnatého (CO)	Celková hmotnost uhlovodíků (THC)	Hmotnost oxidů dusíku (NOx)	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)	
L1Ae	Motokolo	zážehový / vznětový / hybridní	Euro 4	560	100	70	-	Předpis EHK OSN č. 47
L1Be	Dvoukolový moped	zážehový / vznětový / hybridní	Euro 4	1000	630	170	-	Předpis EHK OSN č. 47
L2e	Tříkolový moped	zážehový / vznětový / hybridní	Euro 4	1900	730	170	-	Předpis EHK OSN č. 47
L3e <sup>(5)</sup> L4e <sup>(14)</sup> L5Ae L7Ae	- Dvoukolové motocykly s postranním vozíkem a bez něj - Tříkolka - Těžké silniční čtyřkolky	zážehový, v <sub>max</sub> < 130 km/h	Euro 4	1140	380	70	-	WMTC fáze 2
		zážehový, v <sub>max</sub> ≥ 130 km/h	Euro 4	1140	170	90	-	WMTC fáze 2
		vznětový / hybridní	Euro 4	1000	100	300	80 <sup>(15)</sup>	WMTC fáze 2
L5Be	Komerční tříkolka	zážehový	Euro 4	2000	550	250	-	Předpis EHK OSN č. 40
		vznětový / hybridní	Euro 4	1000	100	550	80 <sup>(15)</sup>	Předpis EHK OSN č. 40
L6Ae L6Be	Lehké silniční čtyřkolky Lehká miniauta	zážehový	Euro 4	1900	730	170	-	Předpis EHK OSN č. 47
		vznětový / hybridní	Euro 4	1000	100	550	80 <sup>(15)</sup>	Předpis EHK OSN č. 47
L7Be	Těžká miniauta	zážehový	Euro 4	2000	550	250	-	Předpis EHK OSN č. 40
		vznětový / hybridní	Euro 4	1000	100	550	80 <sup>(15)</sup>	Předpis EHK OSN č. 40

Pozn.: přehled poznámek k přílohám je na poslední straně přílohy VIII.

### A3) Euro 5<sup>(6)</sup>

Kategorie vozidla	Název kategorie vozidla	Třída pohonu	Úroveň normy Euro	Hmotnost oxidu uhelnatého (CO)	Celková hmotnost uhlovodíků (THC)	Hmotnost nemethanových uhlovodíků (NMHC)	Hmotnost oxidů dusíku (NOx)	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)	
L1Ae	Motokolo	zážehový / vznětový / hybridní	Euro 5	500 <sup>(7)</sup>	100	68	60	4.5 <sup>(16)</sup>	Revidovaný WMTC <sup>(17)</sup>
L1Be — L7e <sup>(6)</sup>	Všechna ostatní vozidla kategorie L	zážehový	Euro 5 <sup>(6)</sup>	1000	100	68	60	4.5 <sup>(16)</sup>	Revidovaný WMTC
		vznětový / hybridní		500	100	68	90	4.5	Revidovaný WMTC

Pozn.: přehled poznámek k přílohám je na poslední straně přílohy VIII.

**B) Hraniční hodnoty emisí pro palubní diagnostické systémy**

**B1) Euro 4<sup>(5)</sup>, první stupeň OBD (OBD I)**

Kategorie vozidla	Název kategorie vozidla	Třída pohonu	Úroveň normy Euro	Hmotnost oxidu uhelnatého (CO)	Celková hmotnost uhlovodíků (THC)	Hmotnost oxidů dusíku (NOx)	Zkušební cyklus
				OT <sub>1</sub> (mg / km)	OT <sub>2</sub> (mg / km)	OT <sub>3</sub> (mg / km)	
L1Be L2e L6Ae	- Dvoukolový moped - Tříkolový moped - Silniční lehká čtyřkolka	zážehový, vznětový nebo hybridní	Euro 4	3610	2690	850	Předpis EHK OSN č. 47
L3e <sup>(5)</sup> L4e <sup>(14)</sup> L5Ae L7Ae	- Dvoukolový motocykl s postranním vozíkem a bez něj - Tříkolka - Těžké silniční čtyřkolky	zážehový v <sub>max</sub> < 130 km/h  zážehový v <sub>max</sub> ≥ 130 km/h.  vznětový nebo hybridní	Euro 4	2170  2170  2170	1400  630  630	350  450  900	WMTC fáze 2  WMTC fáze 2  WMTC fáze 2

**B2) Euro 5<sup>(6)</sup>, OBD I a<sup>(7)</sup> OBD II**

Kategorie vozidla	Název kategorie vozidla	Třída pohonu	Úroveň normy Euro	Hmotnost oxidu uhelnatého (CO)	Hmotnost nemethanových uhlovodíků (NMHC)	Hmotnost oxidů dusíku (NOx)	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)	
L1Be — L7e <sup>(6)</sup>	Všechna vozidla kategorie L kromě kategorie L1Ae	zážehový	Euro 5	1900	250	300	50	Revidovaný WMTC
		vznětový nebo hybridní	Euro 5	1900	320	540	50	Revidovaný WMTC

Pozn.: přehled poznámek k přílohám je na poslední straně přílohy VIII.



