

Úřední věstník

Evropské unie

L 310



České vydání

Právní předpisy

Svazek 53

26. listopadu 2010

Obsah

II Nelegislativní akty

NAŘÍZENÍ

- ★ Nařízení Komise (EU) č. 1084/2010 ze dne 25. listopadu 2010, kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 612/2009, kterým se stanoví společná prováděcí pravidla k režimu vývozních náhrad pro zemědělské produkty, pokud jde o rovnocennost v aktivním zušlechťovacím styku 1
- ★ Nařízení Komise (EU) č. 1085/2010 ze dne 25. listopadu 2010, kterým se otevírá a stanovuje správa některých celních ročních kvót na dovoz batátů, manioku a maniokového škrobu a ostatních produktů kódů KN 0714 90 11 a KN 0714 90 19 a kterým se mění nařízení (EU) č. 1000/2010 3
- Nařízení Komise (EU) č. 1086/2010 ze dne 25. listopadu 2010 o stanovení paušálních dovozních hodnot pro určení vstupní ceny některých druhů ovoce a zeleniny 7
- Nařízení Komise (EU) č. 1087/2010 ze dne 25. listopadu 2010, kterým se mění reprezentativní ceny a dodatečná dovozní cla pro některé produkty v odvětví cukru stanovená nařízením (EU) č. 867/2010 na hospodářský rok 2010/11 9

SMĚRNICE

- ★ Směrnice Komise 2010/81/EU ze dne 25. listopadu 2010, kterou se mění směrnice Rady 91/414/EHS, pokud jde o rozšíření použití účinné látky 2-fenylfenol ⁽¹⁾ 11

Cena: 3 EUR

(Pokračování na následující straně)

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

CS

Akty, jejichž název není vytištěn tučně, se vztahují ke každodennímu řízení záležitostí v zemědělství a obecně platí po omezenou dobu. Názvy všech ostatních aktů jsou vytištěny tučně a předchází jim hvězdička.

ROZHODNUTÍ

2010/714/EU:

- ★ Rozhodnutí Komise ze dne 25. listopadu 2010, kterým se mění rozhodnutí 2004/4/ES, kterým se členské státy opravňují k přijetí dočasných mimořádných opatření proti šíření *Pseudomonas solanacearum* (Smith) Smith vůči Egyptu (oznámeno pod číslem K(2010) 8185)..... 14

2010/715/EU:

- ★ Rozhodnutí Komise ze dne 25. listopadu 2010, kterým se povoluje uvedení fosforečnanu železnatoamonného na trh jako nové složky potravin podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 258/97 (oznámeno pod číslem K(2010) 8191) 16

AKTY PŘIJATÉ INSTITUCEMI ZŘÍZENÝMI MEZINÁRODNÍ DOHODOU

- ★ Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK/OSN) č. 64 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska jejich vybavení, které může zahrnovat: náhradní celek pro dočasné užití, pneumatiky schopné jízdy bez vzduchu v pneumatice a/nebo systém pro jízdu bez vzduchu v pneumatice a/nebo systém monitorování tlaku v pneumatikách 18

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1084/2010

ze dne 25. listopadu 2010,

kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 612/2009, kterým se stanoví společná prováděcí pravidla k režimu vývozních náhrad pro zemědělské produkty, pokud jde o rovnocennost v aktivním zušlechťovacím styku

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s hospodářským účinkem a režimem s podmíněným osvobozením od cla, který je ukončen v okamžiku, kdy je zboží propuštěno do tohoto režimu nebo případně zušlechťeným produktům přiděleno jiné celně schválené určení.

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 1234/2007 ze dne 22. října 2007, kterým se stanoví společná organizace zemědělských trhů a zvláštní ustanovení pro některé zemědělské produkty („jednotné nařízení o společné organizaci trhů“) ⁽¹⁾, a zejména na články 167 a 170 ve spojení s článkem 4 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Podle čl. 12 odst. 4 druhého pododstavce nařízení Komise (ES) č. 612/2009 ⁽²⁾ je vývozní náhrada poskytnuta, pokud složka nebo složky, na základě kterých je podána žádost o náhradu, pocházejí ze Společenství (v současné době z Evropské unie) a/nebo byly ve volném oběhu podle odstavce 1 uvedeného nařízení a už se nenacházejí ve volném oběhu výlučně z důvodu jejich začlenění do jiných produktů. Zmíněné ustanovení se použije, pokud se produkty pocházející ze Společenství a/nebo jsou ve volném oběhu zpracovávají na základě aktivního zušlechťovacího styku, jak je stanoveno v člancích 114 až 129 nařízení Rady (EHS) č. 2913/92 ze dne 12. října 1992, kterým se vydává celní kodex Společenství ⁽³⁾.

(2) Podle čl. 84 odst. 1 písm. b) a článku 89 nařízení (EHS) č. 2913/92 je aktivní zušlechťovací styk celním režimem

(3) V čl. 115 odst. 1 nařízení (EHS) č. 2913/92 se stanoví, že celní orgány povolí, aby zušlechťené výrobky byly vyrobeny z rovnocenného zboží a zušlechťené výrobky vyrobené z rovnocenného zboží byly vyvezeny ze Společenství před dovozem dovoзовého zboží. V čl. 114 odst. 2 písm. e) uvedeného nařízení se rovnocenné zboží definuje jakožto zboží Společenství, které bylo použito pro výrobu zušlechťených výrobků namísto dovoзовého zboží. Podle čl. 545 odst. 2 a 3 nařízení Komise (EHS) č. 2454/93 ze dne 2. července 1993, kterým se provádí nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství ⁽⁴⁾, rovnocenné zboží a zušlechťené výrobky z něho vzniklé se stávají zbožím, které není zbožím Společenství, a dovozové zboží se stává zbožím Společenství v okamžiku přijetí celního prohlášení s návrhem na vyřízení režimu, nebo pokud je dovozové zboží uvedeno na trh před vyřízením režimu, dojde ke změně statusu v okamžiku uvedení zboží na trh. V případě předčasného vývozu se zušlechťené výrobky stávají zbožím, které není zbožím Společenství, v okamžiku přijetí vývozního celního prohlášení a za podmínky, že zboží, které má být dovezeno, bude propuštěno do režimu. Dovozové zboží se stává zbožím Společenství v okamžiku jeho propuštění do režimu.

(4) Jelikož podle pravidel o používání rovnocenného zboží se celní status dovoзовého zboží mění na status zboží Společenství a režim aktivního zušlechťovacího styku je či bude tímto ukončen, nepodléhá dovozové zboží dovoznímu clu. Ceny v Unii za rovnocenné vyvážené zboží pocházející ze Společenství jsou tedy za těchto okolností

⁽¹⁾ Úř. věst. L 299, 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 186, 17.7.2009, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 302, 19.10.1992, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 253, 11.10.1993, s. 1.

vyrovnávány cenami za dovozové zboží na světovém trhu, a proto nelze v případě rovnocenného vyváženého zboží pokrýt rozdíl mezi cenami na světovém trhu a cenami v Unii vývozní náhradou, jak stanoví článek 162 nařízení (ES) č. 1234/2007.

- (5) V zájmu jasnosti a právní jistoty je třeba v nařízení (ES) č. 612/2009 jednoznačně vyloučit poskytování vývozních náhrad, pokud jsou produkty vyváženy podle pravidel o používání rovnocenného zboží.
- (6) Nařízení (ES) č. 612/2009 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (7) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Řídicího výboru pro společnou organizaci zemědělských trhů,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

V čl. 12 odst. 1 nařízení (ES) č. 612/2009 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Neposkytují se náhrady za produkty, které se používají jako rovnocenné zboží ve smyslu čl. 114 odst. 2 písm. e) nařízení (EHS) č. 2913/92.“

Článek 2

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

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

V Bruselu dne 25. listopadu 2010.

Za Komisi

José Manuel BARROSO
předseda

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1085/2010

ze dne 25. listopadu 2010,

kterým se otevírá a stanovuje správa některých celních ročních kvót na dovoz batátů, manioku a maniokového škrobu a ostatních produktů kódů KN 0714 90 11 a KN 0714 90 19 a kterým se mění nařízení (EU) č. 1000/2010

EVROPSKÁ KOMISE,

10 000 tun přiděluje Thajsku. Uplatňované clo se rovná clu podle platné doložky nejvyšších výhod (clo DNV), sníženému o 100 EUR na tunu.

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 1234/2007 ze dne 22. října 2007, kterým se stanoví společná organizace zemědělských trhů a zvláštní ustanovení pro některé zemědělské produkty („jednotné nařízení o společné organizaci trhů“) ⁽¹⁾, a zejména na čl. 144 odst. 1 a na článek 148 ve spojení s článkem 4 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Na základě dohod uzavřených v rámci mnohostranných obchodních jednání Světové obchodní organizace (WTO) sestavila Komise seznam „CXL – Evropská společenství“ (dále jen „seznam CXL“), v němž jsou seskupeny udělené koncese. Ze seznamu CXL vyplývá pro Unii povinnost otevřít některé roční celní kvóty pro produkty kódů KN 0714 10 91, ex 0714 10 98, 0714 90 11 a 0714 90 19 pocházející z Indonésie, Čínské lidové republiky (Číny), z ostatních smluvních stran WTO kromě Thajska a některých třetích zemí, které nejsou členy WTO. V rámci těchto kvót činí valorické clo 6 %. Tyto kvóty by měly být otevřeny na víceletém základě a mají být spravovány Komisí.
- (2) Ze seznamu CXL pro Unii vyplývá rovněž povinnost otevřít dvě celní kvóty s nulovou celní sazbou na batáty kódu KN 0714 20 90 ve prospěch Číny a jiných třetích zemí, jakož i dvě celní kvóty na maniokový škrob kódu KN 1108 14 00 ve prospěch jiných třetích zemí.
- (3) Dohoda v podobě výměny dopisů týkajících se konzultací mezi Evropským společenstvím a Thajským královstvím podle článku XXIII GATT ⁽²⁾ (dále jako „dohoda s Thajskem“), která byla schválena rozhodnutím Rady 96/317/ES ze dne 13. května 1996 o uzavření výsledků konzultací s Thajskem podle článku XXIII GATT ⁽³⁾, stanoví dodatečnou všeobecnou roční kvótu na maniokový škrob ve výši 10 500 tun. Z tohoto množství se

- (4) Prováděcí podmínky pro správu všech těchto dovozních kvót (dále jako „kvóty“) jsou v současnosti stanoveny nařízením Komise (ES) č. 2402/96 ze dne 17. prosince 1996 o otevření a správě určitých ročních celních kvót pro batáty a maniokový škrob ⁽⁴⁾, jakož i nařízením Komise (ES) č. 27/2008 ze dne 15. ledna 2008 o otevření a správě určitých ročních celních kvót pro produkty kódů KN 0714 10 91, ex 0714 10 98, 0714 90 19 pocházejících z určitých třetích zemí jiných než Thajsko ⁽⁵⁾.
- (5) V ostatních zemědělských odvětvích se ukázalo být pozitivním použití zásady „kdo dřív přijde, je dřív na řadě“ a v zájmu administrativního zjednodušení je napříště třeba, aby se tyto kvóty spravovaly metodou uvedenou v čl. 144 odst. 2 písm. a) nařízení (ES) č. 1234/2007. Mělo by se tak dít v souladu s články 308a, 308b a s čl. 308c odst. 1 nařízení Komise (EHS) č. 2454/93 ze dne 2. července 1993, kterým se provádí nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství ⁽⁶⁾.
- (6) Při zohlednění zvláštností spjatých s přechodem z jednoho systému správy na druhý, jakož i stávajících podmínek na trhu, je třeba, aby se ustanovení čl. 308c odst. 2 a 3 nařízení (EHS) č. 2454/93 nepoužila pro kvótové období od 1. ledna 2011 do 31. prosince 2011.
- (7) Pokud jde o batáty, je nutné odlišit batáty určené k lidské spotřebě a batáty pro jiné použití; je tedy třeba stanovit způsob úpravy a balení batátů čerstvých, celých, určených k lidské výživě s kódem KN 0714 20 10 a produkty, které tyto podmínky pro úpravu a balení nesplňují, by měly být označeny kódem KN 0714 20 90.
- (8) Je nezbytné, aby byl zachován systém správy zaručující, že na základě kvót přidělených Indonésii a Číně a Thajsku mohou být dováženy pouze produkty pocházející z těchto zemí. Je třeba objasnit, jaký typ dokladu osvědčující původ produktů je třeba předkládat proto, aby se na ně vztahovaly celní kvóty podle zásady „kdo dřív přijde, je dřív na řadě“.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 299, 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 122, 22.5.1996, s. 16.

⁽³⁾ Úř. věst. L 122, 22.5.1996, s. 15.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 327, 18.12.1996, s. 14.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 13, 16.1.2008, s. 3.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 253, 11.10.1993, s. 1.

- (9) Nařízení (ES) č. 2402/2008 a (ES) č. 27/2008 by proto mělo být zrušeno a nahrazeno nařízením novým. Je však vhodné zachovat uvedené nařízení použitelné na dovozní licence vydané pro kvótová období pro dovoz, která předcházejí obdobím stanoveným tímto nařízením.
- (10) Ustanovení článků 1, 2 a 3 nařízení Komise (EU) č. 1000/2010 ze dne 3. listopadu 2010, která se odchyľují od nařízení (ES) č. 2402/96, (ES) č. 2058/96, (ES) č. 2305/2003, (ES) č. 969/2006, (ES) č. 1918/2006, (ES) č. 1964/2006, (ES) č. 27/2008, (ES) č. 1067/2008 a (ES) č. 828/2009, pokud jde o data podávání žádostí o dovozní licence a vydání těchto licencí v roce 2011 v rámci celních kvót na batáty, maniokový škrob, maniok, obiloviny, rýži, cukr a olivový olej, a která se odchyľují od nařízení (ES) č. 382/2008, (ES) č. 1518/2003, (ES) č. 596/2004, (ES) č. 633/2004 a (ES) č. 951/2006, pokud jde o data vydání vývozních licencí v roce 2011 v odvětvích hovězího masa, vepřového masa, vajec, drůbežího masa, cukru a isoglukózy mimo kvóty⁽¹⁾, vzhledem k tomu, že správa těchto kvót přešla na systém „kdo dřív přijde, je dřív na řadě“ stanovený v čl. 144 odst. 2 písm. a) nařízení (ES) č. 1234/2007, již nejsou relevantní. Měla by proto být zrušena.
- (11) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Řídícího výboru pro společnou organizaci zemědělských trhů,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Tímto nařízením se otevírají dovozní celní kvóty uvedené v příloze. Uvedené kvóty jsou spravovány na základě kalendářního roku, a to od 1. ledna 2011.

