

Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

► **B**

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2005/64/ES

ze dne 26. října 2005

o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětne použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti a o změně směrnice Rady 70/156/EHS

(Úř. věst. L 310, 25.11.2005, s. 10)

Ve znění:

Úřední věstník

► **M1**

Směrnice Komise 2009/1/ES ze dne 7. ledna 2009

Č.	Strana	Datum
L 9	31	14.1.2009



**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY
2005/64/ES**

ze dne 26. října 2005

o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětne použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti a o změně směrnice Rady 70/156/EHS

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností ⁽³⁾ by měla být stanovena vhodná opatření pro zajištění toho, aby vozidla schváleného typu, která patří do kategorie M₁ a do kategorie N₁, směla být uváděna na trh pouze tehdy, pokud jsou opětne použitelná nebo recyklovatelná nejméně v rozsahu 85 % hmotnosti vozidla a opětne použitelná nebo využitelná nejméně v rozsahu 95 % hmotnosti vozidla.
- (2) Opětne použitelnost součástí a recyklovatelnost a využitelnost materiálů představují podstatnou část strategie Společenství v oblasti nakládání s odpady. Je proto třeba od výrobců vozidel a jejich dodavatelů vyžadovat, aby zohlednili tato hlediska již v počátečních fázích vývoje nových vozidel a usnadnili tak zpracování vozidel po dosažení konce jejich životnosti.
- (3) Tato směrnice je jednou ze samostatných směrnic v rámci systému Společenství pro schvalování typu celého vozidla, stanoveného směrnicí Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ⁽⁴⁾.
- (4) Systém schvalování typu celého vozidla je nyní povinný pro vozidla kategorie M₁ a v blízké budoucnosti bude rozšířen na všechny kategorie vozidel. Je proto nezbytné zahrnout do systému schvalování typu celého vozidla opatření týkající se opětne použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidel.
- (5) V souladu s tím je také nezbytné stanovit opatření, která zohlední, že se na vozidla kategorie N₁ dosud nevztahuje systém schvalování typu celého vozidla.
- (6) Výrobce by měl dát schvalovacímu orgánu k dispozici veškeré odpovídající technické informace týkající se konstrukčních materiálů a jejich příslušných hmotností, aby bylo možné ověřit kalkulace výrobce podle normy ISO 22628: 2002.
- (7) Kalkulace výrobce mohou být při schvalování typu vozidla řádně ověřeny pouze tehdy, pokud výrobce zavedl uspokojivá opatření a postupy pro zpracování veškerých informací, které získá od

⁽¹⁾ Úř. věst. C 74, 23.3.2005, s. 15.

⁽²⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 14. dubna 2005 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 6. října 2005.

⁽³⁾ Úř. věst. L 269, 21.10.2000, s. 34. Směrnice naposledy pozměněná rozhodnutím Rady 2005/673/ES (Úř. věst. L 254, 30.9.2005, s. 69).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2005/49/ES (Úř. věst. L 194, 26.7.2005, s. 12).

▼B

svých dodavatelů. Dříve, než může být uděleno jakékoli schválení typu, by měl příslušný subjekt taková opatření a postupy předběžně zhodnotit a měl by vystavit certifikát, ve kterém uvede, že jsou uspokojivé.