### C) Limity emisí způsobených vypařováním

#### C1) Euro 4<sup>(5)</sup>

Kategorie vozidla	Název kategorie vozidla	Třída pohonu	Úroveň normy Euro	Celková hmotnost uhlovodíků (THC) (mg / zkouška)	Zkušební cyklus
L3e <sup>(5)</sup> L4e <sup>(14)</sup>	Dvoukolový motocykl <sup>(20)</sup> s postranním vozíkem a bez něj	zážehový <sup>(18)</sup>	Euro 5	2 000	SHED
L5Ae	Tříkolka	zážehový <sup>(18)</sup>	Euro 4		
L6Ae	Lehké silniční čtyřkolky	zážehový <sup>(18)</sup>	Euro 4		
L7Ae	Těžké silniční čtyřkolky	zážehový <sup>(18)</sup>	Euro 4		

#### C2) Euro 5<sup>(6)</sup>

Třída vozidla <sup>19)</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	
L1Ae	Motokolo	zážehový <sup>(18)</sup>	Euro 5	1500	15000	1500
L1Be	Dvoukolový moped		Euro 5	1500	15000	1500
L2e	Tříkolový moped		Euro 5	1500	15000	1500
L3e <sup>(6)</sup> L4e <sup>(14)</sup>	Dvoukolový motocykl s postranním vozíkem a bez něj		Euro 6			1500
L5Ae	Tříkolka		Euro 5			1500
L5Be	Komerční tříkolka		Euro 5	1500	15000	1500

L6Ae	Lehké silniční čtyřkolky		Euro 5			1500
L6Be	Lehká miniauta		Euro 5	1500	15000	1500
L7Ae	Těžké silniční čtyřkolky		Euro 5			1500
L7Be	Těžká miniauta		Euro 5	1500	15000	1500

Pozn.: přehled poznámek k přílohám je na poslední straně přílohy VIII.

**D) Limity hladiny akustického tlaku – Euro 3<sup>(4)</sup>, Euro 4<sup>(5)</sup>, Euro 5<sup>(6)</sup>**

Kategorie vozidla	Název kategorie vozidla	Hladina akustického tlaku <sup>(21)</sup> (dB(A)) pro Euro 3 <sup>(4)</sup>	Zkušební postup <sup>(23)</sup> pro Euro 3 <sup>(4)</sup>	Hladina akustického tlaku <sup>(21)</sup> (dB(A)) pro Euro 4 <sup>(5)</sup>	Zkušební postup <sup>(23)</sup> pro Euro 4 <sup>(5)</sup>	Hladina akustického tlaku <sup>(22)</sup> (dB(A)) pro Euro 5 <sup>(6)</sup>	Zkušební postup pro Euro 5 <sup>(6)</sup>
L1Ae	Motokolo	63		63			
L1Be	Dvoukolový moped $v_{\max} \leq 25$ km/h	66	Akt v přenesené pravomoci / předpis EHK OSN č. 63	66	Akt v přenesené pravomoci / předpis EHK OSN č. 63		Předpis EHK OSN č. 63
	Dvoukolový moped $v_{\max} \leq 45$ km/h	71		71			
L2e	Tříkolový moped	76	Akt v přenesené pravomoci / předpis EHK OSN č. 9	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	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 $175$ cm <sup>3</sup>	77		77			
	Dvoukolový motocykl Zdvihový objem motoru > $175$ cm <sup>3</sup>	80		80			
L4e	Dvoukolový motocykl s postranním vozíkem	80		80			
L5Ae	Tříkolka	80	Akt v přenesené pravomoci / předpis EHK OSN č. 9	80	Akt v přenesené pravomoci / předpis EHK OSN č. 9		Předpis EHK OSN č. 9
L5Be	Komerční tříkolka	80		80			
L6Ae	Lehká čtyřkolka (quad)	80	Akt v přenesené pravomoci / předpis EHK OSN č. 63	80	Akt v přenesené pravomoci / předpis EHK OSN č. 63		Předpis EHK OSN č. 63
L6Be	Lehká miniauta	80	Akt v přenesené pravomoci / předpis EHK OSN č. 9	80	Akt v přenesené pravomoci / předpis EHK OSN č. 9		Předpis EHK OSN č. 9
L7Ae	Silniční čtyřkolky	80		80			