Článek 2

Kvóty uvedené v příloze se spravují podle článků 308a, 308b a podle čl. 308c odst. 1 nařízení (EHS) č. 2454/93. Ustanovení čl. 308c odst. 2 a 3 uvedeného nařízení se nepoužijí pro kvótové období od 1. ledna 2011 do 31. prosince 2011.

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

V Bruselu dne 25. listopadu 2010.

Článek 3

Nárok na celní kvóty s pořadovými čísly 09.0125, 09.0126, 09.0124 nebo 09.0127 uvedené v příloze pro produkty pocházející z Thajska, Indonésie nebo z Čínské lidové republiky (v tomto pořadí), podléhá předložení potvrzení o původu produktů, které vydávají příslušné orgány v souladu s články 55 až 65 nařízení (EHS) č. 2454/93.

Článek 4

1. Pro účely kódu KN 0714 20 10 s batáty určenými k lidské výživě rozumějí čerstvé, celé batáty uložené v přímém balení v době celních formalit tak, aby je bylo možno propustit do volného oběhu.

2. Ustanovení tohoto nařízení se uplatňují pouze na batáty, které nejsou určené k lidské spotřebě ve smyslu definice v odstavci 1.

3. Pro účely uplatňování tohoto nařízení se produkty číselného znaku KN ex 0714 10 98 definují jako jiné produkty než pelety získané z druhů mouky a krupice číselného znaku KN 0714 10 98.

Článek 5

Nařízení (ES) č. 2402/96 a nařízení (ES) č. 27/2008 se zrušují. Používají se však nadále na dovozní licence vydané před dnem 1. ledna 2011 až do jejich vypršení.

Článek 6

Články 1, 2 a 3 nařízení (EU) č. 1000/2010 se zrušují.

Článek 7

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

Použije se ode dne 1. ledna 2011.

Za Komisi

Joaquín ALMUNIA
místopředseda

⁽¹⁾ Úř. věst. L 290, 6.11.2010, s. 26.

PŘÍLOHA

Aniž jsou dotčena pravidla pro výklad kombinované nomenklatury, rozumí se popis produktů pouze jako orientační. Působnost kvót je pro účely této přílohy určena působností kódů KN, tak jak existují v době přijetí tohoto nařízení.

Pořadové číslo	Kódy KN/Produkt	Původ	Clo	Roční celní kvóta (v tunách čisté hmotnosti)
09.0124	0714 20 90 Batáty určené k jinému použití než k lidské spotřebě	Čínská lidová republika	osvobozeno	600 000
09.0125	1108 14 00 Maniokový škrob	Thajsko	uplatňované clo se rovná clu podle platné doložky nejvyšších výhod (clo DNV), sníženému o 100 EUR na tunu.	10 000
09.0126	0714 10 91, ex 0714 10 98, 0714 90 11 0714 90 19 Maniok, marantové a salepové kořeny a podobné kořeny a hlízy s vysokým obsahem škrobu:	Indonésie	valorická sazba ve výši 6 %	825 000
09.0127	0714 10 91, ex 0714 10 98, 0714 90 11 0714 90 19 Maniok, marantové a salepové kořeny a podobné kořeny a hlízy s vysokým obsahem škrobu	Čínská lidová republika	valorická sazba ve výši 6 %	350 000
09.0128	0714 10 91, ex 0714 10 98, 0714 90 11 0714 90 19 Maniok, marantové a salepové kořeny a podobné kořeny a hlízy s vysokým obsahem škrobu	třetí země, které jsou členy WTO, s výjimkou Čínské lidové republiky, Thajska a Indonésie	valorická sazba ve výši 6 %	145 590
09.0130	0714 10 91, 0714 90 11 Maniok, marantové a salepové kořeny a podobné kořeny a hlízy s vysokým obsahem škrobu	třetí země, které nejsou členy WTO	valorická sazba ve výši 6 %	2 000
09.0129	0714 10 91, 0714 90 11 Maniok, marantové a salepové kořeny a podobné kořeny a hlízy s vysokým obsahem škrobu	třetí země, které nejsou členy WTO	valorická sazba ve výši 6 %	30 000

Pořadové číslo	Kódy KN/Produkt	Původ	Clo	Roční celní kvóta (v tunách čisté hmotnosti)
09.0131	0714 20 90 Batáty určené k jinému použití než k lidské spotřebě	třetí země kromě Čínské lidové republiky	osvobozeno	5 000
09.0132	1108 14 00 Maniokový škrob	všechny třetí země	uplatňované clo se rovná clu podle platné doložky nejvyšších výhod (clo DNV), sníženému o 100 EUR na tunu.	10 500

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1086/2010**ze dne 25. listopadu 2010****o stanovení paušálních dovozních hodnot pro určení vstupní ceny některých druhů ovoce a zeleniny**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 1234/2007 ze dne 22. října 2007, kterým se stanoví společná organizace zemědělských trhů a zvláštní ustanovení pro některé zemědělské produkty („jednotné nařízení o společné organizaci trhů“) ⁽¹⁾,s ohledem na nařízení Komise (ES) č. 1580/2007 ze dne 21. prosince 2007, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Rady (ES) č. 2200/96, (ES) č. 2201/96 a (ES) č. 1182/2007 v odvětví ovoce a zeleniny ⁽²⁾, a zejména na čl. 138 odst. 1 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

Nařízení (ES) č. 1580/2007 stanoví na základě výsledků Uruguayského kola mnohostranných obchodních jednání kritéria, podle kterých má Komise stanovit paušální hodnoty pro dovoz ze třetích zemí, pokud jde o produkty a lhůty uvedené v části A přílohy XV uvedeného nařízení,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Paušální dovozní hodnoty uvedené v článku 138 nařízení (ES) č. 1580/2007 jsou stanoveny v příloze tohoto nařízení.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 26. listopadu 2010.

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

V Bruselu dne 25. listopadu 2010.

*Za Komisi,
jménem předsedy,*

Jean-Luc DEMARTY

generální ředitel pro zemědělství a rozvoj venkova⁽¹⁾ Úř. věst. L 299, 16.11.2007, s. 1.⁽²⁾ Úř. věst. L 350, 31.12.2007, s. 1.

PŘÍLOHA

Paušální dovozní hodnoty pro určení vstupní ceny některých druhů ovoce a zeleniny

(EUR/100 kg)

Kód KN	Kódy třetích zemí ⁽¹⁾	Paušální dovozní hodnota
0702 00 00	AL	50,2
	EC	92,0
	MA	76,9
	MK	48,2
	ZZ	66,8
0707 00 05	AL	54,8
	EG	150,8
	TR	64,9
	ZZ	90,2
0709 90 70	MA	70,3
	TR	115,5
	ZZ	92,9
0805 20 10	MA	71,9
	ZZ	71,9
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	HR	60,7
	IL	72,5
	MA	61,9
	TR	61,4
	UY	58,6
	ZZ	63,0
0805 50 10	AR	65,2
	MA	68,0
	TR	62,7
	UY	57,1
	ZA	51,7
	ZZ	60,9
0808 10 80	AR	74,9
	AU	167,9
	BR	50,3
	CA	113,1
	CL	84,2
	CN	67,1
	MK	24,7
	NZ	139,2
	US	92,1
	ZA	114,5
	ZZ	92,8
0808 20 50	CL	78,3
	CN	85,8
	ZZ	82,1

⁽¹⁾ Klasifikace zemí stanovená nařízením Komise (ES) č. 1833/2006 (Úř. věst. L 354, 14.12.2006, s. 19). Kód „ZZ“ znamená „jiného původu“.

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1087/2010**ze dne 25. listopadu 2010,****kterým se mění reprezentativní ceny a dodatečná dovozní cla pro některé produkty v odvětví cukru stanovená nařízením (EU) č. 867/2010 na hospodářský rok 2010/11**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 1234/2007 ze dne 22. října 2007, kterým se stanoví společná organizace zemědělských trhů a zvláštní ustanovení pro některé zemědělské produkty (jednotné nařízení o společné organizaci trhů) ⁽¹⁾,s ohledem na nařízení Komise (ES) č. 951/2006 ze dne 30. června 2006, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Rady (EHS) č. 318/2006, pokud jde o obchod s třetími zeměmi v odvětví cukru ⁽²⁾, a zejména na čl. 36 odst. 2 druhý pododstavec druhou větu uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Částky reprezentativních cen a dodatečných cel použitelné při vývozu bílého cukru, surového cukru

a některých sirupů na hospodářský rok 2010/11 byly stanoveny nařízením Komise (EU) č. 867/2010 ⁽³⁾. Tyto ceny a tato cla byly naposledy pozměněny nařízením Komise (EU) č. 1083/2010 ⁽⁴⁾.

- (2) Údaje, jež má Komise momentálně k dispozici, vedou ke změně uvedených částek v souladu s pravidly a postupy stanovenými nařízením (ES) č. 951/2006,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Reprezentativní ceny a dodatečná dovozní cla pro produkty uvedené v článku 36 nařízení (ES) č. 951/2006 stanovené nařízením (EU) č. 867/2010 na hospodářský rok 2010/11 se mění a jsou uvedeny v příloze tohoto nařízení.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 26. listopadu 2010.

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

V Bruselu dne 25. listopadu 2010.

*Za Komisi,
jménem předsedy,*

Jean-Luc DEMARTY

generální ředitel pro zemědělství a rozvoj venkova

⁽¹⁾ Úř. věst. L 299, 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 178, 1.7.2006, s. 24.

⁽³⁾ Úř. věst. L 259, 1.10.2010, s. 3.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 309, 25.11.2010, s. 3.

PŘÍLOHA

**Pozměněné reprezentativní ceny a pozměněná dodatečná dovozní cla pro bílý cukr, surový cukr a produkty
kódu KN 1702 90 95 ode dne 26. listopadu 2010**

(EUR)

Kód KN	Výše reprezentativních cen na 100 kg netto příslušného produktu	Výše dodatečného cla na 100 kg netto příslušného produktu
1701 11 10 ⁽¹⁾	58,48	0,00
1701 11 90 ⁽¹⁾	58,48	0,00
1701 12 10 ⁽¹⁾	58,48	0,00
1701 12 90 ⁽¹⁾	58,48	0,00
1701 91 00 ⁽²⁾	53,26	1,49
1701 99 10 ⁽²⁾	53,26	0,00
1701 99 90 ⁽²⁾	53,26	0,00
1702 90 95 ⁽³⁾	0,53	0,20

⁽¹⁾ Pro standardní jakost vymezenou v příloze IV bodu III nařízení (ES) č. 1234/2007.⁽²⁾ Pro standardní jakost vymezenou v příloze IV bodu II nařízení (ES) č. 1234/2007.⁽³⁾ Na 1 % obsahu sacharosy.

SMĚRNICE

SMĚRNICE KOMISE 2010/81/EU

ze dne 25. listopadu 2010,

kterou se mění směrnice Rady 91/414/EHS, pokud jde o rozšíření použití účinné látky 2-fenylfenol

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Rady 91/414/EHS ze dne 15. července 1991 o uvádění přípravků na ochranu rostlin na trh⁽¹⁾, a zejména na čl. 6 odst. 1 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Směrnicí Komise 2009/160/EU⁽²⁾ byl 2-fenylfenol zařazen jako účinná látka do přílohy I směrnice 91/414/EHS, a to se zvláštním ustanovením, podle něhož mohou členské státy povolit pouze použití jako fungicid po sklizni ve vnitřních prostorách v uzavřených vanách.

(2) Dne 18. června 2010 předložil oznamovatel informace o jiných způsobech aplikace, jako jsou voskování, noření a mlžení ve formě aerosolu, s cílem odstranit omezení na uzavřené vany.

(3) Španělsko, které bylo nařízením Komise (ES) č. 2229/2004⁽³⁾ jmenováno členským státem zpravodajem, vyhodnotilo dodatečné informace a dne 30. července 2010 předložilo Komisi dodatek k předloze zprávy o 2-fenylfenolu, který byl rozeslán členským státům a Evropskému úřadu pro bezpečnost potravin (EFSA) k podání připomínek. Obdržené připomínky neobsahovaly žádné závažné obavy a ani ostatní členské státy nebo EFSA neuvedly žádný argument, který by vylučoval rozšíření použití. Předloha hodnotící zprávy spolu s uvedeným dodatkem byla přezkoumána členskými státy a Komisí v rámci Stálého výboru pro potravinový řetězec a zdraví zvířat a dokončena dne 28. října 2010 v podobě zprávy Komise o přezkoumání 2-fenylfenolu.

(4) Z nových informací o způsobech aplikace předložených oznamovatelem a z nového hodnocení, které provedl členský stát zpravodaj, vyplývá, že lze očekávat, že přípravky na ochranu rostlin obsahující 2-fenylfenol obecně splňují požadavky stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. a) a b) směrnice 91/414/EHS, zejména pokud jde o určená použití jako fungicid po sklizni ve vnitřních prostorách, která byla přezkoumána a podrobně popsána ve zprávě Komise o přezkoumání. V důsledku toho již není nadále nutné použití 2-fenylfenolu omezovat na uzavřené vany, jak uvádí směrnice 91/414/EHS ve znění směrnice 2009/160/EU.

(5) Aniž je dotčen tento závěr, je třeba získat další informace týkající se některých konkrétních aspektů. Podle čl. 6 odst. 1 směrnice 91/414/EHS může zařazení látky do přílohy I podléhat určitým podmínkám. Je proto vhodné uložit oznamovateli povinnost předložit další informace potvrzující úroveň reziduí v důsledku způsobů aplikace jiných než v uzavřených vanách.

(6) Dále je rovněž vhodné uložit členským státům, aby věnovaly zvláštní pozornost ochraně obsluhy a pracovníků, a zajistit, aby v podmínkách použití bylo předepsáno užití odpovídajících osobních ochranných prostředků.

(7) Směrnice 91/414/EHS by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.