- (8) Důležitost různých vstupů do kalkulace míry recyklovatelnosti a využitelnosti musí být hodnocena v souladu s postupy zpracování vozidel s ukončenou životností. Výrobce by proto měl doporučit strategii zpracování vozidel s ukončenou životností a měl by příslušný subjekt s touto strategií podrobně seznámit. Tato strategie by měla být založena na ověřených technologiích, které jsou dostupné nebo které jsou ve vývoji v době žádosti o schválení typu vozidla.
- (9) Vozidla zvláštního určení jsou navržena k výkonu zvláštních funkcí a vyžadují zvláštní úpravy karoserie, které nejsou zcela pod kontrolou výrobce. V důsledku toho není možno dostatečně přesným způsobem vykalkulovat míru recyklovatelnosti ani využitelnosti. Taková vozidla by měla být vyňata z požadavků na kalkulaci.
- (10) Nedokončená vozidla tvoří významnou část vozidel kategorie N₁. Výrobce základního vozidla není schopen vykalkulovat míru recyklovatelnosti a využitelnosti dokončeného vozidla, protože ve fázi návrhu základního vozidla nejsou údaje o následných fázích konstrukce k dispozici. Je proto vhodné požadovat pouze, aby požadavky této směrnice splňovalo základní vozidlo.
- (11) Vozidla vyráběná v malých sériích mají velmi omezený podíl na trhu, takže by pro životní prostředí bylo jen malým přínosem, kdyby tato vozidla musela splňovat požadavky této směrnice. Je proto vhodné vyjmout je z působnosti některých ustanovení této směrnice.
- (12) Podle směrnice 2000/53/ES by měla být přijata v zájmu bezpečnosti silničního provozu a ochrany životního prostředí vhodná opatření, aby se zabránilo opětovnému používání určitých součástí, které byly demontovány z vozidel s ukončenou životností. Tato opatření by se měla omezit na opětovné používání součástí při výrobě nových vozidel.
- (13) Z ustanovení této směrnice vyplývá pro výrobce povinnost poskytovat ke schvalování typu nové údaje, a proto by měly být tyto údaje obsaženy ve směrnici 70/156/EHS, která stanoví vyčerpávající seznam údajů, které je nutno předložit při schvalování typu. Je tedy nutné uvedenou směrnici odpovídajícím způsobem změnit.
- (14) Opatření nezbytná pro přizpůsobení vědeckému a technickému pokroku by měla být přijímána v souladu s regulativním postupem podle čl. 13 odst. 3 směrnice 70/156/EHS.
- (15) Jelikož cíle této směrnice, totiž minimalizovat dopad vozidel s ukončenou životností na životní prostředí požadavkem, aby byla vozidla již od koncepční fáze navrhována s cílem usnadnit opětovné používání, recyklaci a využívání, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států a může ho být proto z důvodu rozsahu činnosti lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je pro dosažení uvedeného cíle nezbytné.
- (16) Podle bodu 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů⁽¹⁾ budou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Společenství sestavily vlastní tabulky,

⁽¹⁾ Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

▼ B

z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

*Článek 1***Předmět**

Tato směrnice stanoví správní a technická ustanovení pro schvalování typu vozidel podle článku 2 s cílem zajistit, aby jejich součásti a materiály byly opětne používány, recyklovány a využívány přinejmenším v procentním podílu stanoveném v příloze I.

Stanoví zvláštní ustanovení s cílem zajistit, aby opětne používání součástí neohrožovalo bezpečnost nebo životní prostředí.

*Článek 2***Oblast působnosti**

Tato směrnice se vztahuje na vozidla kategorií M₁ a N₁ podle definice v části A přílohy II směrnice 70/156/EHS a na nové nebo opětne použité součásti těchto vozidel.

*Článek 3***Výjimky**

Aniž je dotčeno uplatňování článku 7, tato směrnice se nevztahuje na:

- a) vozidla zvláštního určení podle definice v příloze II části A bodu 5 směrnice 70/156/EHS;
- b) vozidla kategorie N₁ vyráběná ve více stupních za předpokladu, že základní vozidlo splňuje požadavky této směrnice;
- c) vozidla vyráběná v malých sériích podle čl. 8 odst. 2 písm. a) směrnice 70/156/EHS.

*Článek 4***Definice**

Pro účely této směrnice se rozumí:

1. „vozidlem“ motorové vozidlo;
2. „součástí“ jakákoli část nebo jakékoli smontované části, které jsou zamontovány do vozidla v době jeho výroby. Pojem zahrnuje také konstrukční části a samostatné technické celky podle definice v článku 2 směrnice 70/156/EHS;
3. „typem vozidla“ typ vozidla podle definice v příloze II části B bodech 1 a 3 směrnice 70/156/EHS;
4. „vozidlem s ukončenou životností“ vozidlo podle definice v čl. 2 bodě 2 směrnice 2000/53/ES;
5. „referenčním vozidlem“ verze typu vozidla, kterou určí schvalovací orgán po konzultaci s výrobcem a v souladu s kritérii stanovenými v příloze I jako nejproblematictější z hlediska opětne použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti;
6. „vozidlem vyráběným ve více stupních“ vozidlo, které je výsledkem více-*st*upňového výrobního postupu;
7. „základním vozidlem“ vozidlo podle definice v čl. 2 čtvrté odrážce směrnice 70/156/EHS, které se používá v počátečním stupni více-*st*upňové výroby;

