



Obsah

II Nelegislativní akty

ROZHODNUTÍ

- ★ **Rozhodnutí Komise (EU) 2019/56 ze dne 28. května 2018 o režimu podpory SA.34045 (2013/c) (ex 2012/NN) zavedené Německem pro spotřebitele v pásmu základního zatížení podle § 19 StromNEV (oznámeno pod číslem C(2018) 3166)⁽¹⁾** 1

AKTY PŘIJATÉ INSTITUCEMI ZŘÍZENÝMI MEZINÁRODNÍ DOHODOU

- ★ **Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 48 – Jednotná ustanovení pro schvalování typu vozidel z hlediska montáže zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci [2019/57]** 42

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP.

II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2019/56

ze dne 28. května 2018

o režimu podpory SA.34045 (2013/c) (ex 2012/NN) zavedené Německem pro spotřebitele v pásmu základního zatížení podle § 19 StromNEV

(oznámeno pod číslem C(2018) 3166)

(Pouze německé znění je závazné)**(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek, ⁽¹⁾ a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Prostřednictvím stížností podaných *Bund der Energieverbraucher e.V.* dne 28. listopadu 2011, *GWS Stadtwerke Hameln GmbH* dne 8. prosince a stížností podávaných občany od prosince 2011 byla Komise informována, že Německo zavedlo od roku 2011 úplné osvobození některých velkých spotřebitelů elektřiny od síťových poplatků. Dopisem ze dne 29. června 2012 poskytlo Německo Komisi další informace o tomto režimu podpory.
- (2) Dopisem ze dne 6. března 2013 (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) oznámila Komise Německu, že se rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen SFEU nebo Smlouvy) ohledně dotčeného režimu podpory. Německo podalo své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dne 8. dubna 2013.
- (3) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽²⁾. Komise vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek k režimu podpory.
- (4) Komise obdržela připomínky od zúčastněných stran. Komise předala tyto připomínky Německu, které mělo možnost se k nim vyjádřit; vyjádření Německa bylo obdrženo dopisem ze dne úterý 5. listopadu 2013.
- (5) Během zasedání, které se konalo konané dne 17. října 2013, a v dopisech doručených dne 7. dubna 2015, 20. července 2016, 6. července 2017, 18. září 2017, 3. října 2017 a 23. října 2017 požádala Komise Německo o poskytnutí informací.
- (6) Německo předložilo odpovědi na tyto žádosti dne 6. prosince 2013, 28. května 2015, 15. září 2015, 14. října 2016, 3. srpna 2017, 20. září 2017, 24. října 2017 a 26. října 2017. Poslední informace byly předloženy dne 11. prosince 2017.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 128, 4.5.2013, s. 43.⁽²⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 6. března 2013 o státní podpoře SA.34045 (2012/C) – Německo – Osvobození velkých spotřebitelů elektřiny od síťových poplatků (§19 StromNEV) – Výzva k předložení připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. C 128, 4.5.2013, s. 43).

2. PODROBNÝ POPIS PODPORY

2.1. SÍŤOVÉ POPLATKY V NĚMECKU

- (7) Systém síťových poplatků v Německu se řídí německým zákonem o energetice (*Energiewirtschaftsgesetz*, dále jen „EnWG“). Pro účely tohoto rozhodnutí se použije pouze EnWG ve znění § 1 zákona ze dne 26. července 2011 o přezkumu předpisů upravujících trh s energií ⁽³⁾ (dále jen „zákon ze dne 26. července 2011“) před uplatněním změn zavedených § 1 zákona ze dne 26. července 2016 o dalším vývoji trhu s elektřinou ⁽⁴⁾ (dále jen „EnWG 2011“).
- (8) Ustanovení § 21 EnWG 2011 vyžaduje, aby poplatky, které provozovatelé sítí ⁽⁵⁾ účtují svým konečným odběratelům, byly *přiměřené* („*angemessen*“), nediskriminační, transparentní a aby byly vypočteny na základě nákladů na účinné řízení sítí. Ustanovení § 24 EnWG 2011 zmocňuje spolkovou vládu, aby nařízením stanovila podrobná pravidla týkající se metodiky pro výpočet síťových poplatků. Ustanovení § 24 první věty bodu 1 EnWG 2011 zmocňuje spolkovou vládu, aby určila obecnou metodiku výpočtu síťových poplatků. Bod 3 též věty zmocňuje spolkovou vládu k tomu, aby určila, ve kterých případech atypického používání sítě lze schválit individuální síťové poplatky.
- (9) Nařízení o síťových poplatcích za elektřinu (*Stromnetzentgeltverordnung*, „*StromNEV*“ ⁽⁶⁾) přijaté na základě §24 EnWG 2011, obsahuje podrobná ustanovení o stanovení síťových poplatků. Ustanovení § 3 odst. 2 StromNEV objasňuje, že síťové poplatky jsou hrazeny za služby poskytované provozovatelem sítě na úrovni sítě, ke které je uživatel připojen, jakož i za využívání všech úrovní stojících v síti výše. Ustanovení § 16 odst. 1 StromNEV stanoví hlavní zásadu, podle které je nezbytné, aby síťové poplatky odrážely náklady, které skutečně vytvářejí uživatelé sítě.
- (10) V této souvislosti a v souladu se zmocněním uvedeným v § 24 odst. 1 první větě EnWG 2011 stanoví StromNEV obecnou metodiku, kterou se musí provozovatelé sítí při výpočtu síťových poplatků řídit. Tato metodika výpočtu je stanovena v § 4 až 14 StromNEV 2011.
- (11) Tato metodika spočívá v tom, že se nejprve sečtou jednotlivé nákladové položky všech sítí za rok. Jedná se o náklady na výstavbu elektroenergetické sítě (přenosového a distribučního vedení, rozvedení), náklady na údržbu a náklady na provoz sítě včetně nákladů spojených s tzv. systémovými službami (primární, sekundární a minutové rezervy ⁽⁷⁾, redispečinku ⁽⁸⁾ a elektrické energie na pokrytí ztrát

⁽³⁾ BGBl. I s. 1554.

⁽⁴⁾ BGBl. I s. 1786.

⁽⁵⁾ Provozovatel sítě je provozovatel odpovědný za provoz a bezpečné řízení elektroenergetické sítě. Provozovatelé sítí se zpravidla rozlišují na provozovatele přenosových soustav a provozovatele distribučních soustav podle toho, zda provozují přenosovou síť nebo distribuční síť.

⁽⁶⁾ Nařízení StromNEV bylo sice poprvé zavedeno v roce 2005, bylo však několikrát pozměněno. Pokud je v tomto rozhodnutí zmínka o ustanovení, kterého se tyto změny nedotkly, odkazuje se na nařízení „StromNEV“ obecně. Pokud však byly v citovaném ustanovení provedeny změny, odkazuje toto rozhodnutí výslovně na příslušnou verzi StromNEV takto:

— „StromNEV 2010“ odkazuje na verzi StromNEV ve znění § 6 zákona ze dne 3. září 2010 (BGBl. I s. 2074);

— „StromNEV 2011“ odkazuje na verzi StromNEV ve znění § 7 zákona ze dne 26. července 2011 (BGBl. I s. 1554);

— „StromNEV 2014“ odkazuje na verzi StromNEV ve znění § 1 nařízení ze dne 14. srpna 2013 (BGBl. I s. 3250);

⁽⁷⁾ Elektroenergetická síť musí být neustále v rovnováze mezi dodávanou a spotřebovanou elektřinou. K nerovnováze může dojít, pokud se bude spotřeba lišit od spotřeby předpokládané, nebo v případě selhání elektrárny nebo náhlého poklesu množství větrné nebo sluneční energie. Provozovatelé přenosových soustav (PPS) mají povinnost zajišťovat rovnováhu v síti a dávat do ní elektřinu v případě, že je spotřeba vyšší než skutečně dodávaná elektřina, a zajistit snížení produkce nebo zvýšení spotřeby v případě, že je spotřeba nižší než dodávka. Vzhledem k tomu, že elektřinu není možné snadno skladovat, musí PPS zajistit, aby byl velmi rychle (během několika sekund nebo minut) schopen získat kladnou nebo zápornou energii. PPS proto uzavírají smlouvy na rezervy (nazývané také „Regelleistung“). Německo rozlišuje mezi třemi hlavními síťovými rezervami: a) primární rezervou, kdy musí být energie pro PPS zpřístupněna do 30 sekund po vyžádání; b) sekundární rezervou, kdy musí být energie zpřístupněna do pěti minut, a minutovou rezervou (nazývanou též terciární rezerva), kdy musí být energie zpřístupněna do 15 minut (viz internetová stránka BNetzA: <https://www.smard.de/blueprint/servlet/page/home/wiki-article/446/396>).

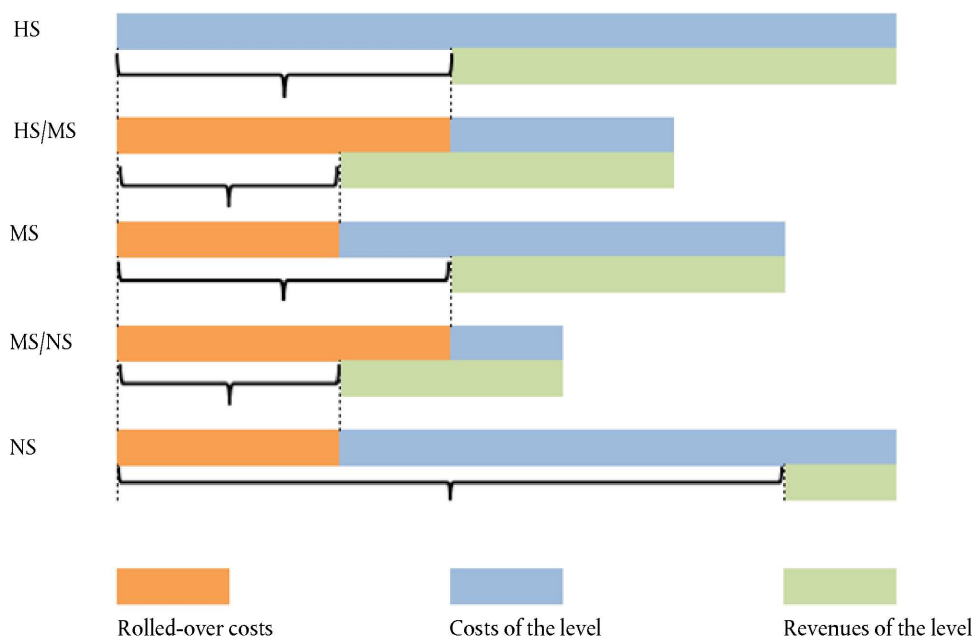
⁽⁸⁾ Opatření v oblasti redispečinku souvisejí s řízením přetížení sítě. Přetížení sítě nastává, když vyrobená elektřina přesáhne kapacitu síťových prvků, které propojují výrobní elektřiny s místy odběru. Snížením reálného výkonu jedné nebo více elektráren na jednom konci přetížené oblasti a současným zvýšením reálného výkonu jedné nebo více dalších elektráren na druhém konci je možné snížit přetížení při současném zachování celkového reálného výkonu v síti na téměř konstantní úrovni. Redispečink je žádost provozovatele přenosové soustavy elektrárnám, aby upravily reálný výkon, který dodávají, s cílem předejít přetížení sítě nebo je zcela odstranit. PPS je povinen elektrárny na příkaz k redispečinku odškodnit (https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/Versorgungssicherheit/Engpassmanagement/Redispatch/redispatch-node.html).

v síti ⁽⁹⁾). Jejich roční výše se vypočte na základě výkazu zisku a ztrát provozovatelů sítí (§ 4 StromNEV 2011). Zahrnují nejen náklady na materiál a osobní náklady, ale také úroky z úvěrů (§ 5 StromNEV), odpisy (§ 6 StromNEV 2011), úhradu za vlastní kapitál provozovatele sítí (§ 7 StromNEV 2011) a daně (§ 8 StromNEV 2011). Výnosy, jako jsou například náklady na připojení a dotace, je nutno odečíst (§ 9 StromNEV). Náklady na měření však do síťových nákladů zahrnuty nejsou a vztahují se na ně rovněž samostatné poplatky za měření. Náklady spojené s nákupem regulační energie ⁽¹⁰⁾ nejsou do síťových nákladů zahrnuty vzhledem k tomu, že jsou fakturovány odděleně uživatelům odpovědným za příslušnou nerovnováhu.