(8) Opatření stanovená touto směrnicí jsou v souladu se stanoviskem Stálého výboru pro potravinový řetězec a zdraví zvířat,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Příloha I směrnice 91/414/EHS se mění v souladu s přílohou této směrnice.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 230, 19.8.1991, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 338, 19.12.2009, s. 83.

⁽³⁾ Úř. věst. L 379, 24.12.2004, s. 13.

Článek 2

Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 31. prosince 2010. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění a srovnávací tabulku mezi těmito předpisy a touto směrnicí.

Budou tyto předpisy používat od 1. ledna 2011.

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.

Článek 3

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

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státům.

V Bruselu dne 25. listopadu 2010.

Za Komisi

José Manuel BARROSO

předseda

V příloze I směrnice 91/414/EHS se řádek 305 nahrazuje tímto:

Číslo	Obecný název, identifikační čísla	Název podle IUPAC	Čistota (*)	Vstup v platnost	Konec platnosti zařazení	Zvláštní ustanovení
„305	2-fenylfenol (včetně jeho solí, jako je sodná sůl) CAS 90-43-7 CIPAC 246	<i>bifenyl-2-ol</i>	≥ 998 g/kg	1. ledna 2010	31. prosince 2019	ČÁST A Povolena mohou být pouze použití jako fungicid po sklizni ve vnitřních prostorách. ČÁST B Při uplatňování jednotných zásad uvedených v příloze VI musí být zohledněny závěry zprávy o přezkoumání 2-fenylfenolu, a zejména dodatky I a II uvedené zprávy, dokončené dne 27. listopadu 2009 Stálým výborem pro potravinový řetězec a zdraví zvířat a změněné dne 28. října 2010 Stálým výborem pro potravinový řetězec a zdraví zvířat. Při tomto celkovém hodnocení musí členské státy věnovat zvláštní pozornost: — ochraně obsluhy a pracovníků a zajištění, aby v podmínkách použití bylo předepsáno užití odpovídajících osobních ochranných prostředků, — zavedení vhodných postupů nakládání s odpady, které se týkají zpracování odpadních roztoků, jež zbyly po použití, včetně vody používané k čištění van a ostatních aplikačních systémů. Členské státy, které umožňují vypouštění odpadních vod do kanalizace, zajistí, aby bylo provedeno místní posouzení rizika. Dotčené členské státy zajistí, aby oznamovatel předložil Komisi: — další informace o možném riziku depigmentace kůže u pracovníků a spotřebitelů z důvodu možné expozice metabolitu fenylhydrochinon (PHQ) (bifenyl-2,5-diol), který se vyskytuje na citrusové slupce; — další informace, které potvrzují, že analytická metoda použitá v pokusech týkajících se reziduí správně stanovuje množství reziduí 2-fenylfenolu, PHQ a jeho konjugátů. Zajistí, aby oznamovatel předložil tyto informace Komisi do 31. prosince 2011. Dále dotčené členské státy zajistí, aby oznamovatel předložil Komisi další informace potvrzující úroveň reziduí v důsledku způsobů aplikace jiných než v uzavřených vanách. Zajistí, aby oznamovatel předložil tyto informace Komisi do 31. prosince 2012.“

(*) Další podrobnosti o identitě a specifikaci účinné látky jsou uvedeny ve zprávě o přezkoumání.

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 25. listopadu 2010,

kterým se mění rozhodnutí 2004/4/ES, kterým se členské státy opravňují k přijetí dočasných mimořádných opatření proti šíření *Pseudomonas solanacearum* (Smith) Smith vůči Egyptu

(oznámeno pod číslem K(2010) 8185)

(2010/714/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

- (4) Dovoz hlíz *Solanum tuberosum* L. pocházejících z egyptských „oblastí prostých škodlivého organismu“ do Unie by proto měl být pro dovozní období 2010/2011 povolen.

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Rady 2000/29/ES ze dne 8. května 2000 o ochranných opatřeních proti zavlékání organismů škodlivých rostlinám nebo rostlinným produktům do Společenství a proti jejich rozšiřování na území Společenství⁽¹⁾, a zejména na čl. 16 odst. 3 uvedené směrnice,

- (5) V rozhodnutí 2004/4/ES se stanoví, že by mělo být do 30. září 2010 přezkoumáno. S ohledem na výše uvedená zjištění by měla být lhůta pro přezkum prodloužena.

- (6) Rozhodnutí 2004/4/ES by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Podle rozhodnutí Komise 2004/4/ES⁽²⁾ nesmí být hlízy *Solanum tuberosum* L. pocházející z Egypta v zásadě dováženy do Unie. V souladu s možností odchýlit se od uvedeného rozhodnutí byl v předchozích letech, včetně dovozního období 2009/2010, dovoz těchto hlíz do Unie při splnění zvláštních podmínek povolen z „oblastí prostých škodlivého organismu“.

- (7) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem Stálého rostlinolékařského výboru,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Rozhodnutí 2004/4/ES se mění takto:

- (2) Během dovozního období 2009/2010 bylo v Unii zaznamenáno pouze jedno zachycení *Pseudomonas solanacearum* (Smith) Smith.

- 1) V čl. 2 odst. 1 se období „2009/2010“ nahrazuje obdobím „2010/2011“.

- (3) Na žádost Egypta a na základě informací dodaných tímto státem Komise potvrdila, že při splnění zvláštních podmínek stanovených v rozhodnutí 2004/4/ES je riziko rozšíření *Pseudomonas solanacearum* (Smith) Smith v důsledku dovozu hlíz *Solanum tuberosum* L. z egyptských „oblastí prostých škodlivého organismu“ do Unie dostatečně zmírněno.

- 2) V článku 4 se datum „31. srpna 2010“ nahrazuje datem „31. srpna 2011“.

- 3) V článku 7 se datum „30. září 2010“ nahrazuje datem „30. září 2011“.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 169, 10.7.2000, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 2, 6.1.2004, s. 50.

4) Příloha se mění takto:

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno členskými státy.

a) v bodě 1 písm. b) podbodě iii) se období „2009/2010“ nahrazuje obdobím „2010/2011“;

V Bruselu dne 25. listopadu 2010.

b) v bodě 1 písm. b) podbodě iii) druhé odrážce se datum „1. ledna 2010“ nahrazuje datem „1. ledna 2011“;

c) v bodě 1 písm. b) podbodě xii) se datum „1. ledna 2010“ nahrazuje datem „1. ledna 2011“.

Za Komisi

John DALLI

člen Komise

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 25. listopadu 2010,

**kterým se povoluje uvedení fosforečnanu železnatoamonného na trh jako nové složky potravin
podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 258/97**

(oznámeno pod číslem K(2010) 8191)

(Pouze francouzské znění je závazné)

(2010/715/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 258/97 ze dne 27. ledna 1997 o nových potravinách a nových složkách potravin⁽¹⁾, a zejména na článek 7 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Dne 21. října 2008 požádala společnost Cantox Health Sciences International jménem společnosti Nestec Ltd. příslušné orgány Irska o uvedení fosforečnanu železnatoamonného na trh jako nové složky potravin.
- (2) Dne 20. listopadu 2008 vydal příslušný irský subjekt pro posuzování potravin zprávu o prvním posouzení. Uvedená zpráva obsahovala závěr, že se vyžaduje další posouzení.
- (3) Dne 23. prosince 2008 Komise o tomto požadavku uvědomila všechny členské státy. Dne 28. dubna 2009 byla Evropskému úřadu pro bezpečnost potravin (dále jen „EFSA“) předložena žádost o provedení posouzení.
- (4) Dne 14. dubna 2010 na základě žádosti Komise přijal EFSA stanovisko⁽²⁾ ohledně bezpečnosti fosforečnanu železnatoamonného jakožto zdroje železa přidávaného z výživových důvodů do potravin pro obecnou populaci (včetně doplňků stravy) a do potravin pro zvláštní výživu. EFSA dospěl ve stanovisku k závěru, že fosforečnan železnatoamonný nepředstavuje při navrhované úrovni použití a za předpokladu, že nejsou překročeny stanovené horní bezpečnostní limity pro železo, bezpečnostní riziko.
- (5) Nařízení Komise (ES) č. 953/2009 ze dne 13. října o látkách, které mohou být pro zvláštní výživové účely přidávány do potravin pro zvláštní výživu⁽³⁾, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/46/ES ze dne

10. června 2002 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se doplňků stravy⁽⁴⁾ a/nebo nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1925/2006 ze dne 20. prosince 2006 o přidávání vitaminů a minerálních látek a některých dalších látek do potravin⁽⁵⁾ obsahují zvláštní ustanovení pro používání vitaminů, minerálních látek a dalších látek v potravinách. Používání fosforečnanu železnatoamonného by mělo být povoleno, aniž jsou dotčeny požadavky těchto právních předpisů.

- (6) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem Stálého výboru pro potravinový řetězec a zdraví zvířat,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Fosforečnan železnatoamonný jakožto zdroj železa, jak je specifikován v příloze, může být uveden na trh Unie jako nová složka potravin pro použití v potravinách, aniž jsou dotčena zvláštní ustanovení nařízení (ES) č. 953/2009, směrnice 2002/46/ES a/nebo nařízení (ES) č. 1925/2006.

Článek 2

Při označování potravin obsahující novou složku potravin povolenou tímto rozhodnutím se použije označení „fosforečnan železnatoamonný“.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno společnosti Nestec Ltd., Avenue Nestlé 55, CH-1800 Vevey, Švýcarsko.

V Bruselu dne 25. listopadu 2010.

Za Komisi
John DALLI
člen Komise

⁽¹⁾ Úř. věst. L 43, 14.2.1997, s. 1.

⁽²⁾ EFSA Journal 2010: 8(5): 1584

⁽³⁾ Úř. věst. L 269, 14.10.2009, s. 9.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 183, 12.7.2002, s. 51.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 404, 30.12.2006, s. 26.

PŘÍLOHA

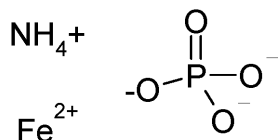
SPECIFIKACE FOSFOREČNANU ŽELEZNATOAMONNÉHO

Popis: Fosforečnan železnatoamonný je šedo zelený jemný prášek prakticky nerozpustný ve vodě a rozpustný ve zředěných minerálních kyselinách.

Číslo CAS: 10101-60-7

Chemický vzorec: FeNH_4PO_4

Strukturní vzorec:

**Chemická charakteristika fosforečnanu železnatoamonného:**

pH 5 % suspenze ve vodě	6,8 až 7,8
Železo (celkem)	ne méně než 28 %
Železo (II)	22 % až 30 % (hmotnostních)
Železo (III)	ne více než 7 % (hmotnostních)
Amoniak	5 % až 9 % (hmotnostních)
Voda	ne více než 3 %

AKTY PŘIJATÉ INSTITUCEMI ZŘÍZENÝMI MEZINÁRODNÍ DOHODOU

Pouze původní znění EHK OSN má podle mezinárodního veřejného práva právní účinek. Status a datum vstupu tohoto předpisu v platnost je třeba ověřit v nejnovější verzi dokumentu EHK/OSN o statusu TRANS/WP.29/343, který je k dispozici na internetové adrese: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK/OSN) č. 64 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska jejich vybavení, které může zahrnovat: náhradní celek pro dočasné užití, pneumatiky schopné jízdy bez vzduchu v pneumatice a/nebo systém pro jízdu bez vzduchu v pneumatice a/nebo systém monitorování tlaku v pneumatikách

Zahrnuje veškerá platná znění až po:

Sérii změn 02 – datum vstupu v platnost: 19. srpna 2010

Opravu 1 k sérii změn 02 – datum vstupu v platnost: 19. srpna 2010

OBSAH

PŘEDPIS

1. Oblast působnosti
2. Definice
3. Žádost o schválení
4. Schválení
5. Specifikace a zkoušky
6. Doplňující informace
7. Změny a rozšíření schválení typu vozidla
8. Shodnost výroby
9. Postihy za neshodnost výroby
10. Definitivní ukončení výroby
11. Názvy a adresy správních orgánů a technických zkušeben odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek
12. Přejícná ustanovení

PŘÍLOHY

Příloha 1 – Zpráva o schválení (nebo zamítnutí či odejmutí schválení nebo o definitivním ukončení výroby) typu vozidla, pokud jde o jeho vybavení podle předpisu č. 64

Příloha 2 – Uspořádání značek schválení typu

Příloha 3 – Zkouška brzdění a směrové odchylky vozidel vybavených náhradním celkem pro dočasné užití

Příloha 4 – Požadavky na zkoušky výstražného systému pro režim jízdy bez vzduchu v pneumatice

Příloha 5 – Zkoušky systémů monitorování tlaku v pneumatikách (TPMS)

1. OBLAST PŮSOBNOSTI

Tento předpis se vztahuje na schvalování automobilů kategorie M₁ a N₁ ⁽¹⁾, které jsou vybaveny:

- a) náhradním celkem pro dočasné užití, a/nebo
- b) pneumatikami schopnými jízdy bez vzduchu v pneumatice a/nebo systémem pro jízdu bez vzduchu v pneumatice, a/nebo
- c) systémem monitorování tlaku v pneumatikách ⁽²⁾.

Pro účely tohoto předpisu se náhradní celky kola a pneumatiky v provedení pneumatik schopných jízdy bez vzduchu (samonosných pneumatik) nebo systému pro jízdu bez vzduchu v pneumatice ve zcela nenahuštěném stavu považují za náhradní celek pro dočasné užití definovaný v odstavci 2.10 předpisu.