L7Be	Těžká miniauta	80		80			
------	----------------	----	--	----	--	--	--

Pozn.: přehled poznámek k přílohám je na poslední straně 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 3 <sup>(4)</sup>	Nájezd po dobu životnosti (km) pro Euro 4 <sup>(5)</sup>	Nájezd po dobu životnosti (km) pro Euro 5 <sup>(6)(7)</sup>
L1Ae	Motokolo	5 000	5 500	6 000
L1Be L2e L6Ae	- Dvoukolový moped - Tříkolový moped - Lehké silniční čtyřkolky	10 000	11 000	12 000
L3e L4e <sup>(14)</sup>  L5e L6Be L7Be	- Dvoukolový motocykl s postranním vozíkem a bez něj ( $v_{max} < 130 \text{ km/h}$ ) - Tříkolka - Lehká miniauta - Těžká miniauta	18 000	20 000	30 000
L3e L4e <sup>(14)</sup>  L7Ae	Dvoukolový motocykl s postranním vozíkem a bez něj ( $v_{max} \geq 130 \text{ km/h}$ )  Těžké silniční čtyřkolky	30 000	35 000	50 000

#### B) Faktory zhoršení

Kategorie vozidla	Název kategorie vozidla	Euro 3 <sup>(4)</sup> Faktory zhoršení (-)				Euro 4 <sup>(5)</sup> Faktory zhoršení (-)				Euro 5 <sup>(6)</sup> Faktory zhoršení <sup>(7)</sup> (-)							
		CO	uhlovodíky	NOx	částice	CO	uhlovodíky	NOx	částice	CO	THC		NMHC		NOx		PM <sup>(24)</sup>
											zážehový	vznětový <sup>(25)</sup>	zážehový	vznětový	zážehový	vznětový	vznětový
L1e — L7e	všechny	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,5	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,0

Pozn.: přehled poznámek k přílohám je na poslední straně přílohy VIII.

## **PŘÍLOHA VIII**

### **Posílené požadavky na funkční bezpečnost**

<b>Téma</b>	<b>Datum použitelnosti</b>	<b>Požadavky</b>
Povinné vybavení pokročilými brzdnými systémy <sup>(26)</sup>	Čtyři roky po datu uvedeném v čl. 82 druhém pododstavci.	a) nové motocykly <sup>(27)</sup> podkategorie L3e–A1 mají být při prodeji, registraci a uvedení do provozu vybaveny buď protiblokovacím <sup>(28)</sup> nebo kombinovaným brzdným systémem <sup>(29)</sup> nebo oběma typy pokročilých brzdných systémů, podle volby výrobce vozidla; b) nové motocykly podkategorií L3e–A2 a L3e–A3 mají být při prodeji, registraci a uvedení do provozu vybaveny protiblokovacím brzdným systémem.
Bezpečné projíždění ostrými zatáčkami na komunikacích s pevným povrchem	Datum uvedené v čl. 82 druhém pododstavci.	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 tříkolové nebo čtyřkolové vozidlo vybaveno uzamykatelným diferencíálem, jeho konstrukce musí být taková, aby byl ve výchozím nastavení odemčen.
Zlepšená viditelnost vozidla a jezdce díky automatickému zapínání osvětlení <sup>(30)</sup>	Datum uvedené v čl. 82 druhém pododstavci.	Pro zlepšení viditelnosti vozidel kategorie L mají být tato vozidla vybavena: 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; 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; c) u všech ostatních podkategorií vozidel kategorie L: automaticky zapínaným systémem osvětlení nebo podle volby výrobce automaticky zapínanými světly určenými pro jízdu za dne <sup>(31)</sup>

Pozn.: přehled poznámek k přílohám je na poslední straně přílohy VIII.