- (12) Celkové roční náklady sítí se pak přidělí jednotlivým sítím a síťovým úrovním (vysoké napětí, úrovně rozveden, střední napětí, nízké napětí). Příloha 2 StromNEV 2011 obsahuje seznam těchto síťových úrovní.
- (13) Dalším krokem při stanovení síťových poplatků bude přepočítání celkových ročních nákladů na síť na síťové poplatky. Ty se stanovují shora dolů pro každou úroveň napětí (od vysokého napětí k nízkému napětí). Nejprve se stanoví tzv. specifické roční náklady na úroveň vysokého napětí vydělením celkových ročních nákladů úrovně vysokého napětí ročním špičkovým zatížením naměřeným na této úrovni vysokého napětí, jelikož špičkové zatížení dané úrovně sítě je považováno za hlavní faktor určující náklady. Ty jsou vyjádřeny v EUR/kW. Prostřednictvím „funkce současnosti“ jednotlivých úrovní sítí popsaných níže ve 14. bodě odůvodnění se specifické roční náklady přepočtou na cenu za připojovací kapacitu v EUR/kW a na cenu za jednotku spotřebované elektřiny v EUR/kWh. Stejně se postupuje u další úrovně napětí. Celkové roční náklady na další úroveň napětí se však budou skládat ze samotných nákladů na tuto úroveň a z nákladů konvertovaných z úrovně napájecího napětí stojící v síti výše. Konvertované náklady odpovídají celkovým nákladům na úroveň stojící v síti výše sníženým o síťové poplatky získané od uživatelů sítě (koneční spotřebitelé a dodavatelé elektřiny přímo připojení k dané úrovni napětí). Tato konverze nákladů je znázorněna na následujícím obrázku 1. V síti, v níž proudí elektřina shora dolů, tak budou uživatelé sítí nuceni nést náklady na tu úroveň sítě, ke které jsou připojeni, a rovněž část nákladů na síť stojící výše vzhledem k tomu, že i tyto síť jsou využívány pro přenos elektřiny směrem k nim.

Obrázek 1

Konverze síťových nákladů za účelem stanovení síťových poplatků ⁽¹⁾



⁽¹⁾ Zkratka HS na tomto obrázku označuje vysoké napětí, MS označuje střední napětí, NS označuje nízké napětí, HS/MS označuje rozvodnu, ve které je vysoké napětí transformováno na střední napětí, MS/NS označuje

⁽⁹⁾ Při přepravě elektřiny se její část při přenosu ztratí, takže je nutno dodat dodatečnou elektřinu tak, aby odpovídala množství elektřiny, která byla do sítě přiváděna původně.

⁽¹⁰⁾ Německo objasnilo, že v případě nákladů na vyrovnávání je třeba rozlišovat mezi náklady souvisejícími s rezervami a skutečnou zásobou negativní nebo pozitivní regulační energie. Pokud jde o rezervy, jsou poskytovatelé služeb odměňováni za jejich dostupnost. Pokud však je od nich energie skutečně čerpána na základě výzvy PPS, jsou vedle toho navíc odměňováni i za skutečně dodanou energii. Náklady na skutečné (pozitivní nebo negativní) dodávky energie jsou fakturovány přímo provozovateli odpovědnému za danou nerovnováhu.

rozvodnu, která transformuje střední napětí na nízké napětí. Zdroj: Komise na základě popisu poskytnutého Německem a doplněného informacemi uvedenými na obrázku 1 zprávy BNetzA „Netzentgelssystematik Elektrizität“ z prosince 2015, která je k dispozici na adrese https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Energie/Unternehmen_Institutionen/Netzentgelte/Netzentgelssystematik/Bericht_Netzentgelssystematik_12-2015.pdf?__blob=publicationFile&v=1.

- (14) Aby bylo zajištěno takové rozdělení mezi jednotlivé uživatele sítě, které bude odrážet skutečné náklady vytvořené každým z těchto uživatelů sítě, jak to vyžaduje § 16 odst. 1 StromNEV, použije se pro zvažovanou úroveň napětí funkce současnosti. Funkce současnosti uvedená výše ve 13. bodě odůvodnění je popsána v § 16 odst. 2 StromNEV a v příloze 4 StromNEV 2011. Tato funkce přiřazuje každému uživateli sítě „faktor současnosti“, který nabývá hodnot v intervalu od 0 do 1. Faktor současnosti vyjadřuje pravděpodobnost – založenou na historických údajích – že spotřeba elektřiny daného jednotlivého uživatele sítě přispívá k ročnímu špičkovému zatížení předmětné sítě. Současné roční špičkové zatížení sítě je významnou nákladovou položkou sítě vzhledem k tomu, že toto roční špičkové zatížení je důležité pro dimenzování sítě, v níž proudí elektřina shora dolů. Funkce současnosti vychází z myšlenky, že uživatelé sítí, u nichž existuje vyšší pravděpodobnost, že přispějí k ročnímu špičkovému zatížení, zaplatí vyšší sazby za kapacitu. Uživatelé jednotlivých úrovní sítě jsou koneční spotřebitelé, kteří jsou přímo napojeni na danou úroveň vysokého napětí, jakož i na úrovně stojící v síti níže. Faktory současnosti všech uživatelů dané úrovně sítě se pak vloží do grafu na osu y a porovnájí s počtem hodin plného využití ročně (osa x). Výsledkem je pak funkce současnosti. Tato funkce je lineární a spojitá, ale skládá se ze dvou lineárních částí, které se setkávají na bodu zlomu ⁽¹¹⁾ při 2 500 hodinách provozu ročně ⁽¹²⁾. Funkce současnosti se poté pře počítá na sazbu za kapacitu připojení ⁽¹³⁾ v EUR/kW a na sazbu za jednotku spotřebované elektřiny ⁽¹⁴⁾ v EUR/kWh.

- (15) Při stanovení síťových poplatků musí provozovatelé sítí zohlednit rovněž maximální úroveň příjmů, kterou každému z nich povoluje Spolková síťová agentura (*Bundesnetzagentur*, dále jen „BNetzA“) (maximální povolená výše příjmů viz rovněž 43. bod odůvodnění). V praxi bude důsledkem této maximální úrovně příjmů, která je stanovena referenčním srovnáním s ostatními provozovateli sítí, to, že vysoké náklady vyplývající z neefektivnosti nelze získat zpět prostřednictvím síťových poplatků. Cílem tohoto systému je zvýšit efektivitu provozovatelů sítí. V případě, že by změna maximální povolené úrovně příjmů vedla ke snížení síťových poplatků, musí provozovatel sítě tyto síťové poplatky upravit (§ 17 odst. 2 nařízení o zavedení pobídek ke zvyšování efektivitativy sítí pro zásobování energií – *Verordnung über die Anreizregulierung der Energieversorgungsnetze*, ARegV 2011 ⁽¹⁵⁾).

⁽¹¹⁾ Německo vysvětlilo, že ačkoli se tento bod zlomu při 2 500 hodinách plného využití ročně nyní stal konvencí, je založen na empirických číslech. Z empirického hlediska není funkce současnosti nikdy zcela lineární, ale při přibližně 2 500 hodinách plného využití roste mírně, přičemž pokud plné využití nedosahuje 2 500 hodin ročně, roste strmě. To vede k tomu, že funkce současnosti se dělí na dvě části, a má to za následek rovněž čtyři síťové sazby: jednu sazbu za spotřebu a kapacitu pro uživatele do 2 500 hodin plného využití a jednu sazbu za spotřebu a kapacitu pro uživatele nad 2 500 hodin plného využití. Jedinou alternativou by bylo sestrojit funkci současnosti jako konkávní křivku, ale to by mělo za následek nutnost vypočítat individuální sazbu za spotřebu pro každého uživatele sítě v Německu (protože směrnice křivky se v každém bodě této funkce mění). To by značně zvýšilo administrativní zátěž spojenou se stanovením síťových poplatků v Německu, zpozdilo výpočet síťových poplatků pro uživatele sítě a snížilo transparentnost a předvídatelnost síťových poplatků pro uživatele sítě.

⁽¹²⁾ Příklad funkce současnosti viz *Bericht der Bundesnetzagentur zur Netzentgelssystematik Elektrizität*, Stand Dezember 2015, dostupný na adrese: https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Energie/Unternehmen_Institutionen/Netzentgelte/Netzentgelssystematik/Bericht_Netzentgelssystematik_12-2015.pdf?__blob=publicationFile&v=1.

⁽¹³⁾ Získá se vynásobením specifických ročních nákladů dané úrovně sítě a hodnoty, při níž funkce současnosti překročí osu x při 0 a při 2 500 hodinách plného využití ročně (pro uživatele s ročním počtem hodin plného využití vyšším a nižším než 2 500 hodin). Například společnost Amprion v roce 2017 uplatnila pro úroveň vysokého napětí následující sazbu za kapacitu:

< 2 500 h/a	≥ 2 500 h/a
6,3 EUR/kWa	36,55 EUR/kWa

⁽¹⁴⁾ Získá se vynásobením specifických ročních nákladů příslušné úrovně sítě se směrníci křivky funkce současnosti pod bodem zlomu při dosažení 2 500 hodin plného využití (u uživatelů s ročním počtem plného využití pod 2 500 hodin), nebo se směrníci křivky funkce současnosti nad bodem zlomu při 2 500 hodinách plného využití (pro uživatele s více než 2 500 hodinami plného využití). Například společnost Amprion v roce 2017 uplatnila pro úroveň vysokého napětí následující sazbu za spotřebu:

< 2 500 h/a	≥ 2 500 h/a
1,512 ct/kWh	0,302 ct/kWh

⁽¹⁵⁾ Nařízení ze dne 29. října 2007, BGBl. I s. 2529. Nařízení ARegV bylo několikrát změněno. Pokud je v tomto rozhodnutí zmínka o ustanovení, kterého se tyto změny nedotkly, odkazuje se na nařízení „ARegV“ obecně. Pokud však byly v citovaném ustanovení provedeny změny, odkazuje toto rozhodnutí výslovně na příslušnou verzi ARegV takto:

— „ARegV 2011“ odkazuje na verzi ARegV ve znění § 5 zákona ze dne 28. července 2011 (BGBl. I s. 1690).

- (16) Metodika popsána výše v 11. až 15. bodě odůvodnění zavádí „zásadu příčinné souvislosti nákladů“ při určování síťových poplatků pro většinu uživatelů sítě. Ustanovení § 19 StromNEV se zabývá síťovými poplatky, které mají být hrazeny v souladu se zásadou příčinné souvislosti nákladů tzv. atypickými uživateli sítě, tj. uživateli s takovým vzorcem spotřeby nebo zatížení, který se výrazně liší od profilu spotřeby nebo zatížení ostatních uživatelů uvedeného v § 24 bodě 3 první věty EnWG 2011. Název § 19 StromNEV zní „atypické využívání sítě“.
- (17) Ustanovení § 19 odst. 2 StromNEV rozlišuje dvě skupiny atypických uživatelů sítě: Za první, uživatele, jejichž roční špičkové zatížení se předvídatelně a významně odchyluje od současného ročního špičkového zatížení všech ostatních uživatelů sítě připojených k téže síti (§ 19 odst. 2 první věta StromNEV). To se obvykle týká uživatelů sítě, kteří systematicky spotřebovávají energii mimo špičku, protože například používají zařízení v noci. Tato první kategorie atypických uživatelů sítě je nadále označována jako „spotřebitelé mimo špičku“. Za druhé, uživatele s roční spotřebou elektřiny, která dosahuje nejméně 7 000 hodin používání⁽¹⁶⁾ a přesahuje 10 gigawatthodin (GWh) (§ 19 odst. 2 druhá věta StromNEV). Tato první kategorie atypických uživatelů sítě je nadále označována jako „spotřebitelé základního zatížení“.
- (18) Před změnou zavedenou § 7 zákona ze dne 26. července 2011, která je podrobněji popsána níže v oddíle 2.2, stanovil § 19 odst. 2 nařízení StromNEV ve znění zákona ze dne 3. září 2010 („StromNEV 2010“⁽¹⁷⁾), že jak spotřebitelé mimo špičku, tak spotřebitelé základního zatížení jsou povinni hradit individuální síťové poplatky, což je rovněž výslovně stanoveno ve zmocnění uvedeném v § 24 bodě 3 první věty EnWG 2011 (viz 7. bod odůvodnění výše).
- (19) Cílem těchto individuálních síťových poplatků bylo řádně zohlednit vzorec spotřeby daného atypického uživatele sítě. Přesněji § 19 odst. 2 třetí věta StromNEV 2010 požadovala, aby síťový poplatek odrážel příspěvek atypického uživatele sítě ke snížení celkových síťových poplatků, případně jeho příspěvek k zamezení zvýšení síťových poplatků. Za tímto účelem vydal orgán BNetzA v roce 2010 pokyny⁽¹⁸⁾, které popisují tzv. „metodiku fyzické cesty“, která by měla být uplatňována pro stanovení síťových nákladů vytvořených spotřebiteli základního zatížení, a tedy i jejich individuálních síťových poplatků. Cílem metodiky fyzické cesty je identifikovat samostatné náklady konkrétního uživatele sítě. Měří náklady virtuálního využití stávající přímého vedení od místa odběru až k příslušnému zařízení vyrábějícímu elektřinu na základě výpočtu kapitálových a provozních výdajů té části sítě, která je využívána k připojení spotřebitele základního zatížení k nejbližší elektrárně, která je schopna v plném rozsahu pokrýt potřebu tohoto spotřebitele základního zatížení, a připočtení nákladů na síťové služby⁽¹⁹⁾, které tento spotřebitel základního zatížení případně využívá.
- (20) Ustanovení § 19 odst. 2 druhé věty StromNEV 2010 však požadovalo, aby jak spotřebitelé mimo špičku, tak spotřebitelé základního zatížení hradili minimální příspěvek ve výši nejméně 20 % zveřejněného síťového poplatku, tj. že individuální síťový poplatek vypočtený na základě příspěvku daného atypického uživatele sítě ke snížení celkových poplatků za síť nebo jeho příspěvku k zamezení zvýšení poplatků za síť nesměl být nižší než 20 % zveřejněného síťového poplatku. Německo vysvětlilo, že cílem tohoto minimálního příspěvku je zaručit, aby i atypičtí uživatelé sítě hradili minimální příspěvek na správu veřejné sítě, k níž jsou připojeni. Zejména u spotřebitelů základního zatížení Německo uvedlo, že pokud se nacházejí v těsné blízkosti elektrárny pro pokrytí základního zatížení⁽²⁰⁾, mohly by se síťové poplatky vypočtené na základě metodiky fyzické cesty blížít

⁽¹⁶⁾ Požadavek plného využívání v délce 7 000 hodin byl stanoven v nařízení StromNEV 2010 a je použitelný od 1. ledna 2011, a proto byl uplatňován již před zavedením úplného osvobození spotřebitelů základního zatížení. Před touto změnou existoval požadavek na plné využívání v délce 7 500 hodin.