2. DEFINICE

Pro účely tohoto předpisu:

- 2.1 „Schválením vozidla“ se rozumí schválení typu vozidla z hlediska jeho vybavení celkem náhradního kola a pneumatiky pro dočasné užití.
- 2.2 „Typem vozidla“ se rozumí kategorie vozidel, která se významně neliší z podstatných hledisek jako jsou:
 - 2.2.1 „typ vozidla z hlediska jeho náhradního celku pro dočasné užití“:
 - 2.2.1.1 maximální tlaky náprav vozidla dle definice v odst. 2.12;
 - 2.2.1.2 charakteristiky celku náhradního kola a pneumatiky pro dočasné užití;
 - 2.2.1.3 způsob pohonu (přední pohon, zadní pohon, pohon všech čtyř kol);
 - 2.2.1.4 pružení;
 - 2.2.1.5 systém brzd;
 - 2.2.1.6 rozměr kola/rozměr pneumatiky;
 - 2.2.1.7 hloubka zálisu kola.
 - 2.2.2 „Typ vozidla z hlediska jeho systému monitorování tlaku v pneumatikách“:
 - 2.2.2.1 obchodní název výrobce nebo značka;
 - 2.2.2.2 charakteristiky vozidla, které významně ovlivňují vlastnosti systému monitorování tlaku v pneumatikách;
 - 2.2.2.3 typ a konstrukce systému monitorování tlaku v pneumatikách.
- 2.3 „Kolem“ se rozumí úplné kolo, sestávající z ráfku a disku kola;
 - 2.3.1 „označením rozměru kola“ se rozumí označení, které je tvořeno nejméně jmenovitým průměrem ráfku, jmenovitou šířkou ráfku a profilem ráfku;
 - 2.3.2 „hloubkou zálisu kola“ se rozumí vzdálenost od opěrného čela náboje kola ke střední rovině ráfku.

⁽¹⁾ Podle definice v příloze 7 Souborné rezoluce pro konstrukci vozidel (R.E.3), (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, naposledy pozměněný dokumentem Amend.4).

⁽²⁾ V případě vozidel kategorie M₁ až do maximální hmotnosti 3 500 kg a vozidel kategorie N₁, přičemž u vozidel obou kategorií jsou na všech nápravách jednoduché pneumatiky.

- 2.4 „Pneumatikou“ se rozumí pneumatika, která je zpevněným pružným obalem, který je opatřen, nebo který tvoří spolu s kolem, na kterém je namontován, kontinuální uzavřenou komoru obsahující plyn (obvykle vzduch) nebo plyn a kapalinu, která je v zásadě prstencového tvaru a která je normálně určena k používání při tlaku větším, než je atmosférický tlak. Může se jednat o:
- 2.4.1 „normální pneumatiku“, což je pneumatika, která je vhodná pro veškeré normální silniční podmínky užívání;
- 2.4.2 „náhradní pneumatiku pro dočasné užití“, což je pneumatika, která je speciálně konstruována jako odlišná od normální pneumatiky a je určena pouze pro dočasné užití za omezených jízdních podmínek;
- 2.4.3 „pneumatiku schopnou jízdy bez vzduchu v pneumatice“ nebo „samonosnou pneumatiku“, což je konstrukce pneumatiky jakéhokoli technického řešení (např. se zesílenými bočnicemi atd.), které umožňuje pneumatice namontované na příslušném kole a bez jakékoli doplňující konstrukční části zajistit vozidlu základní funkce pneumatiky nejméně do rychlosti 80 km/h (50 mph) a do vzdálenosti 80 km v režimu jízdy bez vzduchu v pneumatice;
- 2.4.4 „systém pro jízdu bez vzduchu v pneumatice“ nebo „rozšířený systém mobility“, což je soustava specificky funkčně závislých konstrukčních částí včetně pneumatiky, které společně vytvářejí zvláštní vlastnosti, které zajistí vozidlu základní funkce pneumatiky nejméně do rychlosti 80 km/h (50 mph) a do vzdálenosti 80 km v režimu jízdy bez vzduchu v pneumatice.
- 2.5 „Režimem jízdy bez vzduchu v pneumatice“ se rozumí stav pneumatiky, ve kterém si pneumatika v podstatě zachovává svou konstrukční celistvost při provozu s huštěním mezi 0 a 70 kPa.
- 2.6 „Základní funkcí pneumatiky“ se rozumí normální schopnost nahuštěné pneumatiky nést stanovenou zátěž až do stanovené rychlosti a současně přenášet síly hnací, řídící a brzdící na vozovku, po které se odvaluje.
- 2.7 „Označením rozměru pneumatiky“ se rozumí kombinace znaků, které jednoznačně identifikují geometrické rozměry pneumatiky a které zahrnují jmenovitou šířku průřezu, jmenovité profilové číslo a jmenovitý průměr. Přesné definice těchto údajů lze nalézt v předpisu č. 30.
- 2.8 „Konstrukcí pneumatiky“ se rozumí technická charakteristika kostry pneumatiky. Ta může být „bias ply“ (diagonální nebo „cross ply“), „bias-belted“ (smíšená konstrukce), „radial ply“ (radiální) nebo „run flat tyre“ (pneumatika schopná jízdy bez vzduchu) podle definice v předpisu č. 30.
- 2.9 „Normálním náhradním celkem“ se rozumí soustava kola a pneumatiky odpovídající, pokud jde o stanovené rozměry kola a pneumatiky, hloubku zálisu a konstrukce pneumatiky pneumatice namontované na stejném místě nápravy příslušného modelu nebo verze vozidla určené k běžnému provozu. Zahrnuje případ kola vyrobeného z odlišného materiálu, např. z oceli, místo hliníkové slitiny, který může užívat odlišné upevnění konstrukce kolových maticemi nebo šrouby, které je však jinak identické s kolem určeným k běžnému užití.
- 2.10 „Náhradním celkem pro dočasné užití“ se rozumí soustava jakéhokoli kola a pneumatiky, které neodpovídají definici „normálního náhradního celku“ v odstavci 2.9. Náhradní celek pro dočasné užití může být následujícího typu:
- 2.10.1 Typ 1
- soustava, ve které je pneumatika pneumatikou pro dočasné užití podle definice v odstavci 2.4.2;
- 2.10.2 Typ 2
- soustava, u které má kolo odlišnou hloubku zálisu než má kolo namontované na stejném místě nápravy pro běžný provoz vozidla;
- 2.10.3 Typ 3
- soustava, u které má pneumatika odlišnou konstrukci než má kolo namontované na stejném místě nápravy pro běžný provoz vozidla;

2.10.4 Typ 4

soustava, u které je pneumatika normální pneumatikou podle definice v odstavci 2.4.1, ale kdy se stanovený rozměr kola nebo pneumatiky nebo obou liší od kola nebo pneumatiky, namontovaných na stejném místě nápravy pro normální provoz vozidla;

2.10.5 Typ 5

soustava, u které je celek kola a pneumatiky podle definice v odstavci 2.4.3 nebo 2.4.4 namontován na vozidlo pro normální dlouhodobé užití na silnici, v případě poruchy ale může být použit ve zcela vypuštěném stavu.

2.11 „Maximální hmotností“ se rozumí maximální hmotnost vozidla, výrobcem označená jako technicky (konstrukčně) přípustná (tato hmotnost může být vyšší než „nejvyšší přípustná hmotnost“, stanovená vnitrostátními právními předpisy).

2.12 „Maximálním podílem hmotnosti na nápravy“ se rozumí maximální hodnota (udaná výrobcem) z celkové hmotnosti působící na stykové plochy pneumatik nebo pásů jedné nápravy s vozovkou a vyplývající z podílu hmotnosti vozidla, které je podporováno touto nápravou; tento podíl hmotnosti může být vyšší než „úřední nápravový tlak“ stanovený vnitrostátními právními předpisy. Součet podílů hmotnosti na nápravy může být větší než hodnota, odpovídající celkové hmotnosti vozidla.

2.13 „Výstražným systémem při režimu jízdy bez vzduchu v pneumatice“ se rozumí systém, který poskytuje řidiči informaci, že pneumatika je provozována bez vzduchu.

2.14 „Systémem monitorování tlaku v pneumatikách (TPMS)“ se rozumí systém namontovaný na vozidle, schopný vyhodnocovat tlak v pneumatikách nebo změnu tohoto tlaku v průběhu času a předávat odpovídající informaci uživateli při jízdě vozidla.

2.15 „Tlakem v pneumatice za studena“ se rozumí tlak v pneumatice při teplotě okolí, bez jakéhokoli nárůstu tlaku způsobeného používáním pneumatiky.

2.16 „Doporučeným tlakem v pneumatice za studena (P_{rec})“ se rozumí tlak doporučený výrobcem vozidla pro každou z poloh pneumatiky na vozidle, pro určené provozní podmínky (např. rychlost a zatížení) daného vozidla, které jsou uvedeny na štítku na vozidle a/nebo v příručce pro uživatele vozidla.

2.17 „Pracovním tlakem v provozu (P_{warm})“ se rozumí tlak v pneumatice pro každou z poloh pneumatiky na vozidle, na který se zvýšila jeho hodnota z tlaku za studena (P_{rec}) vlivem teploty v průběhu použití vozidla.

2.18 „Zkušebním tlakem (P_{test})“ se rozumí skutečný tlak v pneumatice (pneumatikách) vybrané (vybraných) pro každou z poloh pneumatiky na vozidle po snížení tlaku během zkoušky.

2.19 „Typem systému monitorování tlaku v pneumatikách“ se rozumí systémy, které se významně neliší z takových podstatných hledisek, jako jsou:

a) princip fungování;

b) všechny komponenty, které by mohly významně ovlivňovat vlastnosti systému specifikované v odstavci 5.3 tohoto předpisu.

3. ŽÁDOST O SCHVÁLENÍ

3.1 Žádost o schválení typu vozidla z hlediska jeho vybavení:

a) náhradním celkem pro dočasné užití (včetně výstražného systému při jízdě bez vzduchu v pneumatice, pokud to připadá v úvahu) a/nebo

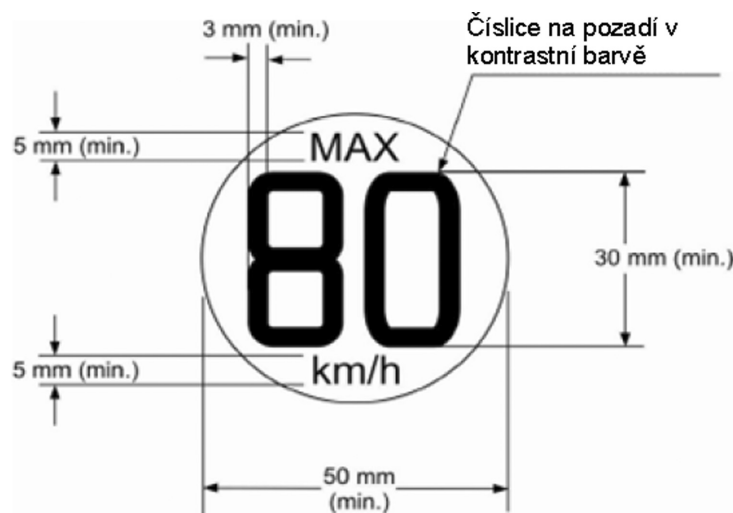
b) systémem k monitorování tlaku v pneumatikách

předkládá výrobce vozidla nebo jeho řádně zplnomocněný zástupce.

- 3.2 Žádost musí být ve trojím vyhotovení doplněna popisem typu vozidla ve vztahu k bodům, určeným v příloze 1 tohoto předpisu.
- 3.3 Schvalovacímu orgánu nebo technické zkušebně odpovědné za provádění zkoušek schválení typu se předloží vozidlo představující typ, který má být schválen.
- 3.4 Před udělením schválení typu musí správní orgán ověřit, že jsou zajištěna dostatečná opatření pro účinné řízení shodnosti výroby.
4. SCHVÁLENÍ
- 4.1 Schválení typu vozidla se udělí, jestliže vozidlo předané ke schválení podle tohoto předpisu splňuje všechny požadavky odstavce 5.
- 4.1.1 Schválení typu vozidla z hlediska ustanovení týkajících se náhradního celku pro dočasné užití se udělí pouze tehdy, jestliže vozidlo splňuje požadavky odstavců 5.1 a 5.2.
- 4.1.2 Schválení vozidla pouze z hlediska ustanovení týkajících se systémů k monitorování tlaku v pneumatikách se udělí pouze tehdy, jestliže vozidlo splňuje požadavky odstavce 5.3.
- 4.2 Každému schválenému typu se přidělí číslo schválení typu. Jeho první dvě číslice (nyní 02, což odpovídá sérii změn 02) udávají sérii změn, která zahrnuje nejnovější závažné technické změny předpisu v době vydání schválení. Stejná smluvní strana nesmí přidělit toto číslo jinému typu vozidla. Varianty v rozsahu modelu, které jsou z hlediska kritérií odstavce 2.2 v odlišných kategoriích, však mohou být zahrnuty do stejného schválení typu pod podmínkou, že výsledky zkoušek popsanych v odstavcích 5.2 a 5.3 nevykazují větší rozdíly.
- 4.3 Osvědčení o schválení nebo o rozšíření či odmítnutí schválení typu vozidla dle tohoto předpisu, musí být zasláno stranám dohody, které používají tento předpis a to na tiskopisu, odpovídajícím vzoru v příloze 1 k tomuto předpisu.
- 4.4 Na každém vozidle shodném s typem vozidla schváleným podle tohoto předpisu se zřetelně a na snadno přístupném místě vyznačeném v tiskopise o schválení připevní mezinárodní značka schválení typu, která se skládá z:
- 4.4.1 písmene „E“ v kružnici, za nímž následuje rozlišovací číslo země, která schválení udělila ⁽¹⁾;
- 4.4.2 číslo tohoto předpisu, za nímž následuje:
- 4.4.2.1 písmeno „R“ u vozidel, která byla schválena jen podle odstavce 4.1.1;
- 4.4.2.2 písmeno „P“ u vozidel, která byla schválena jen podle odstavce 4.1.2;

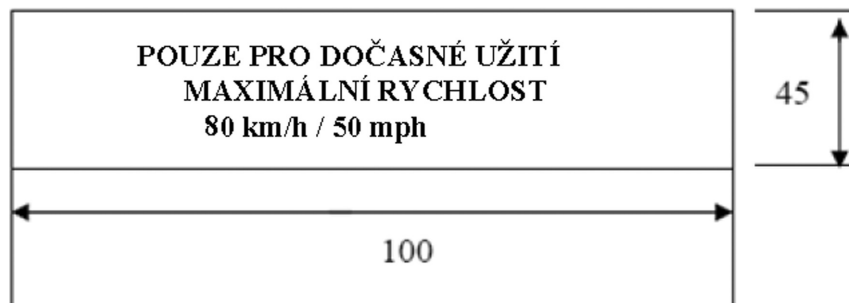
⁽¹⁾ 1 pro Německo, 2 pro Francii, 3 pro Itálii, 4 pro Nizozemsko, 5 pro Švédsko, 6 pro Belgii, 7 pro Maďarsko, 8 pro Českou republiku, 9 pro Španělsko, 10 pro Srbsko, 11 pro Spojené království, 12 pro Rakousko, 13 pro Lucembursko, 14 pro Švýcarsko, 15 (neobsazeno), 16 pro Norsko, 17 pro Finsko, 18 pro Dánsko, 19 pro Rumunsko, 20 pro Polsko, 21 pro Portugalsko, 22 pro Ruskou federaci, 23 pro Řecko, 24 pro Irsko, 25 pro Chorvatsko, 26 pro Slovinsko, 27 pro Slovensko, 28 pro Bělorusko, 29 pro Estonsko, 30 (neobsazeno), 31 pro Bosnu a Hercegovinu, 32 pro Lotyšsko, 33 (neobsazeno), 34 pro Bulharsko, 35 (neobsazeno), 36 pro Litvu, 37 pro Turecko, 38 (neobsazeno), 39 pro Azerbajdžán, 40 pro dřívější republiku Jugoslávie Makedonii, 41 (neobsazeno), 42 pro Evropskou Unii (homologace udělují její členské státy a užívají své příslušné EHK symboly), 43 pro Japonsko, 44 (neobsazeno), 45 pro Austrálii, 46 pro Ukrajinu, 47 pro Jižní Afriku, 48 pro Nový Zéland, 49 pro Kypr, 50 pro Maltu, 51 pro Korejskou republiku, 52 pro Malajsii, 53 pro Thajsko, 54 a 55 (neobsazeno), 56 pro Černou Horu, 57 (neobsazeno) a 58 pro Tunisko. Dalším zemím se přidělí po sobě následující čísla chronologicky v pořadí, v jakém ratifikují Dohodu o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat a/nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel, nebo v pořadí, v jakém k uvedené dohodě přistoupí. Takto přidělená čísla sdělí generální tajemník Organizace spojených národů smluvním stranám dohody.