▼ B

8. „vícestupňovou výrobou“ postup, ve kterém je vozidlo vyráběno v několika stupních přidáváním součástí k základnímu vozidlu nebo změnou takových součástí;
9. „opětným použitím“ opětné použití podle definice v čl. 2 bodě 6 směrnice 2000/53/ES;
10. „recyklací“ recyklace podle definice v čl. 2 bodě 7 první větě směrnice 2000/53/ES;
11. „energetickým využitím“ energetické využití podle definice v čl. 2 bodě 7 druhé větě směrnice 2000/53/ES;
12. „využíváním“ využívání podle definice v čl. 2 bodě 8 směrnice 2000/53/ES;
13. „opětnou použitelností“ možnost opětného použití součástí demontovaných z vozidla s ukončenou životností;
14. „recyklovatelností“ možnost recyklování součástí nebo materiálů demontovaných z vozidla s ukončenou životností;
15. „využitelností“ možnost využívání součástí nebo materiálů demontovaných z vozidla s ukončenou životností;
16. „mírou recyklovatelnosti vozidla (R_{cyc})“ podíl nového vozidla v procentech hmotnosti, který může být opětně použit a recyklován;
17. „mírou využitelnosti vozidla (R_{cov})“ podíl nového vozidla v procentech hmotnosti, který může být opětně použit a využit;
18. „strategií“ rozsáhlý plán tvořený koordinovanými činnostmi a technickými opatřeními, které je třeba provést, pokud jde o demontáž, drčení nebo podobné postupy, recyklaci a využívání materiálů k zajištění cílových podílů recyklovatelnosti a využitelnosti dosažitelných v době vývojové fáze vozidla;
19. „hmotností“ hmotnost vozidla v provozním stavu podle definice v příloze I bodě 2.6 směrnice 70/156/EHS, avšak bez řidiče, jehož hmotnost je stanovena na 75 kg;
20. „příslušným subjektem“ subjekt, např. technická zkušebna nebo jiný existující subjekt, oznámený členským státem jako subjekt provádějící předběžné hodnocení výrobce a vydávající certifikát shody v souladu s ustanoveními této směrnice. Příslušným subjektem může být orgán udělující schválení typu, pokud je řádně doložena jeho příslušnost v této oblasti.

*Článek 5***Schvalování typu**

1. Členské státy udělí ES schválení typu nebo případně vnitrostátní schválení typu z hlediska opětné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti pouze takovým typům vozidel, které splňují požadavky této směrnice.
2. Pro uplatnění odstavce 1 poskytne výrobce schvalovacímu orgánu podrobné technické údaje nezbytné pro účely kalkulace a pro ověření podle přílohy I, týkající se povahy materiálů použitých při výrobě vozidla a jeho součástí. Pokud se na takové informace vztahují práva duševního vlastnictví nebo pokud tyto informace tvoří zvláštní know-how výrobce nebo jeho dodavatelů, výrobce nebo jeho dodavatelé poskytnou dostatečné údaje, které umožní řádné provedení kalkulace.
3. Pokud jde o opětnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, členské státy zajistí, aby výrobce při podání žádosti o ES schválení typu podle čl. 3 odst. 1 směrnice 70/156/EHS používal vzor informačního dokumentu, který je uveden v příloze II této směrnice.

▼B

4. Při udělování ES schválení typu podle čl. 4 odst. 3 směrnice 70/156/EHS použije schvalovací orgán vzor certifikátu ES schválení typu vozidla podle přílohy III této směrnice.

*Článek 6***Předběžné hodnocení výrobce**

1. Členské státy neudělí schválení typu, aniž by se předem ujistily, že výrobce zavedl uspokojivá opatření a postupy v souladu s bodem 3 přílohy IV, aby řádně uplatňoval hlediska opětne použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti podle této směrnice. Po provedení tohoto předběžného hodnocení se výrobcí udělí certifikát nazvaný „Certifikát shody s přílohou IV“ (dále jen „certifikát shody“).

2. V rámci předběžného hodnocení výrobce členské státy zajistí, aby byly materiály používané při výrobě daného typu vozidla v souladu s ustanoveními čl. 4 odst. 2 písm. a) směrnice 2000/53/ES.

Komise stanoví postupem podle článku 9 prováděcí pravidla nezbytná pro ověření souladu s tímto ustanovením.