⁽¹⁷⁾ Viz poznámka pod čarou 6.

⁽¹⁸⁾ BNetzA, Leitfaden zur Genehmigung von individuellen Netzentgelten nach § 19 Abs. 2 S. 1 und S. 2 StromNEV ab 2011 (29.9.2010).

⁽¹⁹⁾ Síťové služby jsou služby poskytované provozovatelem sítě s cílem zajistit rovnováhu v síti. Hlavní síťové služby představují rezervy, opatření v oblasti redispečinku a energie umožňující kompenzovat ztráty v síti.

⁽²⁰⁾ Elektrárna pro pokrytí základního zatížení je elektrárna, která obvykle poskytuje nepřetržité dodávky elektrické energie po celý rok s určitým minimálním požadavkem na výrobu elektrické energie. Provoz elektráren pro pokrytí základního zatížení se přerušuje pouze za účelem pravidelné údržby, modernizace, rekonstrukce nebo servisu. Některé zúčastněné strany uvádějí, že elektrárny pro pokrytí základního zatížení obvykle dosahují 7 500 hodin plného využívání ročně, a jedná se zpravidla o jaderné elektrárny, hnědouhelné elektrárny, průtočné vodní elektrárny a do určité míry i o elektrárny uhelné. Lze je odlišit od elektráren se středním zatížením, které dosahují 3 000 až 5 000 hodin plného využívání za rok, což jsou zpravidla uhelné elektrárny a plynové turbíny, a od špičkových elektráren, které zpravidla dosahují 1 000 hodin plného využívání v průběhu roku a zpravidla se jedná o přečerpávací elektrárny, plynové turbíny a naftové elektrárny. BNetzA rovněž uvádí jako elektrárny pro pokrytí základního zatížení následující elektrárny: jaderné elektrárny, průtočné vodní elektrárny a hnědouhelné elektrárny. Uhelné elektrárny lze považovat za elektrárny pro pokrytí základního zatížení, ale pouze s činitelem odlehčení 0,8 (viz Leitfaden zur Genehmigung individueller netzentgeltvereinbarungen nach § 19 Abs. 2 S. 1 und 2 StromNEV § 1.3.2.2.1). Uhelné elektrárny lze považovat za elektrárny pro pokrytí základního zatížení, avšak pouze do výše 80 %.

téměř nule. Tito spotřebitelé základního zatížení však i přesto využívají veřejnou síť a bezpečné dodávky elektřiny, které poskytuje. Německo mimoto objasnilo, že tento minimální příspěvek zohledňuje skutečnost, že metodika fyzické cesty může sloužit pouze jako zástupný indikátor pro určení individuálních síťových nákladů.

2.2. PLNÉ OSVOBOZENÍ OD ROKU 2011 DO ROKU 2013

- (21) V nařízení StromNEV ve znění § 7 zákona ze dne 26. července 2011, který vstoupil v platnost dne 4. srpna 2011, ale měl zpětnou účinnost od 1. ledna 2011 (dále jen „StromNEV 2011“⁽²¹⁾), byl zrušen systém individuálních síťových poplatků pro spotřebitele základního zatížení a byl nahrazen úplným osvobozením od povinnosti hradit síťové poplatky. Individuální síťové poplatky pro spotřebitele mimo špičku zůstaly zachovány, stejně jako jejich povinnost hradit minimálně 20 % zveřejněného síťového poplatku.
- (22) Podle § 19 odst. 2 druhé věty StromNEV 2011 mají být koneční odběratelé osvobozeni od síťových poplatků, pokud jejich roční spotřeba energie dosahuje nejméně 7 000 hodin plného využívání a přesahuje 10 GWh spotřeby. Toto osvobození (dále jen „úplné osvobození“) je předmětem jak rozhodnutí o zahájení řízení, tak tohoto rozhodnutí.
- (23) Spotřebitele základního zatížení charakterizuje prahová hodnota 7 000 hodin plného využívání v tom smyslu, že této prahové hodnoty lze dosáhnout jen tehdy, pokud je dotčený konečný odběratel téměř nepřetržitě připojen k síti se stejným zatížením. Hodiny (úplného) využívání jsou definovány v § 2 odst. 2 nařízení StromNEV jako podíl ročního výkonu a ročního špičkového zatížení příslušného uživatele sítě.
- (24) Podle § 19 odst. 2 třetí věty nařízení StromNEV 2011 má být osvobození uvedené ve druhé větě téhož odstavce uděleno až poté, co příslušný regulační orgán (buď BNetzA nebo jeden z regionálních regulačních orgánů „Landesregulierungsbehörde“⁽²²⁾), ověří, že byly splněny zákonné podmínky. Jakmile je toto ověření provedeno, vydal orgán BNetzA nebo Landesregulierungsbehörde povolení, které opravňovalo spotřebitele základního zatížení k úplnému osvobození od 1. ledna 2011 (za předpokladu, že k tomuto datu byly splněny všechny podmínky) a na dobu neurčitou (za předpokladu, že bude i nadále splňovat všechny požadavky).
- (25) V důsledku tohoto úplného osvobození došlo ke snížení příjmů provozovatelů sítí. Tato finanční ztráta je od roku 2012 kompenzována zvláštním příplatkem (viz oddíl 2.4 níže). Pro rok 2011 však nebyl zaveden žádný zvláštní příplatek a finanční ztrátu za rok 2011 nesli provozovatelé sítí.
- (26) Toto úplné osvobození bylo zrušeno novelou⁽²³⁾ nařízení StromNEV ze dne 1. ledna 2014.

2.3. PŘÍJEMCI A VÝŠE PODPORY

- (27) Německo předložilo prozatímní seznam podniků, které mají nárok na osvobození podle č. § 19 odst. 2 druhé věty nařízení StromNEV 2011. Na základě těchto informací bylo v letech 2011 až 2013 osvobozeno od síťových poplatků podle § 19 odst. 2 druhé věty nařízení StromNEV 2011 více než 200 podniků. Převážná většina těchto podniků spadá do různých odvětví výrobního sektoru, zejména chemického průmyslu (včetně průmyslových plynů), papírenského, textilního, ocelářského průmyslu, průmyslu neželezných kovů, ropných rafinérií a výroby skla. Podnikům působícím v odvětví služeb (například webhosting) bylo úplné osvobození poskytnuto jen výjimečně. Jednalo se o podniky s rozsáhlými datovými centry.

⁽²¹⁾ Viz rovněž poznámka pod čarou 6.

⁽²²⁾ BNetzA je spolkovou vládní agenturou německého Spolkového ministerstva hospodářství a technologie. Jejím hlavním úkolem je zajišťovat dodržování zákona o telekomunikacích (TKG), zákona o poštovních službách (PostG) a zákona o energetice (EnWG) a jejich souvisejících nařízeních s cílem zaručit liberalizaci trhů v oblasti telekomunikací, poštovních služeb a energetiky. Přebírá odpovědnost rovněž za regulaci železnic. Ve všech těchto oblastech regulace monitoruje nediskriminační přístup k sítím za transparentních okolností a zkoumá poplatky za přístup. K dosažení svých cílů v oblasti regulace cílů má Bundesnetzagentur k dispozici efektivní postupy a nástroje včetně práva na informace a vyšetřování, jakož i pravomoc ukládat odstupňované sankce a právo přijímat regulační rozhodnutí. Má k dispozici poradní sbor složený z 16 členů německého Spolkového sněmu a z 16 zástupců německé Spolkové rady; zástupci Spolkového sněmu musí být členy nebo politickými představiteli vlády některé ze spolkových zemí. Členy tohoto poradního sboru a jejich zástupce jmenuje spolková vláda na návrh německého Spolkového sněmu a německé Spolkové rady (§ 5 zákona o Spolkové síťové agentuře pro elektřinu, plyn, telekomunikace, poštu a železnice ze dne 7. července 2005, BGBl. I s. 1970. V čele BNetzA stojí předseda a dva místopředsedové. Navrhuje je poradní sbor vládě (§ 3 zákona o Spolkové síťové agentuře pro elektřinu, plyn, telekomunikace, poštu a železnice ze dne 7. července 2005, BGBl. I s. 1970. Jsou jmenováni prezidentem Spolkové republiky Německo. BNetzA však není jediným regulačním orgánem v Německu. V některých spolkových zemích byly zřízeny samostatné regulační orgány (Landesregulierungsbehörden).

⁽²³⁾ § 1 nařízení ze dne 14. srpna 2013, kterým se mění několik nařízeních v oblasti trhů s energií, BGBl. I s. 3250.

- (28) Z odhadů, které poskytlo Německo, vyplývá, že ztráty, které vznikly provozovatelům sítí v důsledku úplného osvobození v období 2011 až 2013, činí přibližně 900 milionů EUR v porovnání se situací, kdy by spotřebitelé základního zatížení hradili obvyklý poplatek. Tato ztráta je však pravděpodobně nižší, neboť při výpočtu síťových poplatků za rok 2011 provozovatelé sítí zpravidla zohledňovali skutečnost, že spotřebitelé základního zatížení by měli nárok na individuální síťové poplatky podle § 19 odst. 2 nařízení StromNEV 2010. Tento odhad je však dále komplikován skutečností, že prahová hodnota způsobilosti pro individuální poplatky se od 1. ledna 2011 změnila (7 000 hodin plného využívání místo 7 500 hodin plného využívání) a že individuální poplatky možná nebyly pro některé spotřebitele základního zatížení atraktivní, protože nemusely vždy vést k významnému snížení jejich síťových poplatků v závislosti na jejich zeměpisné poloze a dalších faktorech, které ovlivňují výpočet individuálních síťových poplatků.

2.4. MECHANISMUS FINANCOVÁNÍ

2.4.1. MECHANISMUS FINANCOVÁNÍ POPSANÝ V § 19 STROMNEV 2011

- (29) Vzhledem k tomu, že spotřebitelé základního zatížení, na které se osvobození vztahovalo, byli připojeni k různým úrovním sítě, vedlo úplné osvobození ke ztrátám příjmů jak provozovatelů přenosových soustav (dále jen „PPS“), tak provozovatelů distribučních soustav. Ustanovení § 19 odst. 2 šesté věty nařízení StromNEV 2011 ukládá provozovatelům přenosových soustav povinnost odškodnit provozovatele distribuční soustavy za ztráty příjmů vyplývající z úplného osvobození. Z důvodů, které jsou podrobně popsány v oddíle 2.4.3., bylo však takové odškodnění fakticky poskytováno až od roku 2012. V roce 2011 nesli ztráty provozovatelé přenosových soustav i provozovatelé distribučních soustav, k jejichž sítím byli připojeni spotřebitelé základního zatížení, na které se osvobození vztahovalo.
- (30) Navíc podle § 19 odst. 2 sedmé věty nařízení StromNEV 2011 měli PPS povinnost vyrovnat mezi sebou součet svých plateb ve prospěch provozovatelů distribučních soustav a svých vlastních ztrát. Ohledně detailních pravidel, jak toto vyrovnání provést, odkazoval § 19 odst. 2 nařízení StromNEV 2011 na § 9 zákona o kombinované výrobě tepla a elektřiny (*Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz*, dále jen „zákon KWKG“) ⁽²⁴⁾ platného v dané době, který se měl použít *per analogiam*. Toto vyrovnání sloužilo k rozložení finanční zátěže mezi provozovatele přenosových soustav tak, aby každý provozovatel přenosové soustavy nesl stejnou zátěž v poměru k elektrické energii dodávané koncovým spotřebitelům (přímo nebo nepřímo) napojeným na jejich příslušnou oblast sítě. Ustanovení § 9 zákona KWKG, na který odkazoval § 19 odst. 2 sedmá věta nařízení StromNEV 2011, zavedl systém, podle něhož byli provozovatelé přenosových soustav odškodňováni formou tzv. příplatku CHP za dodatečné náklady, které jim vyplývaly z povinnosti hradit podporu výrobcům zabývajícím se kombinovanou výrobou tepla a elektřiny připojeným k jejich síti v rámci zákona KWKG, a z povinnosti odškodnit provozovatele distribučních soustav za podporu, kterou i oni vypláceli výrobcům zabývajícím se kombinovanou výrobou tepla a elektřiny připojeným k jejich síti podle zákona KWKG ⁽²⁵⁾. Analogické uplatnění § 9 zákona KWKG předpokládalo, že provozovatelé sítí by mohli zavést příplatek za účelem získání odškodnění za finanční ztráty vyplývající z úplného osvobození, a že příjmy získané z tohoto příplatku je nutno převést od provozovatelů distribučních soustav na provozovatele přenosových soustav. ⁽²⁶⁾
- (31) Kromě toho se v § 19 odst. 2 StromNEV 2011 stanoví, že § 20 StromNEV 2011 se použije obdobně. Ustanovení § 20 StromNEV 2011 stanoví, že provozovatelé elektroenergetických sítí se musí před zveřejněním svých síťových poplatků za elektřinu ujistit, že příjmy z těchto poplatků stačí na pokrytí očekávaných nákladů.
- (32) Poté, co vstoupilo v platnost nařízení ARegV zavádějící regulační systém, jehož cílem je motivovat provozovatele sítí k účinnějšímu řízení sítí, nemusí síťové poplatky již schvalovat orgán BNetzA (v důsledku ustanovení § 23a