- 4.4.2.3 písmena „RP“ u vozidel, která byla schválena podle obou odstavců 4.1.1 a 4.1.2;
- 4.4.3 pomlčka a číslo schválení vpravo od označení předepsaných v odstavcích 4.4.1 a 4.4.2.
- 4.5 Jestliže vozidlo podle jednoho nebo několika dalších předpisů připojených k dohodě odpovídá typu schválenému v zemi, která udělila schválení podle tohoto předpisu, není třeba symbol předepsaný odstavcem 4.4.1 opakovat; v takovém případě se čísla předpisů a čísla schválení typu a další symboly podle všech předpisů, podle nichž bylo schválení typu v zemi, která schválení podle tohoto předpisu vydala, uděleno, umístí ve svislých sloupcích napravo od symbolu předepsaného v bodě 4.4.1.
- 4.6 Značka schválení typu musí být jasně čitelná a nesmazatelná.
- 4.7 Značka schválení se umístí v blízkosti štítku nebo přímo na štítek s údaji o vozidle, kterým vozidlo opatřil výrobce.
- 4.8 Příklady značek schválení typu jsou uvedeny v příloze 2 tohoto předpisu.
5. SPECIFIKACE A ZKOUŠKY
- 5.1 **Obecně**
- 5.1.1 Pneumatiky, určené k užití jako součást náhradního celku pro dočasné užití podle definice v odstavci 2.10, musí být schváleny podle požadavků předpisu č. 30.
- 5.1.2 U vozidel s nejméně čtyřmi koly musí být schopnost nesení podílu hmotnosti vozidla náhradního celku pro dočasné užití rovna nejméně jedné polovině nejvyššího z maximálních podílů hmotnosti na nápravu vozidla; pokud je její užití omezeno na určitou nápravu, jak je uvedeno v instrukcích v odstavci 6 níže, musí být tato schopnost rovna nejméně jedné polovině maximálního podílu hmotnosti připadajícího na tuto nápravu.
- 5.1.3 Konstrukční rychlost náhradního celku pro dočasné užití musí být u typů 1, 2 a 3 nejméně 120 km/h.
- 5.1.4 Náhradní celek pro dočasné užití musí vykazovat následující vlastnosti:
- 5.1.4.1 Výstražné označení maximální rychlosti 80 km/h podle níže uvedeného vyobrazení musí být stále viditelné a nápadně umístěné na vnějším povrchu kola.



U vozidel, určených v prodeji v zemích užívajících britské jednotky měření se musí umístit doplňující výstražný symbol podle výše uvedeného požadavku s tou výjimkou, že hodnota „80“ se nahradí hodnotou „50“ a označení „km/h“ se nahradí označením „mph“, tyto údaje musí být stále viditelné a nápadně umístěné na vnějším povrchu kola.

Alternativně může být na vnějším povrchu kola nápadně umístěn jediný výstražný symbol, uspořádaný podle níže uvedeného vyobrazení.



Velká písmena musí být nejméně 5 mm vysoká a číslice „80“ a „50“ musí být vysoké nejméně 20 mm s tím, že znaky každé číslice mají tloušťku čáry nejméně 3 mm. Malá písmena musí být vysoká nejméně 5 mm. Veškerý text musí být ohraničen a musí být umístěn na pozadí v kontrastní barvě.

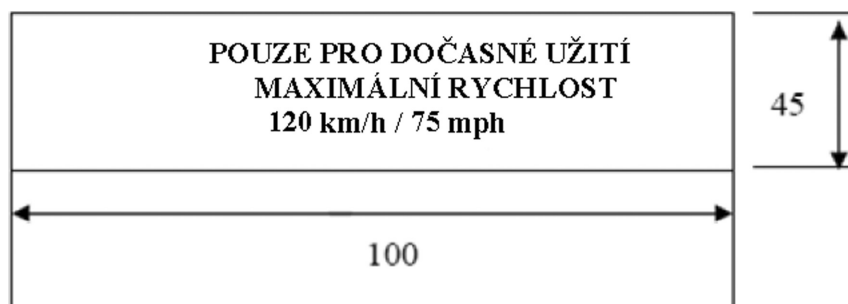
Požadavky tohoto odstavce se uplatní pouze na náhradní celky pro dočasné užití typu 1, 2 a 3 podle definice v odstavcích 2.10.1, 2.10.2 a 2.10.3.

- 5.1.4.1.1 Výstražné označení maximální rychlosti 120 km/h podle níže uvedeného vyobrazení musí být stále viditelné a nápadně umístěné na vnějším povrchu kola.



U vozidel, určených v prodeji v zemích užívajících britské jednotky měření se musí umístit doplňující výstražný symbol podle výše uvedeného požadavku s tou výjimkou, že hodnota „120“ se nahradí hodnotou „75“ a označení „km/h“ se nahradí označením „mph“, tyto údaje musí být stále viditelné a nápadně umístěné na vnějším povrchu kola.

Alternativně může být na vnějším povrchu kola nápadně umístěn jediný výstražný symbol, uspořádaný podle níže uvedeného vyobrazení.



Velká písmena musí být nejméně 5 mm vysoká a číslice „120“ a „75“ musí být vysoké nejméně 20 mm s tím, že znaky každé číslice mají tloušťku čáry nejméně 3 mm. Malá písmena musí být vysoká nejméně 5 mm. Veškerý text musí být ohraničen a musí být umístěn na pozadí v kontrastní barvě.

Požadavky tohoto odstavce se použijí pouze na náhradní celky pro dočasné užití typu 4 definované v odstavci 2.10.4, které mají být dodány a používány na vozidlech kategorie M₁.

- 5.1.4.2 Jsou-li namontovány na vozidlo pro dočasné užití, musí mít vnější povrch kola a/nebo pneumatiky zřetelnou barvu nebo barevný vzorek, který je zcela zřejmý odlišný od barvy (barev) standardního celku. Je-li možno na náhradní celek pro dočasné užití upevnit kryt kola, nesmí být zřetelná barva nebo barevný vzorek tímto krytem kola zakryty.
- 5.1.5 S výjimkou pneumatik pro jízdu bez vzduchu v pneumatice/samonosných pneumatik nebo systému pro jízdu bez vzduchu v pneumatice/rozšířeného systému mobility je přípustné dodávat vozidlo pouze s jednou pneumatikou pro dočasné použití.
- 5.1.6 U vozidel vybavených pneumatikami pro jízdu bez vzduchu v pneumatice/samonosnými pneumatikami nebo systémy pro jízdu bez vzduchu v pneumatice/rozšířeným systémem mobility musí být vozidlo vybaveno také výstražným systémem při režimu jízdy bez vzduchu v pneumatice (definovaným v odstavci 2.13). Výstražný systém režimu jízdy bez vzduchu musí být schopen fungovat v rozmezí rychlostí od 40 km/h do maximální konstrukční rychlosti vozidla a musí splňovat požadavky odstavců 5.1.6.1 až 5.1.6.6. Pokud je však vozidlo opatřeno systémem k monitorování tlaku v pneumatikách, který splňuje požadavky odstavce 5.3, dodatečné opatření vozidla systémem pro režim jízdy bez vzduchu není požadováno.
 - 5.1.6.1 Výstražná signalizace bude provedena žlutým optickým výstražným signálem.
 - 5.1.6.2 Výstražný signál se uvede do činnosti, když je spínač zapalování (startování) v poloze „zapnuto“ (běh motoru) (kontrola žárovky).
 - 5.1.6.3 Varování musí být řidiči sděleno rozsvícením výstražného signálu podle odstavce 5.1.6.1 nejpozději tehdy, pokud je u jedné z pneumatik detekován režim jízdy bez vzduchu v pneumatice.
 - 5.1.6.4 Elektrická porucha nebo nefunkčnost snímače, které ovlivní výstražný systém při režimu jízdy bez vzduchu v pneumatice, včetně výpadku elektrického zdroje, napájení nebo přenosu výstupního signálu musí být řidiči indikovány optickým žlutým signálem poruchy výstražného systému režimu jízdy bez vzduchu v pneumatice. Pokud se výstražný signál popsáný v odstavci 5.1.6.1 používá k signalizaci pneumatiky při režimu jízdy bez vzduchu v pneumatice i k signalizaci poruchy výstražného systému režimu jízdy bez vzduchu v pneumatice, použije se toto: při spínání zapalování (startování) v poloze „zapnuto“ (běh motoru) musí výstražný signál blikat, aby signalizoval selhání systému. Po krátké době musí výstražný signál zůstat trvale rozsvícen tak dlouho, dokud trvá selhání systému a dokud je spínač zapalování (startování) v poloze „zapnuto“ (běh motoru). Sled blikání a trvalého rozsvícení se musí opakovat vždy, když se uvede spínač zapalování (startování) do polohy „zapnuto“ (běh motoru), do doby, než bude odstraněno selhání systému.
 - 5.1.6.5 Pokud probíhá manuální obnovení správného stavu systému podle návodu k obsluze vozidla, ustanovení odstavců 5.1.6.3 a 5.1.6.4 se použít nesmí.
 - 5.1.6.6 Funkce výstražného signálu popsané v odstavcích 5.1.6.2 až 5.1.6.4 musí plnit požadavky stanovené v příloze 4.

- 5.1.7 Jestliže je vozidlo vybaveno náhradním celkem pro dočasné užití, který je uložen v nenahuštěném stavu, musí být ve vozidle prostředek, kterým je možno nahustit pneumatiku na tlak specifikovaný pro dočasné užití za dobu nejvýše 10 minut.
- 5.2 **Zkouška brzdění**
- 5.2.1 Vozidla, která mají být vybavena náhradním celkem pro dočasné užití, musí splňovat požadavky přílohy 3 k tomuto předpisu.
- 5.3 **Systémy k monitorování tlaku v pneumatikách (TPMS)**
- 5.3.1 *Obecné požadavky*
- 5.3.1.1 Podle požadavků uvedených v odstavci 12 musí všechna vozidla kategorie M₁ až do maximální hmotnosti 3 500 kg a vozidla kategorie N₁, přičemž u vozidel obou kategorií jsou na všech nápravách jednoduché pneumatiky a jsou vybavena systémem k monitorování tlaku v pneumatikách, jež odpovídá definici v odstavci 2.14, splňovat požadavky na vlastnosti uvedené dále v odstavcích 5.3.1.2 až 5.3.5.5 a musí být zkoušena podle přílohy 5.
- 5.3.1.2 Každý systém k monitorování tlaku v pneumatikách namontovaný na vozidle musí splňovat požadavky předpisu č. 10.
- 5.3.1.3 Systém musí fungovat od rychlosti 40 km/h nebo nižší až do maximální konstrukční rychlosti vozidla.
- 5.3.2 *Zjištění tlaku v pneumatice při ztrátě tlaku způsobenou náhodnou událostí (zkouška průrazem)*
- 5.3.2.1 TPMS se musí zkoušet postupem stanoveným v odstavci 2.6.1 přílohy 5. Při zkoušce tímto postupem musí TPMS rozsvítit výstražný signál popsáný v odstavci 5.3.5 nejdéle za 10 minut potom, kdy pracovní tlak v provozu v jedné z pneumatik vozidla poklesl o 20 % nebo dosáhl hodnoty minimálního tlaku 150 kPa, podle toho, která hodnota je vyšší.
- 5.3.3 *Zjištění úrovně tlaku v pneumatice, který je podstatně nižší, než je doporučený tlak pro optimální vlastnosti, včetně spotřeby paliva a bezpečnosti (zkouška difuze)*
- 5.3.3.1 TPMS se zkouší postupem stanoveným v odstavci 2.6.2 přílohy 5. Když se zkouší tímto postupem, musí TPMS rozsvítit výstražný signál popsáný v odstavci 5.3.5 nejpozději do 60 minut kumulované doby jízdy od snížení pracovního tlaku v provozu v kterékoli z pneumatik vozidla o 20 %, až do celkového počtu čtyř pneumatik.
- 5.3.4 *Zkouška zjištění chybné funkce*
- 5.3.4.1 TPMS se zkouší postupem stanoveným v odstavci 3 přílohy 5. Když se zkouší tímto postupem, musí TPMS rozsvítit výstražný signál popsáný v odstavci 5.3.5 nejdéle do 10 minut po vzniku chybné funkce, která ovlivňuje vytvoření nebo přenos řídicích signálů nebo signálů odezvy v systému monitorování tlaku v pneumatikách vozidla. Jestliže je systém blokován vnějšími vlivy (např. vysokofrekvenčním šumem), je možno prodloužit dobu ke zjištění chybné funkce.
- 5.3.5 *Výstražná signalizace*
- 5.3.5.1 Výstražná signalizace se provede optickým výstražným signálem, který splňuje požadavky předpisu č. 121.
- 5.3.5.2 Výstražný signál se uvede do činnosti, když je spínač zapalování (startování) v poloze „zapnuto“ (běh motoru) (kontrola žárovky). [Tento požadavek neplatí pro kontrolky, které se zobrazují na společné ploše.]
- 5.3.5.3 Výstražný signál musí být viditelný i za denního světla; řidič musí mít možnost snadno zkontrolovat ze svého sedadla uspokojivý stav výstražného signálu.