3. Pro účely odstavce 1 doporučí výrobce strategii k zajištění demontáže, opětneho použití součástí, recyklace a využití materiálů. Tato strategie vezme v úvahu ověřené technologie, které jsou dostupné nebo které jsou ve vývoji v době podání žádosti o schválení typu vozidla.

4. Členské státy určí příslušný subjekt podle bodu 2 přílohy IV, který bude provádět předběžná hodnocení výrobce a vystavovat certifikát shody.

5. Součástí certifikátu shody je příslušná dokumentace a popis strategie doporučené výrobcem. Příslušný subjekt použije vzor certifikátu uvedený v dodatku k příloze IV.

6. Před provedením nového ověření zůstane certifikát shody v platnosti nejméně po dobu dvou let ode dne vystavení.

7. Výrobce informuje příslušný subjekt o jakékoli podstatné změně, která by mohla ovlivnit platnost certifikátu shody. Příslušný subjekt po konzultaci s výrobcem rozhodne, zda jsou zapotřebí nová ověření.

8. Na konci doby platnosti certifikátu shody příslušný subjekt vystaví nový certifikát shody nebo případně prodlouží jeho platnost o další dva roky. Příslušný subjekt vystaví nový certifikát v případech, kdy je upozorněn na podstatné změny.

*Článek 7***Opětne použití součástí**

Součásti uvedené v příloze V:

- a) se pro účely kalkulace míry recyklovatelnosti a využitelnosti považují za opětne nepoužitelné;
- b) nesmí být opětne použity při výrobě vozidel, na která se vztahuje směrnice 70/156/EHS.

*Článek 8***Změny směrnice 70/156/EHS**

Směrnice 70/156/EHS se mění v souladu s přílohou VI této směrnice.

▼B*Článek 9***Změny**

Změny této směrnice, které jsou nezbytné pro její přizpůsobení vědeckému a technickému pokroku, přijímá Komise regulativním postupem uvedeným v čl. 13 odst. 3 směrnice 70/156/EHS.

*Článek 10***Termíny pro provedení**

1. S účinkem od 15 prosince 2006 nesmějí členské státy pro typ vozidla, který splňuje požadavky této směrnice,
 - a) odmítnout udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu;
 - b) zakázat registraci a prodej nových vozidel nebo jejich uvedení do provozu.
2. S účinkem od 15 prosince 2008 členské státy pro typ vozidla, který nespĺňuje požadavky této směrnice,
 - a) odmítnou udělit ES schválení typu;
 - b) odmítnou udělit vnitrostátní schválení typu.
3. S účinkem od 15 prosince 2010 členské státy v případě, že nejsou splněny požadavky této směrnice,
 - a) považují prohlášení o shodě, které je přiloženo k novým vozidlům, za již neplatné pro účely čl. 7 odst. 1 směrnice 70/156/EHS;
 - b) odmítnou registraci a prodej nových vozidel nebo jejich uvedení do provozu, s výjimkou případů, na které se vztahuje čl. 8 odst. 2 písm. b) směrnice 70/156/EHS.
4. Článek 7 se použije s účinkem od 15 prosince 2006.

*Článek 11***Provedení**

1. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 15 prosince 2006. Neprodleně sdělí Komisi znění těchto předpisů.

Budou tyto předpisy používat od 15 prosince 2006.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

*Článek 12***Vstup v platnost**

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

*Článek 13***Určení**

Tato směrnice je určena členskými státy.

▼B

PŘÍLOHA

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha I: Požadavky
Příloha II: Informační dokument pro ES schválení typu vozidla
Příloha III: Vzor certifikátu ES schválení typu
Příloha IV: Předběžné hodnocení výrobce
Dodatek: vzor certifikátu shody
Příloha V: Součásti považované za opětně nepoužitelné
Příloha VI: Změny směrnice 70/156/EHS



PŘÍLOHA I

POŽADAVKY

1. Vozidla, která patří do kategorie M₁, a vozidla, která patří do kategorie N₁, musí být vyrobena tak, aby:
 - byla opětně použitelná nebo recyklovatelná nejméně v rozsahu 85 % hmotnosti vozidla a
 - byla opětně použitelná nebo využitelná nejméně v rozsahu 95 % hmotnosti vozidla,
 přičemž tyto hodnoty jsou určeny postupy stanovenými v této příloze.
2. Pro účely schvalování typu předloží výrobce řádně vyplněný formulář s údaji podle přílohy A normy ISO 22628: 2002. Formulář musí zahrnovat rozpis použitých materiálů.