⁽²⁴⁾ Zákon o podpoře kombinované výroby tepla a elektřiny ze dne 25. října 2008 (BGBl. I s. 2101). Tento zákon byl pozměněn § 11 zákona o přezkumu právního rámce na podporu výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů energie ze dne 28. července 2011 (BGBl. I s. 1634). Ustanovení § 9 zákona KWKG se mezi 1. lednem 2011 a 31. prosincem 2013 nezměnil. Zákon KWKG byl dne 21. prosince 2015 pozměněn zákonem o zachování, modernizaci a zavádění kombinované výroby tepla a elektřiny (BGBl. I s. 2498); avšak mechanismus odškodnění podle § 9 byl zachován (i když v podrobnější podobě) a byl zahrnut do § 26 až 28 zákona KWKG ze dne 21. prosince 2015. Zákon o zachování, modernizaci a zavádění kombinované výroby tepla a elektřiny pak byl opět pozměněn zákonem ze dne 22. prosince 2016, kterým se mění ustanovení o výrobě elektřiny z kombinované výroby tepla a elektřiny a o vlastní výrobě (BGBl. I s. 3106).

⁽²⁵⁾ Podrobný popis systému odškodňování podle § 9 zákona KWKG (který se stal § 29 zákona KWKG 2016 po změnách zavedených zákonem ze dne 22. prosince 2016, kterým se mění ustanovení o výrobě elektřiny z kombinované výroby tepla a elektřiny a o vlastní výrobě (BGBl. I s. 3106) viz rozhodnutí Komise ze dne 23. května 2017 o režimu podpory SA.42393 (2016/C) (ex 2015/N) zavedené Německem pro některé koncové spotřebitele (snížený příplatek CHP, oddíl 2.3).

⁽²⁶⁾ Viz zejména § 9 odst. 7 zákona KWKG, který stanoví zavedení příplatku za spotřebovanou elektrickou energii navíc k síťovým poplatkům, a § 9 odst. 4 zákona KWKG, který dává provozovatelům přenosových soustav právo získat úhradu odškodného od provozovatelů distribučních soustav (tj. dosáhnout toho, aby provozovatelé distribučních soustav převedli příjmy z tohoto příplatku na provozovatele přenosových soustav).

EnWG). Namísto toho § 32 odst. 1 bod 1 ARegV 2011 stanoví, že BNetzA schvaluje maximální úroveň příjmů, kterou mohou provozovatelé sítí získat od uživatelů sítě. Podle § 17 ARegV 2011 je nutno tuto povolenou maximální úroveň příjmů dodržet, když provozovatelé sítí stanovují síťové poplatky.

- (33) Provozovatelé sítí však jsou i nadále povinni se před zveřejněním svých síťových poplatků za elektřinu ujistit, že výnosy z těchto poplatků stačí na pokrytí jejich očekávaných nákladů (avšak pohybují se v mezích povolené maximální úrovně příjmů).
- (34) Jak je vysvětleno níže, přijal orgán BNetzA regulační rozhodnutí s cílem podrobněji regulovat systém příplatků, který byl nakonec zaveden od roku 2012 (viz oddíl 2.4.2.). Naproti tomu v roce 2011 nebyla provedena ustanovení § 19 odst. 2 šesté a sedmé věty, a každý provozovatel sítě nesl své vlastní náklady (viz bod 2.4.3.).

2.4.2. FINANCOVÁNÍ PROSTŘEDNICTVÍM „PŘÍPLATKU PODLE § 19“ OD ROKU 2012

- (35) Právní rámec pro odškodnění a vzájemné vyrovnání ztráty příjmů vyplývající z úplného osvobození byl konkretizován regulačním rozhodnutím BNetzA přijatým dne 14. prosince 2011⁽²⁷⁾ (dále jen „regulační rozhodnutí ze dne 14. prosince 2011“) na základě § 29 odst. 1 EnWG a § 30 odst. 2 bodu 6 nařízení StromNEV 2011⁽²⁸⁾. Toto rozhodnutí uložilo provozovatelům distribučních soustav povinnost vybírat od konečných odběratelů příplatek nazvaný „příplatek podle § 19“. Orgán BNetzA dále uložil provozovatelům distribučních soustav povinnost převést každý měsíc příjmy z tohoto příplatku na provozovatele přenosové soustavy (jak je rovněž stanoveno v § 9 odst. 5 zákona KWKG, na který odkazuje § 19 odst. 2 sedmá věta nařízení StromNEV 2011).
- (36) Účelem příplatku podle § 19 bylo vytvořit mechanismus financování, který rozloží finanční zátěž vyplývající z uplatňování § 19 odst. 2 nařízení StromNEV 2011 transparentním a jednotným způsobem, a tím vytvořit rovné podmínky pro všechny spotřebitele elektřiny v celém Německu.
- (37) Výpočet příplatku podle § 19 neprováděl orgán BNetzA, ale musel jej každoročně provést daný provozovatel přenosové soustavy na základě metodiky stanovené orgánem BNetzA. To znamenalo, že provozovatel přenosové soustavy musel stanovit na jedné straně předpokládané finanční ztráty vyplývající z úplného osvobození v porovnání se síťovým poplatkem v plné výši, a na druhé straně předpokládanou spotřebu za účelem stanovení příplatku podle § 19 na kWh. Za první rok provozu (tj. rok 2012) však orgán BNetzA stanovil částku, kterou bylo nutno získat zpět prostřednictvím příplatku podle § 19, na 440 milionů EUR. Tato částka posloužila jako základ pro výpočet tohoto příplatku. Z této částky bylo třeba navrátit částku 300 milionů EUR jako odškodnění za ztráty příjmů, k nimž došlo v důsledku úplného osvobození. Zbývajících 140 milionů EUR bylo určeno na pokrytí ztrát příjmů plynoucích z individuálních síťových poplatků na základě § 19 odst. 2 věty první nařízení StromNEV 2011.
- (38) Před změnami, které do nařízení StromNEV zavedl § 7 zákona ze dne 26. července 2011, byla ztráta příjmů vyplývající z individuálních síťových poplatků pro atypické uživatele sítí získána zpět, pokud byl provozovatel sítě efektivní společností, a tudíž mohl v rámci ARegV získat zpět veškeré své náklady prostřednictvím síťových poplatků: vzhledem k tomu, že provozovatelé sítí věděli předem, že někteří uživatelé budou platit méně, mohli tuto skutečnost zohlednit již při výpočtu síťových poplatků podle § 20 StromNEV. Podle § 19 odst. 2 šesté a sedmé věty StromNEV 2011 však bylo nutné za ztrátu příjmů plynoucí z individuálních síťových poplatků pro spotřebitele mimo špičku a z úplného osvobození spotřebitelů základního zatížení poskytnout odškodnění pomocí příplatku určeného k tomuto účelu.
- (39) Regulační rozhodnutí ze dne 14. prosince 2011 navíc stanovilo, že provozovatel přenosové soustavy musí za každý rok určit, jaká byla skutečná potřeba finančních zdrojů za předchozí rok. Pokud příjmy z příplatku podle § 19 překročily částku skutečně potřebnou na odškodnění provozovatelů přenosových soustav za ztráty příjmů vyplývající z úplného osvobození a na odškodnění provozovatelů distribučních soustav, musely by být příplatky v následujícím roce o tento rozdíl sníženy. Pokud byl tento příjem nedostatečný, příplatek byl odpovídajícím způsobem navýšen.

2.4.3. MECHANISMUS FINANCOVÁNÍ V ROCE 2011

- (40) V regulačním rozhodnutí ze dne 14. prosince 2011 se výslovně uvádí, že ztráty příjmů vzniklé v roce 2011 nebyly zahrnuty do mechanismu odškodnění a vzájemného vyrovnání popsaného ve 30. bodě odůvodnění.
- (41) Pokud jde o ztráty vzniklé v roce 2011, neměli tudíž provozovatelé distribučních soustav nárok na odškodnění od PPS. Jak provozovatelé distribučních soustav, tak PPS museli pokrýt tyto ztráty příjmů z vlastních zdrojů.

⁽²⁷⁾ BK8-11-024.

⁽²⁸⁾ Ustanovení § 29 odst. 1 EnWG sice zmocňuje orgán BNetzA k tomu, aby regulačním rozhodnutím závazným pro provozovatele sítí stanovil konkrétní způsob přístupu k síti, § 30 odst. 2 bod 6 nařízení StromNEV 2011 však uváděl, že takové regulační rozhodnutí se může týkat především stanovování příslušných síťových poplatků.

- (42) Mohli by tyto ztráty zahrnout do svých tzv. regulačních účtů („Regulierungskonto“), které byly zřízeny podle ARegV.
- (43) Jak je uvedeno v 32. bodě odůvodnění, ARegV zavedl regulační systém, jehož cílem je motivovat provozovatele sítí k účinnějšímu řízení sítí a podle něhož se na provozovatele sítí vztahuje maximální úroveň příjmů stanovená orgánem BNetzA. Tato povolená maximální úroveň příjmů se stanoví na regulační období v trvání nejvýše 5 let. Za účelem stanovení této maximální úrovně příjmů jsou provozovatelé sítí soustav povinni poskytnout BNetzA před zahájením regulačního období různé účetní údaje (včetně nákladů a příjmů). Maximální úroveň příjmů, které jsou provozovatelé sítě od uživatelů sítě oprávněni získat, se navíc během pětiletého regulačního období vyvíjí s cílem zohlednit neefektivnost provozovatelů sítí a přimět je ke zvýšení efektivnosti. To znamená, že schválený maximální příjem se bude během regulačního období snižovat. Efektivnost provozovatele sítě se měří před regulačním obdobím na základě porovnání provozovatelů sítí, které provádí BNetzA. První regulační období trvalo od roku 2009 do roku 2013. Druhé regulační období začalo v roce 2014 a skončí v roce 2018.
- (44) Kladné nebo záporné rozdíly ⁽²⁹⁾ mezi schválenou maximální úrovní příjmů a skutečně získanými příjmy se zapisují na speciální regulační účet, což je účetní nástroj spravovaný orgánem BNetzA (§ 5 ARegV) s cílem zvýšit efektivnost provozovatelů sítí.
- (45) Na konci pětiletého období 2009–2013 byly přebytky příjmů započteny proti nadměrnému snížení příjmů. Výsledný kladný nebo záporný zůstatek byl převeden do dalšího regulačního období (§ 5 odst. 4 ARegV 2011) a rozložen na pět let trvání druhého regulačního období jako snížení nebo zvýšení maximální úrovně příjmů, která by byla jinak použitelná.
- (46) Pokud by však příjmy dosažené v daném roce určitého regulačního období překročily schválenou maximální úroveň příjmů o více než 5 %, musel by dotyčný provozovatel sítě upravit své síťové poplatky (aby zabránil vzniku stejné situace i v následujícím roce a předešel tomu, aby snížení síťových poplatků bylo odloženo až na následující regulační období). Pokud by příjmy dosažené v daném roce určitého regulačního období byly o více než 5 % nižší než schválená maximální úroveň příjmů, měl by dotyčný provozovatel sítě právo upravit své síťové poplatky (aby zabránil vzniku stejné situace i v následujícím roce a předešel náhlému nárůstu síťových poplatků v následujícím regulačním období). V posledně uvedeném případě však má provozovatel sítě volbu, zda síťové poplatky upraví či nikoli.
- (47) Právě v tomto rámci bylo nutno provést odškodnění za ztráty příjmů vzniklé provozovatelům sítí v důsledku úplného osvobození v roce 2011. V době tzv. „Verprobung“ ⁽³⁰⁾ na rok 2011 (které proběhlo v roce 2010) ještě úplné osvobození neexistovalo a nebylo možné je zohlednit při stanovování síťových poplatků za rok 2011. Jak potvrdilo Německo e-mailem ze dne 24. října 2017, nemohly být na základě tehdy použitelného ARegV 2011 ztráty příjmů vzniklé v roce 2011 (tj. rozdíl mezi povolenými příjmy a příjmy skutečně dosaženými) získány zpět úpravou síťových poplatků za rok 2011 vzhledem k tomu, že síťové poplatky musely být podle § 20 nařízení StromNEV stanoveny v rámci tzv. „Verprobung“ předem a v průběhu daného roku je nebylo možné měnit. Ve skutečnosti tedy bylo nutno tuto ztrátu vyrovnat pomocí zisků z jiných let daného regulačního období. To je také důvodem, proč provozovatelé sítí zpochybnili úplné osvobození a regulační rozhodnutí BNetzA ze dne 14. prosince 2011.
- (48) Ztráty příjmů, které provozovatelům sítí vznikly v důsledku úplného osvobození, nebylo možné získat zpět ani navýšením síťových poplatků v roce 2012 vzhledem k tomu, že síťové poplatky za rok 2012 bylo možné propojit pouze s předpokládanými náklady, které měly vzniknout v roce 2012. Naproti tomu ztráty příjmů – pokud již za ně nebylo poskytnuto odškodnění ve formě zvýšení účinnosti v roce 2011 – bylo nutno zapsat na *Regulierungskonto*. V případě, že by byly ztráty příjmů za rok 2011 na konci prvního regulačního období započteny proti dodatečným příjmům v jiných letech téhož regulačního období, k odškodnění za ztráty by nedošlo. Pouze v případě, že by tyto ztráty nebylo možné započíst proti dodatečným příjmům v regulačním období končícím v roce 2013, by ztráta příjmů v roce 2011 mohla vést k nepřímému odškodnění v následujícím regulačním období tak, že by došlo k mírnému navýšení schválené maximální úrovně příjmů v následujícím regulačním období. Avšak ani v této situaci by se zpravidla nejednalo o odškodnění v plné výši vzhledem k tomu, že ARegV neodškodňuje za náklady v plné výši, ale pouze za náklady efektivního operátora.