- 5.3.5.4 Signalizací chybné funkce může být tentýž výstražný signál, který se použije k signalizaci nízkého tlaku v pneumatice. Jestliže se výstražný signál uvedený v odstavci 5.3.5.1 použije k signalizaci jak nízkého tlaku v pneumatice tak chybné funkce TPMS, platí toto: při spínači zapalování (startování) v poloze „zapnuto“ (běh motoru) musí výstražný signál při signalizaci chybné funkce blikat. Po krátké době musí výstražný signál zůstat trvale rozsvícen tak dlouho, dokud trvá chybná funkce a spínač zapalování (startování) je v poloze „zapnuto“ (běh motoru). Sled blikání a trvalého rozsvícení se musí opakovat vždy, když se uvede spínač zapalování (startování) do polohy „zapnuto“ (běh motoru), do doby, než bude odstraněna chybná funkce.
- 5.3.5.5 Kontrolka výstražného signálu podle odstavce 5.3.5.1 se smí použít s režimem blikání k podání informace o obnovení správného stavu systému monitorování tlaku v pneumatikách podle návodu k obsluze vozidla.
6. DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE
- 6.1 Jestliže je vozidlo vybaveno náhradním celkem pro dočasné užití, musí návod k obsluze vozidla obsahovat přinejmenším tyto informace:
- 6.1.1 Prohlášení o riziku, vyplývajícím z nedodržení omezení při užití náhradního celku pro dočasné užití, případně včetně seznámení s omezeným užitím na určité nápravě.
- 6.1.2 Pokyn k opatrné jízdě a k jízdě nižší rychlostí, než je povolená maximální rychlost 80 km/h (50 mph), je-li namontován náhradní celek pro dočasné užití typu 1, 2 nebo 3 definovaný v odstavcích 2.10.1, 2.10.2 nebo 2.10.3 a pokyn k opětovné montáži normálního celku v nejkratší možné době. Je třeba dát zřetelně najevo, že se tento pokyn vztahuje i na náhradní celek pro dočasné užití typu 5 podle definice v odstavci 2.10.5, pokud je tento typ užit v režimu jízdy bez vzduchu v pneumatice.
- 6.1.2.1 Pokyn k opatrné jízdě a k jízdě nižší rychlostí, než je povolená maximální rychlost 120 km/h (75 mph) po montáži náhradního celku pro dočasné užití typu 4 podle odstavce 2.10.4 a k opětovné montáži standardního celku v nejkratší možné době.
- 6.1.3 Prohlášení, že není povolen provoz vozidla, které má současně namontováno více než jeden náhradní celek pro dočasné užití. Tento požadavek platí pouze pro náhradní celek pro dočasné užití typu 1, 2 nebo 3 podle odstavců 2.10.1, 2.10.2 nebo 2.10.3.
- 6.1.4 Jednoznačné uvedení tlaku v pneumatice, stanovené výrobcem vozidla pro pneumatiku náhradního celku pro dočasné užití.
- 6.1.5 U vozidel vybavených náhradním celkem pro dočasné užití, který je uložen v nenahuštěném stavu, popis postupu huštění pneumatiky na tlak určený pro dočasné užití pomocí zřízení uvedeného výše v odstavci 5.1.7.
- 6.2 Jestliže je vozidlo vybaveno systémem k monitorování tlaku v pneumatikách nebo výstražným systémem k signalizaci jízdy bez vzduchu v pneumatice, musí návod k obsluze vozidla obsahovat přinejmenším tyto informace:
- 6.2.1 prohlášení, že vozidlo je vybaveno takovým systémem (a informace, jak znovu obnovit původní nastavení systému, jestliže tento konkrétní systém obsahuje takovou možnost).
- 6.2.2 vyobrazení, jak vypadá symbol pro kontrolku popsanou v odstavci 5.1.6.1 nebo případně 5.3.5.1, (a vyobrazení kontrolky, když signalizuje chybu funkce, jestliže je pro tuto funkci použita zvláštní kontrolka).
- 6.2.3 dodatečné informace o významu rozsvícení kontrolky signalizující výstrahu týkající se nízkého tlaku v pneumatice a popis nápravného úkonu, který je nutno provést, jestliže k tomu dojde.
- 6.3 Pokud se s vozidlem nedodává žádný návod k obsluze, musí být informace požadované v odstavci 6.1 a/nebo 6.2 vyznačeny na vozidle na nápadném místě.

7. ZMĚNY A ROZŠÍŘENÍ SCHVÁLENÍ TYPU VOZIDLA
- 7.1 Každá změna typu vozidla se musí oznámit správnímu orgánu, který udělil schválení typu vozidla. Tento orgán potom může buď:
 - 7.1.1 shledat, že provedené změny nebudou pravděpodobně mít významné negativní vlivy a že vozidlo v každém případě stále splňuje požadavky, nebo
 - 7.1.2 požadovat nový zkušební protokol od technické zkušebny odpovědné za provádění zkoušek.
- 7.2 Potvrzení nebo zamítnutí schválení typu s uvedením změn je stranám této dohody, které používají tento předpis, sděleno postupem stanoveným v odstavci 4.3 výše.
- 7.3 Správní orgán, který vydává rozšíření schválení typu, musí ke každému formuláři osvědčení, vydaném pro takovéto rozšíření, přidělit pořadové číslo.
8. SHODNOST VÝROBY
- 8.1 Postupy kontroly shodnosti výroby musí odpovídat ustanovením uvedeným v příloze 2 Dohody (E/ECE/324 – E/ECE/TRANS/505/Rev.2) s těmito požadavky:
 - 8.2 Správní orgán, který udělil schválení typu, může kdykoliv ověřit shodnost výroby v kterémkoliv výrobním celku. Obvyklá četnost takových kontrol je nejméně jednou za rok.
9. POSTIHY ZA NESHODNOST VÝROBY.
- 9.1 Schválení udělená typu vozidla podle tohoto předpisu smí být odňata, nejsou-li splněny požadavky stanovené v odstavci 8.
- 9.2 Jestliže strana Dohody, která používá tento předpis, odejme schválení, které dříve udělila, musí to ihned oznámit ostatním smluvním stranám, které používají tento předpis a to prostřednictvím kopie formuláře schválení, na jehož konci je velkými písmeny uvedeno: „SCHVÁLENÍ ODEJMUTO“ spolu s datem a podpisem.
10. DEFINITIVNÍ UKONČENÍ VÝROBY
V případě, že držitel schválení zcela ukončí výrobu typu vozidla schváleného podle tohoto předpisu, musí o tom informovat orgán, který schválení udělil. Po obdržení příslušné zprávy musí tento orgán obratem informovat ostatní strany Dohody, které používají tento předpis a to prostřednictvím kopie formuláře schválení, na jehož konci je velkými písmeny uvedeno: „VÝROBA UKONČENA“ spolu s podpisem a datem.
11. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH ZKUŠEBEN ODPOVĚDNÝCH ZA SCHVALOVACÍ ZKOUŠKY A SPRÁVNÍCH ORGÁNŮ
Smluvní stany dohody, které používají tento předpis, sdělí sekretariátu Organizace spojených národů názvy a adresy technických zkušeben a správních orgánů, které udělují schválení typu a kterým se zasílají osvědčení o udělení schválení nebo o rozšíření nebo odmítnutí či odejmutí schválení, vydaného v jiných státech.
12. PŘECHODNÁ OPATŘENÍ
- 12.1 Od data vstupu série změn 01 v platnost, nesmí smluvní strany, které používají tento předpis, odmítnout udělení schválení podle tohoto předpisu, změněného sérií změn 01.

- 12.2 Po 36 měsících od data vstupu série změn 01 v platnost, smluvní strany, které používají tento předpis, pokud jde o náhradní kola/pneumatiky pro dočasné užití, pneumatiky schopné jízdy bez vzduchu nebo systém pro jízdu bez vzduchu v pneumatice udělí schválení pouze tehdy, pokud vozidlo, které má být typově schváleno, splňuje požadavky tohoto předpisu, změněného sérií změn 01.
- 12.3 Smluvní strany, které používají tento předpis, nesmí odmítnout udělení rozšíření schválení podle předchozích sérií změn tohoto předpisu.
- 12.4 Smluvní strany, které používají tento předpis, pokračují v udělování schválení těm typům vozidel, které splňují požadavky tohoto předpisu změněného předchozími sériemi změn v průběhu 36 měsíců, které následují po vstupu série změn 01 v platnost.
- 12.5 Od data vstupu série změn 02 tohoto předpisu v platnost nesmí žádná smluvní strana, která používá tento předpis, odmítnout udělení schválení podle tohoto předpisu ve znění série změn 02.
- 12.6 Od 1. listopadu 2012 mohou smluvní strany, které používají tento předpis, odmítnout udělit vnitrostátní nebo regionální schválení pro typ vozidla kategorie M₁ až do maximální hmotnosti 3 500 kg a N₁, přičemž u vozidel obou kategorií jsou na všech nápravách jednoduché pneumatiky, jestliže typ vozidla nesplňuje požadavky série změn 02 tohoto předpisu.
- 12.7 Od 1. listopadu 2014 mohou smluvní strany, které používají tento předpis, odmítnout udělit první vnitrostátní nebo regionální registraci (první uvedení do provozu) vozidlu kategorie M₁ až do maximální hmotnosti 3 500 kg a vozidel kategorie N₁, přičemž u vozidel obou kategorií jsou na všech nápravách jednoduché pneumatiky, jestliže typ vozidla nesplňuje požadavky série změn 02 tohoto předpisu.
- 12.8 Bez ohledu na výše uvedená přechodná opatření, smluvní strany, které začnou používat tento předpis až po datu vstupu nejnovějších sérií změn v platnost nejsou povinny přijímat schválení, která byla udělena podle kterékoliv z předchozí série změn tohoto předpisu.
-

PŘÍLOHA 1

SDĚLENÍ

[Maximální formát: A 4 (210 × 297 mm)]



vydal: Název správního orgánu

.....

.....

.....

- o ⁽²⁾: UDĚLENÍ SCHVÁLENÍ
 PRODLOUŽENÍ SCHVÁLENÍ
 ODMÍTNUTÍ SCHVÁLENÍ
 ODNĚTÍ SCHVÁLENÍ
 DEFINITIVNÍM UKONČENÍ VÝROBY

typu vozidla z hlediska jeho vybavení, které může zahrnovat: náhradní celek pro dočasné užití, pneumatiky schopné jízdy bez vzduchu v pneumatice a/nebo systém pro jízdu bez vzduchu v pneumatice a/nebo systém k monitorování tlaku v pneumatikách ⁽²⁾ podle předpisu č. 64.

Číslo schválení: Číslo rozšíření schválení:

1. Obchodní název nebo značka vozidla:
2. Typ vozidla (případně včetně zahrnutých variant):
3. Název a adresa výrobce:
4. Název a adresa případného zástupce výrobce:

5. Vozidlo dodáno ke schválení dne:
6. Technická zkušebna odpovědná za schvalovací zkoušky:

7. Datum zkušebního protokolu:
8. Číslo zkušebního protokolu:
9. Stručný popis typu vozidla:
- 9.1 Hmotnost vozidla při zkoušce:
 Přední náprava:
 Zadní náprava:
 Celkem:
- 9.2 Značení a rozměr(y) kola celku standardního vybavení:
- 9.3 Podrobnosti o náhradních celcích pro dočasné užití, včetně rozměru kola a pneumatiky a jejich označení, nosnosti pneumatiky a dosažitelné rychlosti, použitelnosti v režimu jízdy bez vzduchu v pneumatice, včetně maximální hloubky zálisu (pokud se liší od normálního celku).
- 9.4 Vozidlo je vybaveno výstražným systémem signalizujícím jízdu bez vzduchu v pneumatice: ano/ne ⁽²⁾

Jestliže je odpověď na předchozí otázku „ano“, výstražný systém signalizující pneumatiku bez vzduchu splňuje požadavky odstavců 5.1.6 až 5.1.6.6/splňuje požadavky odstavců 5.3 až 5.3.5.5 (systém k monitorování tlaku v pneumatikách) ⁽²⁾

9.5 Vozidlo je vybaveno systémem k monitorování tlaku v pneumatikách, který splňuje požadavky odstavců 5.3 až 5.3.5.5: ano/ne ⁽²⁾

9.6 Stručný popis výstražného systému signalizujícího pneumatiku bez vzduchu/případně systému monitorování tlaku v pneumatikách:

10. Výsledky zkoušek:

	Měřeno Doba do spuštění výstražného signálu (mm:ss)
„Zkouška průrazem“	
„Zkouška difuze“	
„Zkouška chybné funkce“	

11. Umístění značky schválení typu:

12. Případný důvod(y) rozšíření:

13. Schválení uděleno/odmítnuto/rozšířeno/odňato ⁽²⁾

14. Místo:

15. Datum:

16. Podpis:

17. Seznam dokumentace, uložené u správního orgánu, který udělil schválení, je přiložen k tomuto sdělení – dokumentace může být získána na vyžádání.

⁽¹⁾ Rozlišovací číslo země, která schválení udělila/prodloužila/odmítla/odňala (viz ustanovení o schválení v tomto předpisu).

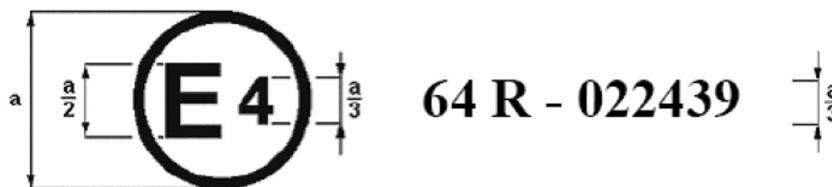
⁽²⁾ Nehodící se škrtněte.