K formuláři musí být přiložen soupis demontovaných součástí, označený výrobcem z hlediska stupně demontáže, a postup, který výrobce doporučuje pro jejich zpracování.
3. Pro účely použití bodů 1 a 2 musí výrobce schvalovacímu orgánu uspokojivým způsobem prokázat, že referenční vozidla splňují požadavky. Využije se metodika kalkulace předepsaná v příloze B normy ISO 22628: 2002.

Výrobce však musí být schopen prokázat, že požadavky této směrnice splňuje každá verze v rámci typu vozidla.
4. Při výběru referenčního vozidla je třeba brát v úvahu tato kritéria:
 - druh karoserie,
 - dostupné úrovně vybavenosti ⁽¹⁾,
 - dostupné volitelné vybavení ⁽¹⁾, které může být montováno do vozidla na odpovědnost výrobce.
5. Pokud orgán udělující schválení typu a výrobce společně neurčí nejproblematičtější verzi v rámci určitého typu vozidla, pokud jde o opětnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, vybere se jedno referenční vozidlo v rámci:
 - a) každého „druhu karoserie“ ve smyslu přílohy II části C bodu 1 směrnice 70/156/EHS, pokud jde o vozidla kategorie M₁;
 - b) každého „druhu karoserie“, tj. nákladní skříňový automobil, podvozek s kabinou, pick-up a jiné, pokud jde o vozidla kategorie N₁.
6. Pro účely kalkulace se pneumatiky považují za recyklovatelné.
7. Hmotnosti se vyjadřují v kg na jedno desetinné místo. Podíly se vypočítávají v procentech na jedno desetinné místo a zaokrouhlují se takto:
 - a) pokud je číslice za desetinnou čárkou mezi 0 a 4, zaokrouhlí se podíl na celé číslo dolů;
 - b) pokud je číslice za desetinnou čárkou mezi 5 a 9, zaokrouhlí se podíl na celé číslo nahoru.
8. Pro ověření kalkulací podle této přílohy se schvalovací orgán ujistí, že formulář s údaji podle bodu 2 odpovídá doporučené strategii přiložené k certifikátu shody uvedenému v čl. 6 odst. 1 této směrnice.
9. Pro kontrolu materiálů a hmotností součástí dá výrobce k dispozici vozidla a součásti, které orgán udělující schválení typu považuje za nezbytné.

⁽¹⁾ Tj. kožené potahy, vnitřní rádiové zařízení, klimatizace, litá kola atd.



PŘÍLOHA II

INFORMAČNÍ DOKUMENT PRO ES SCHVÁLENÍ TYPU VOZIDLA

v souladu s přílohou I směrnice Rady 70/156/EHS ⁽¹⁾ o ES schválení typu motorových vozidel z hlediska jejich opětné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti

Následující informace, přicházejí-li v úvahu, se spolu se soupisem obsahu dodávají trojmo. Předkládají-li se výkresy, musí být kresleny ve vhodném měřítku na formátu A4 a musí být dostatečně podrobné nebo musí být na tento formát složeny. Předkládají-li se fotografie, musí zobrazovat dostatečně podrobně.