## **Vysvětlivky k přílohám I až VIII**

- 1) Limity výkonu v příloze I jsou založeny na maximálním trvalém jmenovitém výkonu nezávisle na konfiguraci pohonu vozidla.
- 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 A1 (přestože pravděpodobně nedosáhne 130 km/h), A2 nebo A3.
- 3) Pokročilé brzdné systémy jsou povinné pouze na vozidlech kategorie L3e, jak je stanoveno v příloze VIII.
- 4) Kategorie L3e: Euro 4
- 5) Kategorie L3e: Euro 5
- 6) Kategorie L3e: Euro 6
- 7) Viz čl. 21 odst. 4 a 5.
- 8) Pokud je/ jsou (hybridní) motor/y vybaven/y 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.
- 9) Úř. věst. L 282, 1.11.1996, s. 64.
- 10) Úř. věst. L 141, 6.6.2009, s. 12.
- 11) Úř. věst. L 116/1, 8.5.2010, s. 1.
- 12) Úř. věst. C [...],[...], s. [...], přičemž vážený průměr zohledňuje emise při studeném startu.
- 13) Úř. věst. C [...],[...], s. [...].
- 14) Příslušné emisní limity musí splňovat pouze základní dvoukolový motocykl, k němuž je postranní vozík připojen.
- 15) Týká se pouze vznětových motorů, také například hybridního konceptu zahrnujícího vznětový motor.
- 16) Týká se pouze motorů s přímým vstřikováním paliva.
- 17) Studie dopadu na životní prostředí uvedená v čl. 21 odst. 4 posoudí rovněž proveditelnost zkoušení emisí v revidovaném WMTC u vozidel kategorie L jiných než L3e, L5Ae a L7Ae.
- 18) Týká se zážehových motorů na benzín, benzínové směsi nebo ethanol.
- 19) Efektivnost nákladů kontroly emisí způsobených vypařováním bude posouzena ve studii dopadů na životní prostředí uvedené v čl. 21 odst. 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. 21 odst. 4 a 5.
- 20)  $v_{\max} \geq 130$  km/h.
- 21) Dokud EU nepřistoupí k předpisům EHK OSN č. 9, 41 a 63 a nepřijme tyto přepisy v EHK OSN WP29 a v rámci EU, včetně souvisejících rovnocenných limitů hladiny akustického tlaku pro fáze Euro 3 a Euro 4, musí vozidla splňovat limity uvedené v příloze VI(D). Až EU přijme předpisy EHK OSN č. 9, 41 a 63, stanou se závaznými, včetně limitů hladiny akustického tlaku rovnocenných limitům uvedeným v příloze VI(D) a nahradí zkušební postupy v aktu v přenesené pravomoci.

- 22) Limity hladiny akustického tlaku Euro 5 (jež budou určeny později) budou změněny v samostatném aktu přijatém postupem spolurozhodování.
- 23) Zkušební postupy pro hladinu akustického tlaku obsahuje akt v přenesené pravomoci na základě tohoto nařízení, jež bude nahrazen předpisy EHK OSN č. 9, 41 a 63.
- 24) Týká se pouze zážehových motorů s přímým vstřikováním a vznětových motorů.
- 25) Týká se rovněž hybridních vozidel.
- 26) „Pokročilým brzdným systémem“ se rozumí protiblokovací brzdný systém, kombinovaný brzdný systém nebo oba. Výkony pokročilých brzdných systémů se zkouší v souladu s požadavky uvedenými v aktu v přenesené pravomoci.
- 27) Vozidla kategorie L4 (motocykly s postranním vozíkem) jsou z požadavků a) a b) na povinné vybavení pokročilými brzdnými systémy vyloučena.
- 28) „Protiblokovacím brzdným systémem“ se rozumí systém, který detekuje prokluzování kol a automaticky upravuje tlak vytvářející brzdou sílu na kole/kolech, a prokluzování kol tak omezuje.
- 29) „Kombinovaným brzdovým systémem“ se rozumí:
- a) u vozidel kategorie L1e a L3e: brzdný systém, u něhož se jediným ovládacím prvkem na různých kolech aktivují nejméně dvě brzdy;
  - b) u vozidel kategorie L4e: brzdný systém, u něhož se brzdy přinejmenším na předním a zadním kole ovládají jediným ovládacím prvkem (pokud je zadní kolo a kolo postranního vozíku brzděno stejným brzdným systémem, považuje se za zadní brzdu);
  - c) U vozidel kategorie L2e, L5e, L6e a L7e: brzdný systém, u něhož se jediným ovládacím prvkem aktivují všechny brzdy.
- 30) „Automatickým zapnutím“ se rozumí zapnutí systému osvětlení při zapnutí zapalování nebo uvedení přepínače motoru do polohy „zapnuto“.
- 31) 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<sup>(32)</sup>**