PŘÍLOHA 2

USPOŘÁDÁNÍ ZNAČEK SCHVÁLENÍ TYPU

Vzor A

(Viz odstavec 4.4 tohoto předpisu)

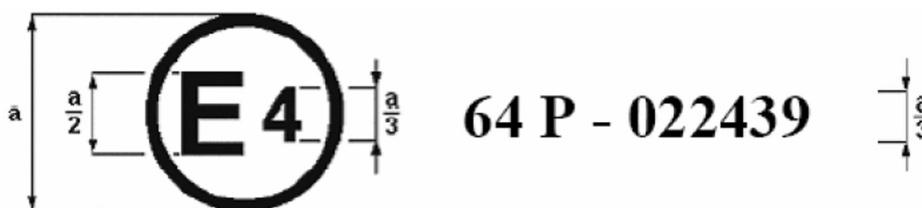


a = 8 mm min.

Tato značka schválení vyznačená na vozidle udává, že dotýčný typ vozidla byl schválen v Nizozemsku (E 4) z hlediska vybavení náhradním celkem (celky) pro dočasné užití podle předpisu č. 64 pod číslem schválení 022439. Číslo schválení udává, že schválení bylo uděleno v souladu s požadavky předpisu č. 64 ve znění série změn 02.

Vzor B

(Viz odstavec 4.4 tohoto předpisu)

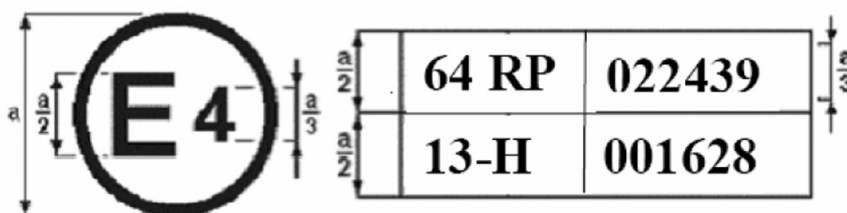


a = 8 mm min.

Výše zobrazená značka schválení vyznačená na vozidle udává, že dotýčný typ vozidla byl schválen v Nizozemsku (E 4) z hlediska vybavení systémem k monitorování tlaku v pneumatikách podle předpisu č. 64 pod číslem schválení 022439. Číslo schválení udává, že schválení bylo uděleno podle požadavků předpisu č. 64 ve znění série změn 02.

Vzor C

(Viz odstavec 4.5 tohoto předpisu)



a = 8 mm min.

Výše uvedená značka schválení typu vyznačená na vozidle udává, že dotýčný typ vozidla byl schválen v Nizozemsku (E 4) podle předpisů č. 64 (z hlediska vybavení náhradním celkem (celky) pro dočasné užití a vybavení systémem k monitorování tlaku v pneumatikách) a č. 13-H⁽¹⁾. Číslo schválení udává, že v době udělení těchto schválení byl předpis č. 64 ve znění série změn 02 a předpis č. 13-H byl ve svém původním znění.

⁽¹⁾ Poslední číslo je uvedeno jen jako příklad.

PŘÍLOHA 3

ZKOUŠKA BRZDĚNÍ A SMĚROVÉ ODCHYLKY VOZIDLA, VYBAVENÉHO NÁHRADNÍM CELKEM PRO DOČASNÉ UŽITÍ**1. VŠEOBECNÉ PODMÍNKY**

- 1.1 Zkušební dráha musí být v podstatě rovinná a musí mít povrch s dobrou adhezí.
- 1.2 Zkouší se tehdy, jestliže není vítr, který by mohl ovlivnit výsledky.
- 1.3 Vozidlo musí být naloženo na maximální (celkovou) hmotnost dle definice v odstavci 2.11 tohoto předpisu.
- 1.4 Podíly hmotnosti na nápravy, vyplývající z podmínky celkové hmotnosti dle odstavce 1.3. této přílohy, musí být přímo úměrné maximálním podílům hmotnosti na nápravy dle definice odstavce 2.12 tohoto předpisu.
- 1.5 S výjimkou samonosné pneumatiky musí být pneumatiky nahuštěny na tlak, doporučený výrobcem pro daný typ vozidla a pro podmínky naložení. Samonosná pneumatika se musí zkoušet ve stavu zcela vypuštěném.

2. ZKOUŠKA BRZDĚNÍ A SMĚROVÉ ODCHYLKY

- 2.1 Zkouší se s náhradním celkem pro dočasné užití, namontovaným střídavě namísto jednoho předního kola nebo jednoho zadního kola. Je-li však užití náhradního celku pro dočasné užití omezeno na určitou nápravu, zkouší se pouze s náhradním celkem pro dočasné užití, namontovaným na této nápravě.
- 2.2 Zkouška musí probíhat při použití soustavy provozního brzdění z počáteční rychlosti 80 km/h s odpojeným motorem.
- 2.3 Brzdné vlastnosti musí odpovídat zkušebním podmínkám stanoveným pro vozidla kategorií M₁ a N₁ v předpisech č. 13 nebo 13-H pro zkoušku typu O za studena s odpojeným motorem:
 - 2.3.1 u vozidel kategorie M₁ schválených podle předpisu č. 13 vybavených celky dočasného užití typu (typů) 1, 2, 3 a 5 podle definice v odstavcích 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3 a 2.10.5 a zkoušených při předepsané rychlosti 80 km/h;

nesmí brzdná dráha při užití maximální síly 500 N na pedálu překročit 50,7 m a

střední plné brzdné zpomalení (mfdd) podle dále uvedeného vzorce nesmí být nižší než 5,8 ms⁻²:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s}$$

kde „v“ je počáteční rychlost při zahájení brzdění a „s“ je vzdálenost ujetá při brzdění mezi 0,8 v a 0,1 v.

- 2.3.1.1 U vozidel kategorie N₁ schválených podle předpisu č. 13 vybavených celky dočasného užití typu (typů) 1, 2, 3 a 5 podle definice v odstavcích 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3 a 2.10.5 a zkoušených při předepsané rychlosti 80 km/h;

nesmí brzdná dráha při užití maximální síly 700 N na pedálu překročit 61,2 m a

střední plné brzdné zpomalení (mfdd) podle dále uvedeného vzorce nesmí být nižší než 5,0 ms⁻²:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s}$$

kde „v“ je počáteční rychlost při zahájení brzdění a „s“ je vzdálenost ujetá při brzdění mezi 0,8 v a 0,1 v.

- 2.3.1.2 U vozidel kategorie M₁ schválených podle předpisu č. 13 vybavených celkem dočasněho užití typu 4 podle definice v odstavci 2.10.4 zkoušených při užití stanovené rychlosti 120 km/h;

nesmí brzdná dráha při užití maximální síly 500 N na pedálu překročit 108 m a

střední plné brzdné zpomalení (mfdd) podle dále uvedeného vzorce nesmí být nižší než 5,8 ms⁻²:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s}$$

kde „v“ je počáteční rychlost při zahájení brzdění a „s“ je vzdálenost ujetá při brzdění mezi 0,8 v a 0,1 v.

- 2.3.1.3 U vozidel kategorie M₁ nebo N₁ schválených podle předpisu č. 13-H vybavených celky dočasněho užití typu (typů) 1, 2, 3 a 5 podle definice v odstavcích 2.10.1, 2.10.2, 2.10.3 a 2.10.5 a zkoušených při předepsané rychlosti 80 km/h;

nesmí brzdná dráha při užití maximální síly 650 N + 0 / – 50 N na pedálu překročit 46,4 m a;

střední plné brzdné zpomalení (mfdd) podle dále uvedeného vzorce nesmí být nižší než 6,43 ms⁻²:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s}$$

kde „v“ je počáteční rychlost při zahájení brzdění a „s“ je vzdálenost ujetá při brzdění mezi 0,8 v a 0,1 v.

- 2.3.1.4 U vozidel kategorie M₁ schválených podle předpisu č. 13-H vybavených celkem dočasněho užití typu 4 podle definice v odstavci 2.10.4 zkoušených při předepsané rychlosti 120 km/h;

nesmí brzdná dráha při užití maximální síly 650 N + 0 / – 50 N na pedálu překročit 98,4 m a;

střední plné brzdné zpomalení (mfdd) podle dále uvedeného vzorce nesmí být nižší než 6,43 ms⁻²:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s}$$

kde „v“ je počáteční rychlost při zahájení brzdění a „s“ je vzdálenost ujetá při brzdění mezi 0,8 v a 0,1 v.

- 2.4. Zkoušky musí být provedeny pro každou z montážních podmínek náhradního celku pro dočasné užití, specifikovaných v odstavci 2.1. této přílohy.
- 2.5. Předepsaného brzdného účinku se musí dosáhnout bez blokování kteréhokoliv kola, odchylky vozidla od vytčeného směru, neobvyklých vibrací, neobvyklého opotřebení pneumatiky během zkoušky nebo nadměrných korekcí řízení.
-

PŘÍLOHA 4

POŽADAVKY NA ZKOUŠKY VÝSTRAŽNÉHO SYSTÉMU PRO REŽIM JÍZDY BEZ VZDUCHU V PNEUMATICE**1. PODMÍNKY ZKOUŠKY****1.1 Okolní teplota**

Okolní teplota musí být mezi 0 °C a 40 °C.

1.2 Povrch zkušební vozovky

Povrch zkušební vozovky musí být suchý a hladký.

1.3 Místo zkoušky

Místo zkoušky musí být jiné než prostředí přístupné radioelektrickému rušení, jako je silné elektrické pole.

1.4 Podmínky zkoušeného vozidla ve stacionárním stavu

Pneumatiky zaparkovaného vozidla musí být zastíněny proti přímému slunečnímu záření.

2. ZKUŠEBNÍ POSTUP**2.1 Postup zkoušky ke zjištění, zda je pneumatika v režimu jízdy bez vzduchu v pneumatice.** Musí být splněny požadavky jednoho z odstavců 2.1.1 nebo 2.1.2.**2.1.1 Zkouška 1**

2.1.1.1 Pneumatiky musí být nahuštěny na tlak doporučený výrobcem vozidla.

2.1.1.2 U stojícího vozidla při spínači zapalování v poloze „Zamknuto“ nebo „Vypnuto“ otočte spínačem zapalování do polohy „Zapnuto“ („On“ nebo „Run“) nebo popřípadě do jiné odpovídající polohy klíče. Ověřte aktivaci výstražného signálu.

2.1.1.3 Vypněte zapalování a snižte tlak kterékoliv pneumatiky na 100 kPa pod doporučený tlak za studena.

2.1.1.4 Do pěti minut po snížení tlaku v pneumatice normálně rozjed'te vozidlo na rychlost mezi 40 a 100 km/h.

2.1.1.5 Zkouška je ukončena, pokud buď:

a) došlo k aktivaci výstražného systému pro režim jízdy bez vzduchu v pneumatice popsaného v odstavci 5.1.6, nebo

b) uplynula doba 5 minut stanovená v odstavci 2.3 od dosažení zkušební rychlosti. Pokud se varovný systém pro režim jízdy bez vzduchu neaktivoval, zkouška má negativní výsledek.

Vozidlo se zastaví a zapalování se vypne.

2.1.1.6 Pokud byl aktivován výstražný signál podle požadavku výše uvedeného odstavce 2.1.1.5, vyčkejte 5 minut před novým zapnutím zapalování do polohy „zapnuto“; signál se musí reaktivovat a musí zůstat rozsvícený po celou dobu, kdy je spínač zapalování v poloze „zapnuto“ („on“).

2.1.1.7 Zopakujte postup podle odstavců 2.1.1.1 až 2.1.1.6, avšak se zkušební rychlostí 130 km/h nebo vyšší. Veškeré odpovídající požadavky musí být splněny při obou rychlostech.

2.1.2 Zkouška 2

2.1.2.1 Pneumatiky musí být nahuštěny na tlak doporučený výrobcem vozidla.

2.1.2.2 U stojícího vozidla při spínači zapalování v poloze „Zamknuto“ nebo „Vypnuto“ otočte spínačem zapalování do polohy „Zapnuto“ („On“ nebo „Run“) nebo popřípadě do jiné odpovídající polohy klíče. Ověřte aktivaci výstražného signálu. Zapalování vypněte.

2.1.2.3 Snižujte postupně tlak jedné z pneumatik rychlostí mezi 10 kPa/min a 20 kPa/min.

2.1.2.4 Jeďte s vozidlem jakoukoliv rychlostí nad 25 km/h.

2.1.2.5 Požadavky zkoušky jsou splněny, pokud systém signalizuje výstrahu v době, kdy pokles tlaku dosáhne hodnoty 100 kPa.

2.2 Zkušební postupy ke zjištění poruchy výstražného systému pro režim jízdy bez vzduchu v pneumatice

2.2.1 Simulujte poruchu výstražného systému režimu pro jízdu bez vzduchu v pneumatice u vozidla v podmínkách běžného užívání. Simulaci je možno zajistit např. odpojením konektorů vedení ke zdroji napájení nebo vedení ke vstupu/výstupu ovládání výstražného systému.

2.2.2 Po provedení simulace poruchy jeďte vozidlem obvyklým způsobem rychlostí mezi 40 a 100 km/h.

2.2.3 Zkouška je dokončena, pokud:

a) se aktivoval signál poruchy v případě jízdy bez vzduchu v pneumatice podle popisu v odstavci 5.1.6.4, nebo

b) uplynula doba 5 minut stanovená v odstavci 2.3 od dosažení zkušební rychlosti. Pokud se signál poruchy neaktivoval, zkouška má negativní výsledek.

Vozidlo se zastaví a zapalování se vypne.

2.2.4 Pokud byl výstražný signál podle požadavku výše uvedeného odstavce 2.2.3 aktivován, vyčkejte 5 minut před novým zapnutím zapalování do polohy „zapnuto“; signál se musí reaktivovat a musí zůstat rozsvícený po celou dobu, kdy je spínač zapalování v poloze „zapnuto“ („on“).

2.3 Výpočet doby trvání

Doba, která se bere v úvahu pro určení požadavků stanovených v odstavcích 2.1.1.5 a 2.2.3 musí být celková doba, která uběhla, když bylo vozidlo provozováno při zkušební rychlosti mezi 40 km/h a 100 km/h.

Doba se vypočte po dobu spojitě jízdy, není ale nezbytné, aby vozidlo v průběhu zkoušky jelo rychlostí ve stanoveném rozsahu rychlostí. Pokud vozidlo jede rychlostí mimo stanovený rozsah rychlostí, tato doba se nezapočítává do celkové doby zkoušky.