- 0. OBECNĚ
 - 0.1 Značka (obchodní firma výrobce):.....
 - 0.2 Typ:.....
 - 0.2.0.1 Podvozek:.....
 - 0.2.1 (Případně) Obchodní název/názvy:.....
 - 0.3 Způsob označení typu, je-li na vozidle vyznačen ^b:.....
 - 0.3.1 Umístění označení:.....
 - 0.4 Kategorie vozidla ^c:.....
 - 0.5 Jméno a adresa výrobce:.....
 - 0.8 Adresa/y montážního závodu/montážních závodů:.....
- 1. OBECNÉ KONSTRUKČNÍ VLASTNOSTI VOZIDLA
 - 1.1 Fotografie nebo výkresy představitele typu vozidla:
 - 1.2 Rozměrový výkres celého vozidla:
 - 1.3 Počet náprav a kol:
 - 1.3.1 Počet a umístění náprav s dvojitou montáží kol:
 - 1.3.3 Hnané nápravy (počet, umístění, propojení):
 - 1.7 Kabina řidiče (bezkapotová nebo kapotová) ^z:
- 3. HNACÍ JEDNOTKA ^q (pokud může vozidlo používat jako palivo buď benzin, motorovou naftu, nebo také jejich kombinaci s jinými palivy, je třeba jednotlivé body opakovat ⁺)
 - 3.1 Výrobce:
 - 3.2 Spalovací motor
 - 3.2.1 Specifické údaje o motoru
 - 3.2.1.1 Pracovní princip: zážehový/vznětový, čtyřtakt/dvoutakt ⁽¹⁾
 - 3.2.1.2 Počet a uspořádání válců:
 - 3.2.1.3 Zdvihový objem ^s: ... cm³
 - 3.2.2 Palivo: motorová nafta/benzin/zkapalněný ropný plyn/zemní plyn/-etanol: ⁽¹⁾
- 4. PŘEVODY ^v
 - 4.2 Typ (mechanický, hydraulický, elektrický atd.):
 - 4.5 Převodovka
 - 4.5.1 Druh (s ručním řazením/automatická/CVT (plynule měnitelný převod)) ⁽¹⁾
 - 4.9 Uzávěr diferenciálu: ano/ne/volitelný ⁽¹⁾
- 9. KAROSERIE
 - 9.1 Druh karoserie:

⁽¹⁾ Čísla položek a poznámky pod čarou v tomto informačním dokumentu odpovídají číslům a poznámkám v příloze I směrnice 70/156/EHS. Vypuštěny jsou body, které nejsou pro účely této směrnice podstatné.

▼ B

- 9.3.1 Uspořádání dveří a počet dveří:
- 9.10.3 Sedadla
- 9.10.3.1 Počet:
- 15. OPĚTNÁ POUŽITELNOST, RECYKLOVATELNOST
A VYUŽITELNOST
- 15.1 Verze, ke které patří referenční vozidlo:
- 15.2 Hmotnost referenčního vozidla s karoserií nebo hmotnost podvozku
s kabinou, pokud výrobce nevybavuje vozidlo karoserií nebo spojo-
vacím zařízením, bez karoserie nebo spojovacího zařízení (včetně
kapalin, nářadí, náhradního kola, pokud je jím vozidlo vybavováno),
ale bez řidiče:
- 15.3 Hmotnosti materiálů referenčního vozidla
- 15.3.1 Hmotnost materiálu, se kterým se počítá v etapě před zpracováním ^{##}:
... ..
- 15.3.2 Hmotnost materiálu, se kterým se počítá v etapě demontáže ^{##}: ...
- 15.3.3 Hmotnost materiálu, se kterým se počítá v etapě zpracování nekovo-
vých zbytků, které se považují za recyklovatelné ^{##}:
- 15.3.4 Hmotnost materiálu, se kterým se počítá v etapě zpracování nekovo-
vých zbytků, které se považují za energeticky využitelné ^{##}:
- 15.3.5 Rozpis použitých materiálů ^{##}:
- 15.3.6 Celková hmotnost materiálů, které jsou opětne použitelné nebo recy-
klovatelné:
- 15.3.7 Celková hmotnost materiálů, které jsou opětne použitelné nebo využi-
telné:
- 15.4 Míry
- 15.4.1 Míra recyklovatelnosti „R_{cyc} (%)“:
- 15.4.2 Míra využitelnosti „R_{cov} (%)“:



PŘÍLOHA III

VZOR CERTIFIKÁTU ES SCHVÁLENÍ TYPU

Maximální formát: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU

Razítko orgánu udělujícího ES schválení typu

Sdělení o:

- ES schválení typu ⁽¹⁾ typu vozidla
- prodloužení platnosti ES schválení typu ⁽¹⁾
- odmítnutí ES schválení typu ⁽¹⁾

s ohledem na směrnici 2005/64/ES

ES schválení typu č.:

Důvod prodloužení platnosti:

ODDÍL I

- 0.1. Značka (obchodní firma výrobce):.....
- 0.2. Typ:.....
- 0.2.1. Obchodní název/názvy ⁽²⁾:.....
- 0.3. Způsob označení typu, je-li na vozidle vyznačen:.....
- 0.3.1. Umístění označení:.....
- 0.4. Kategorie vozidla ⁽³⁾:.....
- 0.5. Jméno a adresa výrobce:.....
- 0.8. Název a adresa montážního závodu/montážních závodů:.....
- [...]