⁽²⁹⁾ Před zapsáním na tento účet se tyto částky nejprve upraví v závislosti na objemu přenášené elektřiny s cílem zabránit situaci, kdy by rozdíl v příjmech vyplýval z pouhé skutečnosti, že uživatelé sítě spotřebovali více či méně elektrické energie v porovnání s předpoklady použitými ke stanovení schválené maximální úrovně příjmů.

⁽³⁰⁾ Při stanovování síťových poplatků musí provozovatelé sítí v souladu s § 20 nařízení StromNEV ověřit, že síťové poplatky, které mají být zveřejněny, jsou vhodné k pokrytí nákladů uvedených v § 4 nařízení StromNEV. To se označuje jako „Verprobung“ síťových poplatků.

2.5. CÍL ÚPLNÉHO OSVOBOZENÍ

- (49) Z důvodové zprávy k nařízení StromNEV 2011 vyplývá, že úplné osvobození spotřebitelů základního zatížení bylo zavedeno z důvodu údajných stabilizačních účinků, které spotřebitelé základního zatížení na síť mají ⁽³¹⁾.

2.6. POPIS DŮVODŮ VEDOUCÍCH K ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

- (50) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení dospěla Komise k závěru, že toto úplné osvobození poskytlo selektivní výhodu těm spotřebitelům základního zatížení, jejichž roční spotřeba elektřiny přesahuje 7 000 hodin plného využívání a 10 GWh spotřeby. Komise navíc konstatovala, že v případě příplatku podle § 19, který byl zaveden v roce 2012, se jedná o státní prostředky, a že provozovatel přenosové soustavy byl pověřen jeho správou, přičemž na něj dohlíží orgán BNetzA prostřednictvím účtu *Regulierungskonto*. Pokud jde o rok 2011, vyjádřila Komise obavy, že úplné osvobození mohlo být financováno ze státních prostředků již před zavedením příplatku podle § 19. Komise uvedla, že existenci státních prostředků lze odvodit od skutečnosti, že § 9 zákona KWKG opravňoval provozovatele sítí k tomu, aby vybírali od uživatelů sítě příplatek, jehož výnosy byly spravovány provozovatelem přenosové soustavy. Komise byla rovněž toho názoru, že odškodnění za ztráty příjmů z důvodu úplného osvobození v roce 2011 bylo možné poskytnout prostřednictvím účtu *Regulierungskonto*, u něhož Komise konstatovala, že je sledován orgánem BNetzA.
- (51) Komise rovněž konstatovala, že Německo nepředložilo žádné důvody pro slučitelnost podpory a pouze se zmínilo o stabilizačním dopadu na síť, aniž by tento dopad vyčíslilo. Komise proto zahájila formální vyšetřovací řízení.

2.7. VÝVOJ PO ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

- (52) Jelikož provozovatelé sítí neměli záruku, že získají zpět ztrátu příjmů plynoucí z úplného osvobození v roce 2011, napadlo několik z nich jednak rozhodnutí orgánu BNetzA o osvobozeních, jednak rovněž přímo regulační rozhodnutí ze dne 14. prosince 2011. Vrchní zemský soud v Düsseldorfu dospěl usnesením ze dne 8. května 2013 ⁽³²⁾ k závěru, že úplné osvobození, které bylo v platnosti v letech 2011 až 2013, bylo protiprávní, a v řízení před tímto soudem zrušil úplné osvobození udělené dotčenému podniku. Vrchní zemský soud konstatoval, že úplné osvobození udělené podle § 19 odst. 2 druhé věty StromNEV 2011 nerespektovalo omezení uvedená v § 24 EnWG 2011, která opravňovala spolkovou vládu pouze k tomu, aby určila způsoby výpočtu individuálních síťových poplatků, ale nikoli k tomu, aby zavedla úplné osvobození od síťových poplatků. Vrchní zemský soud rovněž konstatoval, že síťové poplatky představují cenu za poskytnutou službu (tj. za přístup k síti a její využívání), a že úplné osvobození nelze považovat za individuální síťový poplatek ani za cenu za službu, ale představuje určité privilegium či výjimku ze zásady, že provozovatelům sítí by měl být za využívání sítě hrazen přiměřený síťový poplatek. Konstatoval, že stabilizační účinek spotřebitelů základního zatížení by mohl ospravedlnit maximálně snížení síťových poplatků, ale nikoli úplné osvobození od nich vzhledem k tomu, že i tito spotřebitelé základního zatížení síť využívají. A konečně Vrchní zemský soud konstatoval, že příplatek podle §19 neodpovídá síťovému poplatku, nýbrž příplatku, který je vybírán navíc k síťovým poplatkům; neodpovídá ceně za využívání sítě, ale pouze příplatku zavedenému za účelem pokrytí finančních ztrát vzniklých provozovatelům sítí v důsledku úplného osvobození.
- (53) Rozsudkem ze dne 6. října 2015 ⁽³³⁾ Spolkový soudní dvůr potvrdil usnesení Vrchního zemského soudu v Düsseldorfu ze dne 8. května 2013. Spolkový soudní dvůr potvrdil, že úplné osvobození poskytnuté podle § 19 odst. 2 druhé věty StromNEV 2011 nerespektovalo omezení uvedená v § 24 EnWG 2011, která opravňovala spolkovou vládu pouze k tomu, aby určila způsoby výpočtu individuálních síťových poplatků, ale nikoli k tomu, aby zavedla úplné osvobození od síťových poplatků. Spolkový soudní dvůr dále poznamenal, že čl. 24 odst. 1 první a třetí věta EnWG 2011 vycházely ze zásady, že provozovatelé sítí mají nárok na odškodnění za využívání svých sítí, a že stabilizační účinek spotřebitelů základního zatížení nelze považovat za odškodnění provozovatele sítě za využívání sítě, neboť tento stabilizační dopad nepředstavoval odškodnění hrazené výměnou za využívání sítě, nýbrž byl pouze důsledkem využívání této sítě. Spolkový soudní dvůr rovněž konstatoval, že tento stabilizační dopad by sice mohl být v hospodářském zájmu provozovatelů sítí a mohl by odůvodnit snížení síťových poplatků, nelze však automaticky předpokládat, že by odůvodnil úplné osvobození pouze na základě počtu hodin plného využívání, zejména vzhledem k tomu, že i spotřebitelé základního zatížení přispívají ke

⁽³¹⁾ BT-Drs. 17/6365, s. 34.

⁽³²⁾ VI-3 Kart 178/12 (V). Dne 6. března 2013 vydal Vrchní zemský soud obdobný rozsudek poté, co se na něj obrátil provozovatel sítě, který napadl regulační rozhodnutí ze dne 14. prosince 2011.

⁽³³⁾ EnVR 32/13.

špičkovému zatížení sítě. Bude nutné, aby snižování zohlednilo konkrétní dopad každého spotřebitele základního zatížení na síť. A konečně Spolkový soudní dvůr rovněž potvrdil, že příplatek podle §19 neodpovídá síťovému poplatku, nýbrž příplatku, který je vybírán navíc k síťovým poplatkům; neodpovídá ceně za využívání sítě, ale pouze příplatku zavedenému za účelem pokrytí finančních ztrát vzniklých provozovatelům sítě v důsledku úplného osvobození.

- (54) Jak Vrchní zemský soud v Düsseldorfu, tak Spolkový soudní dvůr prohlásily úplné osvobození v § 19 odst. 2 druhé větě nařízení StromNEV 2011 a individuální osvobození udělené na tomto základě za neplatné. Z německého správního práva však vyplývá, že německý stát by *de facto* nemohl požádat příjemce o vrácení s ohledem na pravidla promlčení. Navíc, jak je popsáno v 55. bodě odůvodnění, nový § 32 odst. 7 StromNEV 2014 stanoví, že platnost rozhodnutí o osvobození přijatých na základě § 19 odst. 2 druhé věty StromNEV 2011 skončila až 1. ledna 2014.
- (55) Nařízením ze dne 14. srpna 2013 ⁽³⁴⁾ zrušilo Německo od 1. ledna 2014 úplné osvobození a od téhož data znovu zavedlo individuální síťové poplatky pro konečné odběratele s roční spotřebou elektřiny dosahující 10 GWh a nejméně 7 000 hodin plného využívání. Orgán BNetzA byl povinen stanovit podrobná pravidla upravující metodiku určování individuálních síťových nákladů podle nařízení StromNEV ve znění § 1 nařízení ze dne 14. srpna 2013 (dále jen „StromNEV 2014“). Za tímto účelem orgán BNetzA opětovně zavedl metodiku fyzické cesty regulačním rozhodnutím ⁽³⁵⁾ přijatým na základě § 29 EnWG. Přestože tato metodika byla mírně upravena, v zásadě odpovídá metodice fyzické cesty, která byla použita pro výpočet individuálních síťových poplatků podle StromNEV 2010 (viz 19. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí). Regulační rozhodnutí o metodice fyzické cesty bylo potvrzeno usnesením Spolkového soudního dvora ze dne 13. prosince 2016 ⁽³⁶⁾. Spolkový soudní dvůr výslovně uznal, že metodika fyzické cesty zajišťuje posouzení síťových nákladů způsobených spotřebiteli základního zatížení v souladu se zásadou příčinné souvislosti nákladů.
- (56) Jak usnesení Vrchního zemského soudu ze dne 8. května 2013, tak usnesení Spolkového soudního dvora ze dne 6. října 2015 měly účinky pouze na účastníky řízení a nevedly k obecnému zrušení všech rozhodnutí o osvobození. Ustanovení § 32 odst. 7 nařízení StromNEV 2014 tedy stanoví, že rozhodnutí o osvobození přijatá regulačním orgánem na základě § 19 odst. 2 věty druhé StromNEV 2011 by přestala platit od 1. ledna 2014. Nevyřízené žádosti o rozhodnutí o osvobození přijatá regulačním orgánem na základě § 19 odst. 2 StromNEV 2011, jakož i případy, kdy by rozhodnutí o osvobození bylo zrušeno soudem, by podléhaly § 19 odst. 2 druhé větě StromNEV 2014 (se zpětným účinkem od 1. ledna 2012. Pro rok 2011 bylo v totožných případech uplatněno nařízení StromNEV jako časově předcházející zavedení úplného osvobození (tj. individuální síťové poplatky založené na fyzické cestě, jsou-li relevantní).
- (57) Usnesením ze dne 12. dubna 2016 ⁽³⁷⁾ zrušil Spolkový soudní dvůr regulační rozhodnutí ze dne 14. prosince 2011 (viz 35. až 39. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí). Soudní dvůr konstatoval, že na toto rozhodnutí se nevztahuje zmocnění stanovené v § 24 EnWG. Po vydání tohoto rozsudku změnil německý zákonodárce § 24 EnWG, čímž zpětně napravil neexistenci zmocnění v případě příplatku podle § 19 ⁽³⁸⁾.

3. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (58) Komise obdržela připomínky od společností Ahlstrom GmbH, AlzChem AG, Aurubis AG, Bender GmbH, Fitesa Germany GmbH, Evonik Industries AG, Hans Adler OHG, Lindes Gas Produktionsgesellschaft, Norske Skog Walsum GmbH, Oxxynova GmbH, Ruhr Oel GmbH, Saalemühle Alsleben GmbH, Sasol Wax GmbH, SETEX-Textil GmbH, Bundesverband der Energieabnehmer e.V., Currenta GmbH & Co. KG, Air Liquide Deutschland GmbH, InfraServ GmbH & Co. KG, Naturin Viscofan GmbH, Wirtschaftsvereinigung Stahl, Wirtschaftsvereinigung Metalle, Hydro Aluminium Rolled Products GmbH, Norsk Hydro ASA, Papierfabrik Scheufelen GmbH & Co. KG, ThyssenKrupp Steel Europe AG, Trimet Aluminium AG, UPM GmbH, Verband der Chemischen Industrie e.V., Verband der Industriellen Energie- und Kraftwirtschaft e.V. a Xstrata Zink GmbH/Glencore. Veškeré obdržené připomínky tvrdí, že úplné osvobození nepředstavuje státní podporu. Argumenty předložené v jednotlivých připomínkách na podporu tohoto názoru jsou shrnuty v následujících bodech odůvodnění.
- (59) Zúčastněné strany se domnívají, že úplné osvobození neposkytovalo osvobozeným spotřebitelům základního zatížení výhodu. Podle zúčastněných stran bylo toto úplné osvobození odškodněním za příspěvek spotřebitelů základního zatížení k celkové stabilitě elektroenergetické sítě. Jedna ze zúčastněných stran je toho názoru, že

⁽³⁴⁾ Nařízení, kterým se mění několik nařízení týkajících se zákona o energetice (BGBl. I s. 3250).

⁽³⁵⁾ BK4-13-739.

⁽³⁶⁾ EnVR 34/15.

⁽³⁷⁾ EnVR 25/13.

⁽³⁸⁾ Viz § 24 EnWG ve znění § 1 zákona o trhu s elektřinou ze dne 26.7.2016 (BGBl. I s. 1786).

úplné osvobození odpovídá odškodnění za službu obecného hospodářského zájmu ve smyslu rozsudku ve věci Altmark⁽³⁹⁾. Uvádí zejména, že spotřeba v základním zatížení, která je způsobila pro úplné osvobození, je předpokladem pro kontinuální výrobu elektřiny elektrárnami vybavenými synchronními generátory. Ty jsou považovány za nezbytné pro stabilitu sítě, neboť pomáhají předcházet změnám frekvence. Několik zúčastněných stran se v tomto ohledu odvolává na studii ze dne 20. ledna 2012 o minimální výrobě konvenčních⁽⁴⁰⁾ elektráren, kterou Německo potřebuje pro zajištění bezpečné správy sítě v souvislosti s vysokým podílem obnovitelných zdrojů energie⁽⁴¹⁾ (dále jen „studie z roku 2012“). Několik zúčastněných stran navíc tuto výhodu nepovažuje za selektivní, ale domnívá se, že je odůvodněna logikou a povahou síťových poplatků v Německu. V tomto ohledu vysvětlují, že předvídatelnost vzorce spotřeby spotřebitelů základního zatížení vede k významnému snížení síťových nákladů, neboť snižuje potřebu regulační energie a rezerv. Navíc podle nich vzorec průběžné spotřeby prodlužuje životnost síťového zařízení a tím snižuje materiálové náklady. Výše uvedené náklady by jinak museli nést provozovatelé přenosové soustavy jako součást svých síťových povinností definovaných v § 11 EnWG. Některé ze zúčastněných stran také tvrdí, že spotřebitelé základního zatížení přispívají k regulaci napětí a k předcházení výpadkům, a že úplné osvobození je odškodňuje za tyto služby. A konečně jejich připomínky považují osvobození spotřeby v základním zatížení za záruku dodávek elektřiny z nestálých obnovitelných zdrojů energie. To by znamenalo snížení jak nákladů na rozšíření sítě, tak plateb odškodnění podle zákona o obnovitelných zdrojích energie (*Erneuerbare Energien Gesetz*, dále jen „EEG“)⁽⁴²⁾.

- (60) Zúčastněné strany se rovněž domnívají, že úplné osvobození není financováno ze státních prostředků. Podle těchto zúčastněných stran tvořilo ustanovení § 19 odst. 2 věta druhá StromNEV 2011 součást celkového systému síťových poplatků, a tudíž představovalo pouze cenovou regulaci. Skutečnost, že úplné osvobození je závislé na povolení, které vydává orgán BNetzA, je považována za čistě formální akt, který by sám o sobě nepostačoval k prokázání toho, že úplné osvobození je financováno ze státních prostředků.
- (61) Zúčastněné strany tvrdí zejména, že po zavedení příplatku podle § 19 v roce 2012 nelze úplné osvobození považovat za financování ze státních prostředků. Příplatek podle § 19 je považován za součást celkového systému síťových poplatků. Zúčastněné strany tedy v souladu s touto skutečností odmítají považovat příplatek podle § 19 za parafiskální odvod. Na vysvětlení zúčastněné strany uvádějí, že výše příplatku podle § 19 nebyla stanovena státem, ale byla vypočtena provozovateli sítí na základě ztrát příjmů vyplývajících z úplného osvobození. Příplatek podle § 19 podle nich slouží pouze pro účely vyrovnání finanční zátěže, která vyplývá z úplného osvobození pro všechny uživatele sítě v Německu. Rovněž příjmy z příplatku podle § 19 by neplynuly do státního rozpočtu ani by nebyly pod státní kontrolou. Zúčastněné strany v tomto ohledu vysvětlují, že provozovatel přenosové soustavy mohl příjmy z příplatku podle § 19 využít podle vlastního uvážení. Zúčastněné strany odmítají zjištění, že provozovatel přenosové soustavy soustřeďoval příjmy z příplatku podle § 19, a tak jednal podobně jako fond. Vysvětluje se, že společná projektová skupina „Horizontaler Belastungsausgleich“ (PG HOBA), na kterou odkazuje rozhodnutí o zahájení řízení, byla vytvořena na dobrovolném základě a sloužila pouze pro účely technické koordinace mezi provozovateli přenosových soustav.
- (62) Zúčastněné strany rovněž uvedly, že mezi příplatkem podle § 19 a financováním osvobození od síťových poplatků neexistoval vztah závazného určení. Výhoda tohoto osvobození by se projevila i bez příplatku podle § 19, a v tom případě by ztráty příjmů vyplývající z úplného osvobození museli nést provozovatelé sítí. Mechanismus odškodnění popsáný v oddíle 2.4 tohoto rozhodnutí je třeba posuzovat nezávisle na výhodě poskytnuté spotřebitelům základního zatížení. Bez tohoto mechanismu odškodnění by provozovatelé sítí ztráty příjmů jednoduše zohlednili při výpočtu síťových poplatků pro podniky, které od nich nejsou osvobozeny, stejně jako v roce 2011.
- (63) Zúčastněné strany tvrdí, že osvobození od síťových poplatků nenarušilo hospodářskou soutěž ani nepříznivě neovlivnilo obchod mezi členskými státy, neboť pouze snížilo finanční zátěž a konkurenční nevýhodu vyplývající ze síťových poplatků v Německu, které jsou považovány za podstatně vyšší než v jiných členských státech.

⁽³⁹⁾ Rozsudek ze dne 24. července 2003, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽⁴⁰⁾ Konvenční elektrárny jsou zpravidla stavěny do protikladu k elektrárnám, jako jsou například větrné turbíny a solární panely, které se vyvinuly v posledních letech. Za konvenční elektrárny jsou obecně považovány následující elektrárny: jaderné elektrárny, uhelné, naftové, hnědouhelné a plynové elektrárny a vodní elektrárny.

⁽⁴¹⁾ IAEW/Consentec/FGH, Studie zur Ermittlung der technischen Mindestleistung des konventionellen Kraftwerksparks zur Gewährleistung der Systemstabilität in den deutschen Übertragungsnetzen bei hoher Einspeisung aus erneuerbarer Energien, Abschlussbericht 20. Januar 2012.

⁽⁴²⁾ BGBl. I s. 2074 a BGBl. I s. 1634.

- (64) Jen omezený počet zúčastněných stran tvrdí, že osvobození od síťových poplatků je slučitelné s vnitřním trhem. Jejich argumenty se v zásadě týkají přínosu spotřebitelů základního zatížení ke stabilitě sítě a tím i k bezpečnosti dodávek energie v Evropě. Kromě toho tvrdí, že s ohledem na politiky Unie v oblasti klimatu by toto osvobození posílilo konkurenceschopnost energeticky náročných podniků a zabránilo by tak přesunu jejich činnosti mimo EU, který by měl negativní důsledky pro hospodářství Unie, neboť by vedl například ke ztrátě hodnotových řetězců a zvýšil by závislost Unie na dovozu.
- (65) A konečně omezený počet zúčastněných stran uvádí, že jakékoli navrácení by bylo v rozporu se zásadou ochrany legitimního očekávání. Za tímto účelem tvrdí, že pokud by Komise konstatovala, že úplné osvobození je financováno ze státních prostředků, odchýlila by se od výkladu pojmu státní podpory, který byl před úplným osvobozením uplatňován jak v její vlastní rozhodovací praxi, tak i v judikatuře Evropského soudního dvora, zejména pokud jde o jeho výklad státních prostředků v rozsudku ve věci *PreussenElektra*.
- (66) Po uplynutí lhůty pro předložení připomínek zúčastněných stran obdržela Komise připomínky od dalších dvou zúčastněných stran (Wacker Chemie AG a Koehler Kehl GmbH). Společnost Wacker Chemie AG předložila připomínky týkající se metodiky fyzické cesty vyvinuté orgánem BNetzA za účelem stanovení individuálních síťových poplatků spotřebitelů základního zatížení od roku 2014. Podle názoru společnosti Wacker není metoda fyzické cesty vhodným způsobem určení individuálních poplatků vzhledem k tomu, že daný síťový poplatek bude záviset na tom, zda se spotřebitel základního zatížení nachází v blízkosti elektrárny pro pokrytí základního zatížení či nikoli. Společnost Wacker rovněž kritizovala skutečnost, že vodní elektrárny nebyly považovány za elektrárny pro pokrytí základního zatížení, a že dotčené zařízení musí být schopno pokrýt celé potenciální zatížení spotřebitele základního zatížení. Podle názoru společnosti Wacker představovalo úplné osvobození jednodušší zásadu, která přiměřeně odrážela příspěvek spotřebitele základního zatížení ke stabilitě sítě. Společnost Wacker však nepředložila žádné důkazy stabilizačních účinků spotřebitelů základního zatížení. Společnost Koehler Kehl GmbH předložila připomínky ke zprávě, kterou zveřejnil orgán BNetzA dne 20. března 2015⁽⁴³⁾. Společnost Koehler Kehl GmbH se odvolává na výroky ve zprávě, které potvrzují přispění spotřeby elektřiny v základním zatížení ke stabilitě sítě v období 2011–2013. Na tomto základě společnost Koehler Kehl GmbH tvrdí, že odlišné zacházení se spotřebiteli základního zatížení nepředstavuje selektivní výhodu. Vzhledem k tomu, že hodnotící zpráva naznačuje, že stabilní spotřeba elektřiny v základním zatížení je pro stabilitu sítě stále méně relevantní, však společnost Koehler Kehl GmbH zpochybňuje platnost uvedené zprávy v tomto ohledu. Její připomínky proto zpochybňují metodiku použitou při vypracování této zprávy jako nepřesnou, protože zpráva vychází např. z prohlášení provozovatelů nízkonapěťových sítí, k nimž ale není připojen žádný spotřebitel základního zatížení. Zpráva proto dle nich neobsahuje žádné platné tvrzení, které by popíralo stabilizační účinek spotřeby v základním zatížení. Tyto připomínky navíc zdůrazňují, že jsou průběžně zapotřebí elektrárny vyrábějící elektřinu pro spotřebu v základním zatížení, a tím i spotřeby v základním zatížení umožňující stabilizaci sítě.