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. 2 písm. a) podbod i)	Čl. 4 odst. 2 písm. a) bod B
Čl. 1 odst. 2 písm. a) podbod ii)	Čl. 4 odst. 2 písm. b)
Čl. 1 odst. 2 písm. b)	Čl. 4 odst. 2 písm. c), čl. 4 odst. 2 písm. d)
Čl. 1 odst. 2 bod 2 písm. c)	Čl. 4 písm. e)
Čl. 1 odst. 3 písm. a)	Čl. 4 písm. f)
Čl. 1 odst. 3 písm. a)	Čl. 4 písm. g)
Článek 2	Článek 3
Článek 3	Článek 23
Čl. 4 odst. 1	Čl. 27 odst. 2
Čl. 4 odst. 2	Čl. 27 odst. 1
Čl. 4 odst. 3	Čl. 5 odst. 4
Čl. 4 odst. 4	=
Čl. 4 odst. 5	Čl. 31 odst. 1
Čl. 4 odst. 6	Čl. 27 odst. 3
Čl. 5 odst. 1	Čl. 27 odst. 10
Čl. 5 odst. 2	Čl. 28 odst. 2
Čl. 5 odst. 3	Čl. 28 odst. 1 písm. b)
Čl. 6 odst. 1	Čl. 27 odst. 5
Čl. 6 odst. 2 první pododstavec	Čl. 27 odst. 7
Čl. 6 odst. 2 druhý pododstavec	Čl. 27 odst. 8
Čl. 7 odst. 1 první pododstavec	Čl. 36 odst. 1
Čl. 7 odst. 1 druhý pododstavec	Čl. 36 odst. 4
Čl. 7 odst. 2	Čl. 36 odst. 2
Čl. 7 odst. 3	Čl. 36 odst. 5

Čl. 7 odst. 4	Čl. 37 odst. 2
Čl. 7 odst. 5	Čl. 59 odst. 2 první pododstavec
Čl. 7 odst. 6	Čl. 59 odst. 2 druhý pododstavec
Čl. 8 odst. 1	Čl. 37 odst. 1
Čl. 8 odst. 2 první pododstavec	Čl. 37 odst. 2
Čl. 8 odst. 2 druhý pododstavec	Čl. 37 odst. 3

Poznámka (32): uvedená v článku 81.

<b>Směrnice 2002/24/ES</b>	<b>Toto nařízení</b>
Čl. 9 odst. 1	Článek 46
Čl. 9 odst. 2	Čl. 32 odst. 1
Čl. 9 odst. 3	Čl. 32 odst. 2
Čl. 9 odst. 4	Článek 33
Čl. 9 odst. 5	Čl. 34 odst. 3
Čl. 10 odst. 1	Čl. 31 odst. 4
Čl. 10 odst. 2	Čl. 51 odst. 3
Čl. 10 odst. 3	Čl. 35 odst. 4
Čl. 10 odst. 4	Čl. 51 odst. 7
Článek 11	-
Článek 12	Čl. 50 odst. 1
Článek 13	-
Čl. 14 odst. 1 písm. a)	Čl. 5 odst. 1
Čl. 14 odst. 1 písm. b) podbod i)	Čl. 66 odst. 9
Čl. 14 odst. 1 písm. b) podbod ii)	Čl. 64 odst. 8
Čl. 14 odst. 2 první pododstavec	-
Čl. 14 odst. 2 druhý pododstavec	Čl. 66 odst. 10
Čl. 15 odst. 1	Článek 45
Čl. 15 odst. 2	Článek 47
Čl. 15 odst. 3 první pododstavec písm. a) podbod i)	Článek 40
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) první pododstavec	-
Čl. 15 odst. 3 písm. b) druhý pododstavec	-
Čl. 15 odst. 3 písm. b) třetí pododstavec	-
Čl. 15 odst. 3 písm. b) čtvrtý pododstavec	-
Čl. 15 odst. 4	-

Čl. 16 odst. 1 první pododstavec	-
Čl. 16 odst. 1 druhý pododstavec	-
Čl. 16 odst. 2 první pododstavec	-
Čl. 16 odst. 2 druhý pododstavec	-
Čl. 16 odst. 3	Článek 38
Článek 17	Článek 39
Čl. 18 odst. 1	Čl. 74 odst. 1
Čl. 18 odst. 2	Čl. 74 odst. 2
Čl. 18 odst. 3	-
Článek 19	Článek 81
Článek 20	Čl. 82 odst. 2
Článek 21	Čl. 79 odst. 1
Článek 22	-
Článek 23	Čl. 82 odst. 1
Článek 24	-