ODDÍL II

1. Doplnující informace:.....
- Míra/míry recyklovatelnosti referenčního vozidla/vozidel:.....
- Míra/míry využitelnosti referenčního vozidla/vozidel:.....
2. Technická zkušebna odpovědná za provedení zkoušek:.....
3. Datum protokolu:.....
4. Číslo protokolu:.....
5. Poznámky:.....
6. Přílohy: seznam a schvalovací dokumentace.....
7. Vozidlo splňuje/nespĺňuje ⁽¹⁾ technické požadavky této směrnice:.....
-

(místo)

(podpis)

(datum)

Přílohy: schvalovací dokumentace

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.⁽²⁾ Není-li k dispozici v době udělování ES schválení typu, vyplní se tento bod nejpozději při uvedení vozidla na trh.⁽³⁾ Podle definice v příloze II části A směrnice 70/156/EHS.

▼B*PŘÍLOHA IV***PŘEDBĚŽNÉ HODNOCENÍ VÝROBCE****1. Účel této přílohy**

Tato příloha popisuje předběžné hodnocení, které musí provést příslušný subjekt pro zajištění toho, aby výrobce zavedl nezbytná opatření a postupy.

2. Příslušný subjekt

Příslušný subjekt musí splňovat požadavky normy EN 45012: 1989 nebo příručky ISO/IEC 62: 1996 o obecných kritériích pro orgány provádějící certifikaci systémů řízení jakosti s ohledem na řídicí systémy zavedené u výrobce.

3. Ověření, která příslušný subjekt provádí**3.1 Příslušný subjekt se ujistí, že výrobce přijal opatření nezbytná:**

- a) pro sběr potřebných údajů o celém dodavatelském řetězci, zvláště o povaze a hmotnosti všech materiálů použitých při výrobě vozidla, aby tak mohla být provedena kalkulace požadovaná touto směrnicí;
- b) k tomu, aby měl k dispozici veškeré ostatní údaje o vozidle požadované pro postup kalkulace, jako je objem kapalin apod.;
- c) k odpovídajícímu ověření informací od dodavatelů;
- d) k vedení rozpisu použitých materiálů;
- e) k tomu, aby byl schopen provést kalkulaci míry recyklovatelnosti a využitelnosti podle normy ISO 22628: 2002;
- f) ke značení součástí vyrobených z polymerů a elastomerů v souladu s rozhodnutím Komise 2003/138/ES ze dne 27. února 2003, kterým se stanoví normy označování konstrukčních částí a materiálů pro vozidla podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností⁽¹⁾;
- g) k ověření, že žádná ze součástí ze seznamu v příloze V není opětně používána při výrobě nových vozidel.

3.2 Výrobce poskytne příslušnému subjektu veškeré příslušné informace ve formě dokumentace. Zejména musí být řádně dokumentovány materiály k recyklaci a k využívání.**▼M1**

4.1. Pro účely předběžného hodnocení podle článku 6 směrnice 2005/64/ES musí výrobce vozidla prokázat, že na základě smluvních opatření s jeho dodavateli je zajištěn soulad s čl. 4 odst. 2 písm. a) směrnice 2000/53/ES.

4.2. Pro účely předběžného hodnocení podle článku 6 směrnice 2005/64/ES musí výrobce vozidla stanovit postupy pro tyto účely:

- a) oznámení příslušných požadavků svým zaměstnancům a všem svým dodavatelům;
- b) monitorování a zajišťování toho, že dodavatelé tyto požadavky dodržují;
- c) shromáždění příslušných údajů z celé ho dodavatelského řetězce;
- d) kontrola a ověření informací od dodavatelů;
- e) patřičná reakce v případě, že údaje od dodavatelů naznačují nesoulad s požadavky podle čl. 4 odst. 2 písm. a) směrnice 2000/53/ES.

4.3. Pro účely odstavců 4.1 a 4.2 musí výrobce vozidla po dohodě s příslušným orgánem používat normu ISO 9000/14000 nebo jiný normalizovaný program zabezpečování jakosti.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 53, 28.2.2003, s. 58

▼B*Dodatek k příloze IV***VZOR CERTIFIKÁTU SHODY**

Certifikát shody
s přílohou IV směrnice 2005/64/ES

č. (.....referenční číslo)

(..... příslušný subjekt)

osvědčuje, že

(Výrobce):

(Adresa výrobce):

splňuje požadavky ustanovení přílohy IV směrnice 2005/64/ES.