4. PŘIPOMÍNKY NĚMECKA

- (67) Německo se domnívá, že úplné osvobození, které je předmětem rozhodnutí o zahájení řízení, nepředstavuje státní podporu, protože neposkytuje selektivní výhodu ani není financováno ze státních prostředků. Případně pokládá toto osvobození za slučitelné s vnitřním trhem. V tomto ohledu zdůrazňuje také potřebu zachování rovných podmínek pro energeticky náročná průmyslová odvětví v Evropě vzhledem ke zvyšování podílu elektřiny z obnovitelných zdrojů.
- (68) Německo se domnívá, že úplné osvobození bylo v souladu s logikou systému síťových poplatků v Německu, zejména se zásadou, že síťové poplatky by měly být přiměřené (ve vztahu k nákladům) a nediskriminační. Tvrdí, že zásada příčinné souvislosti nákladů zakotvená v § 16 odst. 1 StromNEV, jakož i požadavek stanovený v § 17 odst. 1 druhé větě StromNEV, podle něhož musí poplatky za síť odrážet skutečné hodiny používání, vedla k nutnosti zacházet se spotřebiteli základního zatížení odlišně od jiných konečných spotřebitelů. Dodalo, že toto osvobození by mělo být považováno za přiměřené odškodnění spotřebitelů základního zatížení za jejich přispění ke stabilitě sítě.
- (69) Německo vysvětluje, že spotřebitelé základního zatížení se do značné míry liší od „typických spotřebitelů“. Zatímco typičtí spotřebitelé měli nestálou spotřebu, kterou nelze zcela předvídat, spotřebitelé základního zatížení odebírali ze sítě stále stejné množství elektřiny. Vysoká předvídatelnost spotřeby elektrické energie v základním zatížení snížila potřebu vyvažování výroby elektřiny a rezerv, jakož i potřebu redispečinku. Obecně lze říci, že tato vysoká předvídatelnost usnadňuje plánování sítí a maximalizuje využití výrobního parku (za předpokladu, že výrobní park se skládá většinou z konvenčních elektráren). Pokud by se však na spotřebitele základního zatížení vztahovaly síťové poplatky vypočtené podle § 16 a § 17 StromNEV, museli by v plném rozsahu přispívat na

⁽⁴³⁾ BNetzA, Evaluierungsbericht zu den Auswirkungen des § 19 Abs. 2 StromNEV auf den Betrieb von Elektrizitätsversorgungsnetzen – Evaluierungsbericht gemäß § 32 Abs. 11 StromNEV, 20.3.2015.

všechny tyto náklady, ačkoli je nezpůsobují. Vzhledem k tomu, že se spotřebitelé základního zatížení zpravidla nacházeli v blízkosti kapacit výroby elektřiny, využívali menší část sítě a s jejich spotřebou byly spojeny menší síťové ztráty. Navíc by spotřeba v základním zatížení, na kterou by se osvobození vztahovalo, nepřispěla ke zvýšení potřeby rozvoje sítě (pokud by sama o sobě nebyla důvodem tohoto rozšíření sítě), neboť při posilování kapacity sítě bylo nutno zohlednit pouze kolísání zatížení převyšující konstantní základní zatížení. A konečně měli spotřebitelé základního zatížení rovněž pozitivní vliv na regulaci frekvence, neboť konstantní zatížení určitého rozsahu by mohlo zmírnit frekvenční rušení a poskytnout provozovateli sítě více času na reakci.

- (70) Německo dále vysvětluje, že obecný systém síťových poplatků přiměřeně neodrážel síťové náklady způsobené spotřebou v základním zatížení, na kterou se vztahovalo osvobození, v porovnání se spotřebiteli s proměnlivými vzorci spotřeby. Konkrétně funkce současnosti byla založena na historických údajích, ale nemohla zaručit, že spotřebitelé s proměnlivou spotřebou budou spotřebovávat ve stejnou dobu jako v minulosti. Z tohoto důvodu byli spotřebitelé s proměnlivou spotřebou s nízkým počtem hodin plného využívání sice empiricky charakterizováni také nízkým faktorem současnosti, jejich spotřeba elektřiny by však (vzhledem k nepředvídatelnosti spotřeby) mohla kolísat kolem hodnot ročního špičkového zatížení. To přimělo provozovatele sítí při rozvoji sítě k zakalkulování bezpečnostní rezervy. Tato bezpečnostní rezerva nebyla v případě spotřebitele základního zatížení nutná. V důsledku toho by funkce současnosti nadhodnocovala náklady způsobené spotřebou v základním zatížení ve vztahu ke spotřebitelům s proměnlivou spotřebou.
- (71) A konečně Německo vysvětluje, že velké a stabilní zatížení vede k úsporám z rozsahu, které stanovení síťového poplatku na základě funkce současnosti nezohlednilo. Stanovení síťového poplatku na základě funkce současnosti by tedy nadhodnocovalo síťové poplatky hrazené spotřebiteli základního zatížení.
- (72) Německo ohledně tohoto bodu dospělo k závěru, že spotřebitelé základního zatížení v porovnání se spotřebiteli s proměnlivou spotřebou pomohli dosáhnout celé řady snížení a úspor nákladů, které přinesly prospěch všem uživatelům sítě. Tyto úspory nebylo možné vypočítat přesně, ale bylo je možno spočítat nepřímo přiřazením individuálních nákladů spotřebitelů základního zatížení (přírůstkové náklady).
- (73) Německo se domnívá, že zákonný požadavek, aby spotřeba elektřiny přesáhla 10 GWh a dosáhla 7 000 hodin plného využívání, byl odůvodněný a konzistentní, neboť zajistil stabilní a významnou spotřebu v základním zatížení. Aby bylo možné dosáhnout 7 000 hodin využívání, museli by koneční odběratelé odebírat elektrickou energii ze sítě v množství odpovídajícím maximálnímu ročnímu špičkovému zatížení každou čtvrt hodinu v období odpovídajícím 80 % daného roku. Těchto 7 000 hodin plného využívání proto nezáviselo na množství spotřebované elektřiny, ale na stabilitě spotřeby. Jinými slovy, 7 000 hodin plného využívání by bylo možné dosáhnout jen tehdy, pokud by spotřebitel měl naprosto stejný odběr alespoň po 80 % celého roku. Německo rovněž vysvětluje, že požadavek na 10 GWh byl definován právě takto vzhledem k tomu, že uživatelé sítě by uvažovali o opuštění obecného systému síťových poplatků až pod dosažení určité úrovně spotřeby elektřiny ⁽⁴⁴⁾.
- (74) Pokud jde o možné využití státních prostředků, Německo se domnívá, že stát nevykonával žádnou kontrolu nad financováním tohoto osvobození. Tvrdí, že prosté schválení tohoto osvobození regulačními orgány nebylo dostatečné, aby představovalo takovou kontrolu.
- (75) Německo rovněž tvrdí, že příplatek podle § 19 nelze kvalifikovat jako poplatek ve smyslu rozsudku ve věci Essent ⁽⁴⁵⁾. Na podporu tohoto argumentu Německo tvrdí, že příplatek podle § 19 nebyl stanoven státem, ale provozovateli přepravní soustavy, kteří byli převážně soukromými společnostmi. Navíc by v rozporu s rozsudkem ve věci Essent žádný přebytek z příplatku podle § 19 neplynul do státního rozpočtu. A konečně se mělo za to, že provozovatelé přenosových soustav mají při využívání příplatku podle § 19 plnou volnost.
- (76) Německo rovněž tvrdí, že pouhá skutečnost, že příplatek podle § 19 zavedl orgán BNetzA, sama o sobě nepostačuje k tomu, aby se jednalo o státní kontrolu. V tomto ohledu Německo vysvětluje, že příplatek podle § 19 byl zaveden s cílem umožnit vyrovnání ztrát příjmů, které nastaly v důsledku osvobození. Toto vyrovnání v celém Německu bylo nezbytné vzhledem k regulačním zvláštnostem Německa, kde je přenosová síť rozdělena mezi čtyři zeměpisné oblasti a čtyři provozovatele přenosových soustav. Alternativní řešení by spočívalo ve zvýšení síťových poplatků pro konečné odběratele, na které se osvobození nevztahuje, v rámci příslušné oblasti sítě, což by však v Německu vedlo k tomu, že by se nákladové zatížení lišilo v závislosti na zeměpisné poloze. Výše nákladového zatížení tak závisí na množství osvobození poskytnutých v rámci příslušné oblasti sítě.

⁽⁴⁴⁾ Kumulativní požadavky na překročení 10 GWh spotřeby a dosažení 7 000 hodin plného využívání lze splnit již při zatížení rovnajícím se 1,4 MW.

⁽⁴⁵⁾ Rozsudek ze dne 17. července 2008, Essent Netwerk Noord, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413.

- (77) Pokud jde o rok 2011, Německo vysvětluje, že ztráty příjmů, k nimž došlo v roce 2011, nebylo možné v roce 2011 získat zpět prostřednictvím síťových poplatků, neboť síťové poplatky bylo nutné stanovit předem. Zpětné získání nebylo možné ani v roce 2012, protože síťové poplatky je nutno vypočítat na základě předpokládaných síťových nákladů. Proto mohlo v případě neexistence příplatku podle § 19 dojít k tomu, že za ztráty příjmů po osvobození bylo poskytnuto částečné (pokud vůbec nějaké) odškodnění prostřednictvím účtu *Regulierungskonto* v souladu s ustanoveními § 5 ARegV 2011. Pokud by v takovém případě ztráty příjmů vedly k zápornému rozdílu mezi získanými příjmy a povolenou maximální úrovní příjmů, byl by tento rozdíl zapsán na regulační účet. Pokud by na konci regulačního období stále existoval záporný zůstatek, mohlo by se to v následujícím regulačním období promítnout do zvýšení maximálních povolených úrovní příjmů. V tomto ohledu Německo dále vysvětluje, že příslušný regulační orgán *Regulierungskonto* ani nevladil, ani nad ním neměl kontrolu. Účet *Regulierungskonto* sloužil pouze ke vzájemnému vyrovnání výnosů ze síťových poplatků, které přesahovaly schválenou maximální úroveň příjmů v průběhu konkrétního regulačního období v rámci systému popsání v 41. bodě odůvodnění. V souladu s touto skutečností nebyla na účtu *Regulierungskonto* zaúčtována žádná likvidní aktiva, která by bylo možné použít k financování ztrát příjmů vyplývajících z uvedeného osvobození.
- (78) Německo se rovněž domnívá, že v důsledku úplného osvobození nevzniká státnímu rozpočtu žádná dodatečná zátěž. Zejména platí, že PPS nelze postavit na roveň státu. Při koordinaci svých postupů při správě příplatku podle § 19 za účelem účinnosti a transparentnosti by nejednali obdobně jako fond.
- (79) Německo mimoto vyjádřilo názor, že úplné osvobození od síťových poplatků nenarušilo hospodářskou soutěž na vnitřním trhu. V tomto ohledu se Německo odvolávalo na vysokou úroveň nákladů na elektřinu, která by zatěžovala energeticky náročné podniky působící v Německu více než jejich konkurenty působící v jiných členských státech. V tomto ohledu Německo rovněž tvrdilo, že členským státům by mělo být umožněno přijímat opatření, která zachovávají konkurenceschopnost evropského průmyslu, zejména energeticky náročných odvětví, a v této souvislosti zdůrazňuje, že Německo mělo ve srovnání s jinými členskými státy velmi ambiciózní politiku v oblasti obnovitelných zdrojů a že tato ambiciózní politika vyžadovala významné investice do sítě. Síťové poplatky by se tedy zvýšily. Omezení nákladů na energii, které vyplynuly ze zavádění obnovitelných zdrojů energie, bylo nezbytné pro zajištění rovných podmínek v porovnání s průmyslem v jiných členských státech nebo ve třetích zemích. Bez tohoto omezení by došlo k ohrožení německého průmyslu.
- (80) Německo dále vysvětluje, že i kdyby úplné osvobození bylo považováno za podporu, představovalo by v každém případě podporu slučitelnou podle čl. 107 odst. 3 písm. b) nebo c) Smlouvy vzhledem k tomu, že úplné osvobození, které platilo v letech 2011 a 2013, bylo nezbytné z hlediska motivace k takovému vzorci spotřeby elektrické energie, který by byl přínosný z hlediska sítě a její stability. Německo v tomto ohledu vysvětluje, že úplné osvobození bylo nezbytné pro udržení spotřebitelů základního zatížení v systému obecného zásobování elektřinou s cílem zabránit tomu, aby přešli na systém samozásobení nebo vybudovali přímé vedení do elektrárny na úkor stability sítě. Tímto způsobem přispělo toto plné osvobození k cíli, kterým je bezpečnost dodávek. V této souvislosti Německo znovu opakuje, že spotřebitelé základního zatížení umožňují bezpečnou správu sítě díky své předvídatelnosti a stabilní spotřebě. Německo navíc zdůrazňuje, že spotřeba v základním zatížení, na kterou se osvobození vztahovalo, byla nezbytným předpokladem pro minimální konvenční výrobu elektřiny nezbytnou pro zajištění stability sítě, a odkazovalo rovněž na studii z roku 2012. Německo zejména vysvětluje, že v období 2011–2013 byla skladba zdrojů elektrické energie v Německu dosud ovládána konvenčními elektrárnami a nebyla ještě příliš flexibilní. Bez velkého a konstantního odběru elektrické energie by konvenční elektrárny se synchronními generátory nebyly schopny fungovat v nepřetržitém režimu a poskytovat tytéž pomocné služby⁽⁴⁶⁾. To by bylo relevantní zejména s ohledem na vzrůstající podíl elektřiny vyrobené z nestálých obnovitelných zdrojů energie a na rozhodnutí o uzavření 8 jaderných elektráren po havárii ve Fukušimě. Bez konvenčních elektráren se synchronními generátory by provozovatelé sítí byli nuceni zavést další opatření ke stabilizaci sítě, která by zase zvýšila celkové síťové náklady. Německo je proto toho názoru, že cíl tohoto úplného osvobození byl v souladu s celkovými cíli stanovenými v § 1 EnWG, konkrétně s bezpečným, cenově dostupným a účinným zásobováním elektřinou. Německo také tvrdí, že úplné osvobození bylo nezbytné pro usnadnění rozvoje výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů vzhledem k tomu, že zaručovalo, že vždy, když bude elektřina z obnovitelných zdrojů vyrobena, budou k dispozici spotřebitelé, kteří ji spotřebují. Bez spotřebitelů základního zatížení by existovalo riziko, že elektřina z obnovitelných zdrojů bude vyrobena v časech, kdy nebude poptávka po elektřině. To by však provozovatele sítí nutilo omezovat zařízení na výrobu elektřiny z obnovitelných zdrojů a kompenzovat je, čímž by se zvýšily náklady na podporu elektřiny z obnovitelných zdrojů.