Schvalovací orgán se musí ujistit, že při zkoušce výstražného systému pro režim jízdy bez vzduchu v pneumatice byla zaznamenána součtová doba jízdy ve stanoveném rozsahu rychlosti a že doba výpočtu rychlosti nebyla znovu započata poté, co se vozidlo odchýlilo od stanoveného rozsahu zkušební rychlosti.

PŘÍLOHA 5

ZKOUŠKY SYSTÉMŮ MONITOROVÁNÍ TLAKU V PNEUMATIKÁCH (TPMS)**1. PODMÍNKY ZKOUŠEK****1.1 Okolní teplota**

Teplota okolí musí být mezi 0 °C a 40 °C.

1.2 Povrch zkušební dráhy

Dráha musí mít povrch s dobrou adhezí. Během zkoušky musí být povrch vozovky suchý.

1.3 Zkoušky musí probíhat v prostředí prostém rušení rádiovými vlnami.**1.4 Stav vozidla****1.4.1 Hmotnost při zkoušce**

Vozidlo se může zkoušet s jakýmkoli zatížením, přičemž rozložení hmotnosti na nápravy musí být takové, jak stanovil výrobce, aniž by byla překročena maximální přípustná hmotnost na každou z náprav.

Avšak v případě, kdy není možno systém nastavit nebo obnovit jeho nastavení, uvede se vozidlo do nenaloženého stavu. Kromě řidiče může být na předním sedadle další osoba, která je odpovědná za zaznamenávání výsledků zkoušek. Stav zatížení se během zkoušky nemění.

1.4.2 Rychlost vozidla

TPMS se kalibruje a zkouší:

- a) v rozsahu rychlostí od 40 km/h do 120 km/h nebo do maximální konstrukční rychlosti vozidla, jestliže tato rychlost je menší než 120 km/h, při zkoušce průrazem, aby se ověřily požadavky odstavce 5.3.2 tohoto předpisu, a
- b) v rozsahu rychlostí od 40 km/h do 100 km/h při zkoušce difuze, aby se ověřily požadavky odstavce 5.3.3 tohoto předpisu a při zkoušce chybné funkce, aby se ověřily požadavky odstavce 5.3.4 tohoto předpisu.

V průběhu zkoušky se musí uplatnit celý rozsah rychlostí.

U vozidel vybavených regulací vzdálenosti mezi vozidly a rychlosti jízdy, musí být tato regulace v průběhu zkoušky mimo činnost.

1.4.3 Poloha ráfku

Ráfky mohou být na vozidle v kterékoli poloze určené pro kolo, v souladu se všemi příslušnými instrukcemi nebo omezeními danými výrobcem vozidla.

1.4.4 Umístění při stání vozidla

Když je vozidlo zaparkováno, musí být kola vozidla stíněna proti přímému slunci. Vozidlo musí být umístěno tak, aby bylo chráněno proti jakémukoli větru, který by mohl ovlivnit výsledky.

1.4.5 Použití brzdového pedálu

Čas, po který je při jízdě vozidla použito provozní brzdění, se nezapočítává do doby jízdy.

1.4.6 Pneumatiky

Vozidlo se zkouší s pneumatikami namontovanými na vozidle podle doporučení výrobce vozidla. Ke zkoušce chybné funkce TPMS se však smí použít náhradní pneumatika.

1.5 Přesnost zařízení k měření tlaku

Zařízení k měření tlaku, které se použije u zkoušek podle této přílohy, musí mít přesnost nejméně ± 3 kPa.

2. POSTUP ZKOUŠKY

Zkouška se vykoná při zkušební rychlosti v rozsahu uvedeném v odstavci 1.4.2 této přílohy, nejméně jednou u zkoušky podle odstavce 2.6.1 této přílohy („zkouška průrazem“) a nejméně jednou pro každý případ zkoušky podle odstavce 2.6.2 této přílohy („zkouška difuze“).

2.1 Před nahuštěním pneumatik vozidla se vozidlo ponechá stát venku při teplotě okolí, s vypnutým motorem, odstíněno proti přímému slunečnímu světlu a nevystaveno větru nebo jiným vlivům působícím ohřívání nebo ochlazování, po dobu nejméně jedné hodiny. Pak se nahuští pneumatiky vozidla na tlak za studena doporučený výrobcem vozidla (P_{rec}) v souladu s výrobcem doporučenými podmínkami pro rychlost, zatížení a polohu na vozidle. Při všech měřeních tlaku se musí použít totéž měřicí zařízení.

2.2 U stojícího vozidla se systémem zámku zapalování v poloze „zamknuto“ nebo „vypnuto“ se tento systém uvede do polohy „zapnuto“ nebo „běh motoru“. Systém monitorování tlaku v pneumatikách musí provést kontrolu funkce žárovky kontrolky nízkého tlaku v pneumatikách, jak je stanoveno v odstavci 5.3.5.2 tohoto předpisu. (Tento poslední požadavek neplatí pro kontrolky, které se zobrazují na společné ploše.)

2.3 Jestliže to připadá v úvahu, nastaví se systém k monitorování tlaku v pneumatikách, nebo se obnoví jeho nastavení, podle doporučení výrobce vozidla.

2.4 Přípravná fáze

2.4.1 Vozidlo jede po dobu nejméně 20 minut v rozsahu rychlostí podle odstavce 1.4.2 této přílohy průměrnou rychlostí 80 km/h (± 10 km/h). V přípravné fázi je povoleno jet mimo tento rozsah rychlostí po maximální celkovou dobu 2 minut.

2.4.2 Když se jízdní zkouška provádí na (kruhové/oválné) zkušební dráze, kde se zatáčí jen v jednom směru, pak se podle uvážení technické zkušebny rozdělí jízdní zkouška podle odstavce 2.4.1 do dvou stejných částí (± 2 minuty) provedených jedna v jednom směru a druhá v druhém směru.

2.4.3 Do 5 minut od ukončení přípravné fáze se změří za tepla tlak v pneumatice (pneumatikách), u níž se bude provádět snížení tlaku. Tlak za tepla se označí jako hodnota P_{warm} . Tato hodnota se použije pro následné operace.

2.5 Fáze snížení tlaku

2.5.1 *Postup zkoušky průrazem k ověření požadavků odstavce 5.3.2 tohoto předpisu*

V jedné z pneumatik vozidla se do 5 minut od změření tlaku za tepla, jak je popsáno výše v odstavci 2.4.3, sníží tlak, až dosáhne hodnoty $P_{\text{warm}} - 20\%$ nebo hodnoty minimálního tlaku 150 kPa, podle toho, která hodnota je větší, a označí se jako P_{test} . Po stabilizaci v délce 2 až 5 minut se znovu zkontroluje tlak P_{test} a v případě potřeby se seřídí.

2.5.2 *Postup zkoušky difuze k ověření požadavků odstavce 5.3.3 tohoto předpisu*

Ve všech čtyřech pneumatikách vozidla se do 5 minut od změření tlaku za tepla, jak je popsáno výše v odstavci 2.4.3, sníží tlak, až dosáhne hodnoty $P_{\text{warm}} - 20\%$ plus další snížení tlaku o 7 kPa, a označí se jako P_{test} . Po stabilizaci v délce 2 až 5 minut se znovu zkontroluje tlak P_{test} a pokud je to potřebné, tak se seřídí.

2.6 Fáze zjištění nízkého tlaku v pneumatikách

2.6.1 *Postup zkoušky průrazem k ověření požadavků odstavce 5.3.2 tohoto předpisu*

2.6.1.1 Vozidlo projede kteroukoli část zkušební trasy (ne nutně plynule). Součtem celkové kumulativní jízdní doby je menší z těchto dvou hodnot: 10 minut, nebo čas, za který se rozsvítí kontrolka nízkého tlaku v pneumatikách.

- 2.6.2 *Postup zkoušky difuze k ověření požadavků odstavce 5.3.3 tohoto předpisu*
- 2.6.2.1 Vozidlo projíždí kteroukoli část zkušební trasy. Po nejméně 20 minutách a nejdéle po 40 minutách se vozidlo zastaví, vypne se motor a vyjme se klíček zapalování na dobu nejméně 1 minuty a nejdéle 3 minut. Pak se pokračuje ve zkoušce. Součtem celkové kumulativní jízdní doby je menší z těchto dvou hodnot: 60 minut kumulativní jízdy za podmínek stanovených výše v odstavci 1.4.2 nebo čas, za který se rozsvítí kontrolka nízkého tlaku v pneumatikách.
- 2.6.3 Jestliže se kontrolka nízkého tlaku v pneumatikách nerozsvítla, přerušte zkoušku.
- 2.7 Jestliže se kontrolka nízkého tlaku v pneumatikách rozsvítla během postupu podle odstavce 2.6, deaktivujte systém zamykání zapalování do polohy „Vypnuto“ nebo „Zamknuto“. Po pěti minutách se systém zamykání zapalování znovu uvede do polohy „Zapnuto“ („běh motoru“). Kontrolka se musí rozsvítit a zůstat rozsvícená, dokud je spínač zapalování v poloze „Zapnuto“ („běh motoru“).
- 2.8 Všechny pneumatiky vozidla se nahustí na tlak za studena doporučený výrobcem vozidla. Obnoví se nastavení systému podle instrukcí výrobce vozidla. Zjistí se, zda kontrolka zhasla. Je-li to nutné, s vozidlem se jezdí tak dlouho, dokud kontrolka nezasne. Pokud kontrolka nezasne, zkouška se přeruší.
- 2.9 **Opakování fáze snížení tlaku**
- Zkouška se může opakovat se stejným nebo rozdílným zatížením s použitím příslušných postupů zkoušky podle výše uvedených odstavců 2.1 až 2.8 při podhuštěné příslušné pneumatice (pneumatikách), v souladu s ustanoveními odstavců 5.3.2 popřípadě 5.3.3 tohoto předpisu.
3. **ZJIŠTĚNÍ CHYBNÉ FUNKCE TPMS**
- 3.1 Simuluje se chybná funkce TPMS, např. odpojením přívodu energie k některé součásti TPMS, rozpojením některého elektrického spoje mezi součástmi TPMS, nebo namontováním pneumatiky nebo kola, jež nejsou kompatibilní s TPMS, na vozidlo. Při simulaci chybné funkce TPMS se nesmí odpojit elektrické spojení ke kontrolkám.
- 3.2 Vozidlo jede po dobu až do 10 minut kumulovaného času (ne nutně plynule) po kterékoli části zkušební trasy.
- 3.3 Součtem celkové kumulativní jízdní doby podle odstavce 3.2 je menší z těchto dvou hodnot: 10 minut, nebo čas, za který se rozsvítí kontrolka signalizující chybnou funkci TPMS.
- 3.4 Jestliže se kontrolka chybné funkce TPMS nerozsvítla, jak je požadováno v odstavci 5.3.4 tohoto předpisu, zkouška se zruší.
- 3.5 Jestliže se kontrolka chybné funkce TPMS rozsvítla, nebo se rozsvítla během postupu stanoveného v odstavcích 3.1 až 3.3 výše, deaktivujte systém zamykání zapalování do polohy „Vypnuto“ nebo „Zamknuto“. Po pěti minutách se systém zamykání zapalování znovu uvede do polohy „Zapnuto“ („běh motoru“). Kontrolka chybné funkce TPMS musí znovu signalizovat chybnou funkci a zůstat rozsvícená, dokud je spínač zapalování v poloze „Zapnuto“ („běh motoru“).
- 3.6 Obnovte normální fungování TPMS. Je-li to nutné, s vozidlem se jezdí tak dlouho, dokud výstražný signál nezasne. Pokud žárovka výstražného signálu nezasne, zkouška se přeruší.
- 3.7 Zkouška se může opakovat použitím zkušebních postupů uvedených v odstavcích 3.1 až 3.6 výše, přičemž se každá taková zkouška omezí na simulaci jediné chybné funkce.
-

CENY PŘEDPLATNÉHO NA ROK 2010 (bez DPH, včetně poštovního za obvyklou zásilku)

Úřední věstník EU, řady L + C, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	1 100 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, tištěné vydání + roční CD-ROM	22 úředních jazyků EU	1 200 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada L, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	770 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, měsíční CD-ROM (souhrnný)	22 úředních jazyků EU	400 EUR ročně
Dodatek k Úřednímu věstníku (řada S), CD-ROM, 2 vydání týdně	mnohojazyčné: 23 úředních jazyků EU	300 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada C – Výběrová řízení	jazyky, kterých se týká výběrové řízení	50 EUR ročně

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, který vychází v úředních jazycích Evropské unie, je k dispozici ve 22 jazykových verzích. Zahrnuje řady L (Právní předpisy) a C (Informace a oznámení).

Každá jazyková verze má samostatné předplatné.

V souladu s nařízením Rady (ES) č. 920/2005, zveřejněným v Úředním věstníku L 156 ze dne 18. června 2005, které stanoví, že orgány Evropské unie nejsou dočasně vázány povinností sepsávat všechny akty v irštině a zveřejňovat je v tomto jazyce, je Úřední věstník vydávaný v irském jazyce prodáván zvlášť.

Předplatné dodatku k Úřednímu věstníku (řada S – Dodatek k *Úřednímu věstníku Evropské unie*) zahrnuje znění ve všech 23 úředních jazycích na jednom mnohojazyčném CD-ROM.

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie* opravňuje na požádání k obdržení různých příloh Úředního věstníku. Předplatitelé jsou na vydávání příloh upozorňováni prostřednictvím „oznámení čtenářům“ zveřejňovaného v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Nosiče CD-ROM budou během roku 2010 nahrazeny nosiči DVD.

Prodej a předplatné

Předplatné různých placených periodik, jako například předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, lze získat u našich distributorů. Seznam distributorů se nachází na této internetové adrese:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_cs.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nabízí přímý a bezplatný přístup k právu Evropské unie. Tyto internetové stránky umožňují nahlížet do *Úředního věstníku Evropské unie* a obsahují rovněž smlouvy, právní předpisy, judikaturu a návrhy právních předpisů.

Více informací o Evropské unii naleznete na adrese: <http://europa.eu>



Úřad pro publikace Evropské unie
2985 Lucemburk
LUCEMBURSKO

CS