Ověření proběhlo dne:

Ověřil (název a adresa příslušného subjektu):

Číslo protokolu:

Tento certifikát platí do: (...datum)

V (.....místo)

dne (.....datum)

(.....podpis)



Přílohy: Popis strategie doporučené výrobcem v oblasti opětného použití, recyklace
a využití.

▼B*PŘÍLOHA V***SOUČÁSTI POVAŽOVANÉ ZA OPĚTNĚ NEPOUŽITELNÉ****1. Úvod**

Tato příloha uvádí součásti vozidel, která patří do kategorie M₁, a vozidel, která patří do kategorie N₁, které nesmějí být opětně používány při výrobě nových vozidel.

2. Seznam součástí

- airbagy ⁽¹⁾, včetně polštářování, rozbušek, elektronických řídicích jednotek a snímačů,
- automatické nebo neautomatické systémy bezpečnostních pásů, včetně pásů, spon, navíječů, pyrotechnických zařízení,
- sedadla (pouze v případech, kdy jsou kotevní úchyty bezpečnostních pásů nebo airbagy součástí sedadla),
- zámky řízení působící na sloupek řízení,
- imobilizéry včetně transpondérů a elektronických řídicích jednotek,
- zařízení k následnému zpracování emisí (např. katalyzátory, filtry částic),
- tlumiče výfuku.

⁽¹⁾ Pokud je airbag součástí volantu, pak i volant.



PŘÍLOHA VI

ZMĚNY SMĚRNICE 70/156/EHS

Směrnice 70/156/EHS se mění takto:

1. V příloze I se doplňují nové body, které znějí:

- „15. Opětná použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost
- 15.1 Verze, ke které patří referenční vozidlo:
- 15.2 Hmotnost referenčního vozidla s karoserií nebo hmotnost podvozku s kabinou, pokud výrobce nevybavuje vozidlo karoserií nebo spojovacím zařízením, bez karoserie nebo spojovacího zařízení (včetně kapalin, nářadí, náhradního kola, pokud je jím vozidlo vybavováno), ale bez řidiče:
- 15.3 Hmotnost materiálů referenčního vozidla
- 15.3.1 Hmotnost materiálu, se kterým se počítá v etapě před zpracováním (##):
- 15.3.2 Hmotnost materiálu, se kterým se počítá v etapě demontáže (##):
- 15.3.3 Hmotnost materiálu, se kterým se počítá v etapě zpracování nekovových zbytků, které se považují za recyklovatelné (##):
- 15.3.4 Hmotnost materiálu, se kterým se počítá v etapě zpracování nekovových zbytků, které se považují za energeticky využitelné (##):
- 15.3.5 Rozpis použitých materiálů (##):
- 15.3.6 Celková hmotnost materiálů, které jsou opětne použitelné nebo recyklovatelné:
- 15.3.7 Celková hmotnost materiálů, které jsou opětne použitelné nebo využitelné:
- 15.4 Míry
- 15.4.1 Míra recyklovatelnosti „Recyc (%)“:
- 15.4.2 Míra využitelnosti „Rcov (%)“:

(##) Tyto termíny jsou definovány v normě ISO 22628:2002.“

2. V příloze IV části I se doplňuje nový bod, který zní:

„Předmět	Číslo směrnice	Odkaz na Úřední věstník č.	Vztahuje se na										
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
59. Recyklovatelnost	2005/64/ES	L 310, 25. listopadu 2005, s 10	X	—	—	X	—	—					“

3. Příloha XI se mění takto:

a) v dodatku 1 se doplňuje nový bod, který zní:

„Bod	Předmět	Číslo směrnice	M ₁ ≤ 2 500 (l) kg	M ₁ > 2 500 (l) kg	M ₂	M ₃
59	Recyklovatelnost	2005/64/ES	N/A	N/A	—	—“

b) v dodatku 2 se doplňuje nový bod, který zní:

„Bod	Předmět	Číslo směrnice	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₁	O ₃	O ₄
59	Recyklovatelnost	2005/64/ES*	N/A	—	—	N/	—	—	—	—	—	—“

▼B

c) v dodatku 3 se doplňuje nový bod, který zní:

„Bod	Předmět	Číslo směrnice	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4
59	Recyklovatelnost	2005/64/ES	—	—	N/A	—	—	—	—	—	—“