⁽⁴⁶⁾ Směrnice 2009/72/ES definuje pomocnou službu jako: „službu potřebnou pro provoz přenosové nebo distribuční soustavy“. Příkladem takových služeb, které mohou provozovatelé přenosových soustav od výrobců elektřiny získat, jsou frekvenční (vyrovnávání systému) a nefrekvenční pomocné služby (regulace napětí a „start ze tmy“), které zajišťují řízení systému.

- (81) A konečně Německo vysvětluje, že úplné osvobození je zaměřeno rovněž na provádění článku 14 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 714/2009⁽⁴⁷⁾, jakož i 32. bodu odůvodnění a čl. 32 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/72/ES⁽⁴⁸⁾, které požadují, aby byly síťové poplatky uplatňovány nediskriminačním způsobem. Německo tvrdí, že úplné osvobození zajistilo, aby síťové poplatky odrážely jednotlivé příčinné souvislosti nákladů na základní zatížení a běžnou spotřebu elektřiny.

5. POSOUZENÍ DOTČENÉHO REŽIMU PODPORY

- (82) Níže uvedené posouzení je založeno pouze na posouzení právního rámce, situace na trhu, skladby zdrojů elektrické energie a situace v síti v letech 2011 až 2013, a je omezeno pouze na ně.

5.1. EXISTENCE PODPORY VE SMYSLU ČL. 107 ODS. 1 SMLOUVY

- (83) Ustanovení čl. 107 odst. 1 Smlouvy stanoví, že podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem⁽⁴⁹⁾.

5.1.1. EXISTENCE VÝHODY

- (84) Pojem výhody ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy zahrnuje nejen pozitivní výhody, jako jsou například dotace, nýbrž rovněž opatření, která různým způsobem snižují poplatky, jež jsou běžnou součástí rozpočtu podniku a které sice v pravém slova smyslu nepředstavují dotace, ale mají tutéž povahu a týž účinek⁽⁵⁰⁾.
- (85) Spotřebitelé elektřiny musí obvykle hradit poplatek za využívání elektroenergetické sítě. Tento poplatek odráží náklady na síť vzniklé v souvislosti s daným spotřebitelem. U podniků, které využívají elektroenergetickou síť, proto síťové poplatky tvoří součást jejich běžných výrobních nákladů. Tím, že plně osvobodilo spotřebitele základního zatížení, jejichž roční spotřeba elektřiny přesahuje 10 GWh a kteří dosahují 7 000 hodin plného využívání, od hrazení tohoto poplatku, osvobodilo je ustanovení § 19 odst. 2 druhé věty StromNEV 2011 od finanční zátěže a výrobních nákladů, které by jinak museli nést. Ustanovení § 19 odst. 2 druhé věty StromNEV 2011 tedy poskytlo výhodu spotřebitelům základního zatížení, kteří splňují kritéria způsobilosti.
- (86) Některé zúčastněné strany tvrdily, že toto osvobození nepředstavuje výhodu, neboť jeho výše se rovnala platbě za službu (stabilní spotřebu) za tržních podmínek (při uplatnění tzv. „zásady tržně jednajícího hospodářského subjektu“) nebo platbě odškodnění za službu obecného hospodářského zájmu.

Není poskytováno vyrovnání za službu obecného hospodářského zájmu.

- (87) Soudní dvůr ve svém rozsudku ve věci „Altmark“ upřesnil, že aby vyrovnání za službu obecného hospodářského zájmu nepředstavovalo státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy, je nutno splnit všechna čtyři následující kritéria⁽⁵¹⁾:
- podnik-příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány;
 - parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, musejí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem, aby se zabránilo tomu, že toto vyrovnání přinese hospodářské zvýhodnění, jež může upřednostnit podnik-příjemce ve vztahu ke konkurenčním podnikům;

⁽⁴⁷⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 714/2009 ze dne 13. července 2009 o podmínkách přístupu do sítě pro přeshraniční obchod s elektřinou a o zrušení nařízení (ES) č. 1228/2003 (Úř. věst. L 211, 14.8.2009, s. 15).

⁽⁴⁸⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/72/ES ze dne 13. července 2009 o společných pravidlech pro vnitřní trh s elektřinou a o zrušení směrnice 2003/54/ES (Úř. věst. L 211, 14.8.2009, s. 55).

⁽⁴⁹⁾ Tímto posouzením není dotčeno probíhající řízení o porušení 2014/2285 týkající se § 24 EnWG.

⁽⁵⁰⁾ Rozsudek ze dne 23. února 1961, De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg v. Vysoký úřad, 30/59, ECLI:EU:C:1961:2; rozsudek ze dne 19. května 1999, Itálie v. Komise, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, bod 15; rozsudek ze dne 5. října 1999, Francie v. Komise, C-251/97, ECLI:EU:C:1999:480, bod 35.

⁽⁵¹⁾ Rozsudek ze dne 24. července 2003, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, body 87–93.

- c) vyrovnání nemůže přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností;
- d) není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním povinností veřejné služby, v konkrétním případě učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky umožňujícího vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, musí být úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený prostředky potřebnými k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností.
- (88) Bylo však zjištěno, že v projednávaném případě tyto čtyři kumulativní podmínky splněny nebyly. Za prvé, německé právní předpisy neznačí žádnou službu obecného hospodářského zájmu, která by spočívala ve stabilní spotřebě, a neukládá spotřebitelům základního zatížení žádnou povinnost veřejné služby⁽⁵²⁾. Za druhé, tento zákon neobsahuje žádné parametry, na jejichž základě by měly být vypočítány náklady s cílem zabránit nadměrnému vyrovnání. Za třetí, pro mnoho spotřebitelů základního zatížení, jejichž spotřeba dosahuje 7 000 hodin plného využívání a přesahuje 10 GWh, tato situace jednoduše odpovídá jejich běžnému profilu spotřeby a nepředpokládá žádné zvláštní náklady. Úplné osvobození v těchto případech nutně vede k nadměrnému vyrovnání, jelikož překračuje výši odškodnění nezbytného k pokrytí dodatečných nákladů souvisejících s údajnou povinností veřejné služby. A konečně, výběr podniků nebyl učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky a osvobození nebylo určeno na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený nezbytnými prostředky, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností. Německo naopak uvedlo, že bylo obtížné vyčíslit hodnotu stabilního zatížení pro síť.

Úplné osvobození neodpovídá chování účastníka trhu

- (89) Co se týče argumentu, že úplné osvobození se podobá platbě, kterou by účastník trhu provedl za účelem nákupu dané služby, je třeba poznamenat, že nebyl předložen žádný přesvědčivý argument, který by prokázal, že hodnota úplného osvobození odpovídá ceně, za kterou by provozovatelé sítí byli ochotni tuto údajnou službu zakoupit od spotřebitelů základního zatížení v případě, že by neplatilo ustanovení § 19 odst. 2 druhé věty StromNEV 2011.
- (90) Za prvé skutečnost, že provozovatelé sítí dané osvobození napadli před vnitrostátními soudy (viz 52. a 53. bod odůvodnění), ukazuje, že provozovatelé sítí by tuto údajnou službu sami o sobě nezakoupili, pokud by úplné osvobození přesahovalo úroveň individuálních síťových poplatků (o individuálních síťových poplatcích viz oddíl 5.1.2. níže). Orgán BNetzA provedl průzkum mezi provozovateli sítí pro účely hodnotící zprávy ze dne 30. března 2015 o dopadu § 19 odst. 2 nařízení StromNEV na řízení elektroenergetických sítí, která se zaměřila na údaje týkající se období 2011 až 2013 (dále jen „hodnotící zpráva z roku 2015“)⁽⁵³⁾. Z této zprávy vyplývá, že provozovatelé sítí, k jejichž rozvodné síti jsou spotřebitelé základního zatížení připojeni, mají na užitečnost spotřebitelů základního zatížení pro stabilitu sítě rozdílné názory. Někteří z nich uvedli, že v období 2011 až 2013 vznikaly v souvislosti se spotřebiteli základního zatížení nižší síťové náklady – ale v každém případě tyto náklady vznikaly – v porovnání s ostatními uživateli sítě s proměnlivým a nepředvídatelným zatížením, zatímco jiní vysvětlovali, že flexibilní zatížení by bylo z hlediska regulace nestálosti užitečnější⁽⁵⁴⁾. Jeden PPS rovněž objasnil, že příspěvi spotřebitelů základního zatížení ke stabilitě sítě závisí na konkrétních okolnostech v dané síti⁽⁵⁵⁾. A konečně někteří z těchto provozovatelů sítí konstatovali, že dotčení spotřebitelé základního zatížení používali stejný vzorec zatížení již před zavedením osvobození, takže osvobození by nebylo z hlediska změny jejich chování nutné. Jinými slovy: tato služba byla poskytována v každém případě i tehdy, pokud dané opatření nefungovalo. Tato zjištění dále potvrzují, že ne všichni provozovatelé sítí by z vlastní iniciativy „kupovali“ stabilní zatížení od spotřebitelů základního zatížení, a žádný z nich by to nečinil za cenu ve výši úplného osvobození.
- (91) Za druhé, i za předpokladu, že v některých případech by provozovatelé sítí údajnou službu aktivně zakoupili, učinili by tak pouze v objemu nezbytném pro usnadnění řízení sítě a za cenu odrážející diferencované příspěvi ke stabilitě. Úplné osvobození se naproti tomu uděluje spotřebitelům základního zatížení, kteří dosáhnou

⁽⁵²⁾ Viz také rozsudek ze dne 26. listopadu 2015, Španělsko v. Komise, T-461/13, ECLI:EU:T:2015:891, body 67–75.

⁽⁵³⁾ Evaluierungsbericht zu den Auswirkungen des § 19 Abs. 2 StromNEV auf den Betrieb von Elektrizitätsversorgungsnetzen, BNetzA, 30. März 2015. Viz také odpovědi spolkové vlády na tuto zprávu poslancům německého parlamentu (BT-Drucksache 18/5763, dostupné na adrese: <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/18/057/1805763.pdf>).

⁽⁵⁴⁾ Viz záporné odpovědi na obrázcích 6 a 7 této zprávy a zjištění na s. 38 hodnotící zprávy z roku 2015.

⁽⁵⁵⁾ Viz s. 38 hodnotící zprávy z roku 2015.

7 000 hodin plného využívání a přesáhnou 10 GWh bez ohledu na úroveň sítě, k níž jsou připojeni, nebo na jejich skutečné přispění ke stabilitě sítě⁽⁵⁶⁾, případně na skutečnost, že těchto spotřebitelů základního zatížení již může být dostatečné množství, které umožňuje zajistit stabilní řízení sítě. Pokud by klíčem k bezpečnému řízení sítě byla stabilní poptávka (a nikoli snížení nákladů), není důvod vylučovat z tohoto osvobození stabilní spotřebitele, kteří spotřebovávají méně než 10 GWh.

- (92) Za třetí je třeba poznamenat, že německé soudy rovněž dospěly k závěru, že úplné osvobození nelze považovat za platbu za službu, za prvé proto, že pro mnoho spotřebitelů základního zatížení tato „služba“ pouze odpovídala jejich obvyklému způsobu spotřeby, a za druhé proto, že úplné osvobození nezohledňovalo konkrétní poskytnuté zvýšení stability. Podle těchto soudů by mohlo být odůvodněno pouze takové snížení, které by zohlednilo konkrétní dopad každého spotřebitele základního zatížení na síť (viz 52. a 52. bod odůvodnění).
- (93) Část zúčastněných stran opírala své argumenty o skutečnost, že úplné osvobození odpovídalo platbě, kterou by účastník trhu uskutečnil za účelem nákupu služby od spotřebitelů základního zatížení podle studie z roku 2012 (viz 59. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí).
- (94) Nejprve je třeba poznamenat, že toto osvobození bylo zavedeno nařizovacím aktem státu, který jednal v postavení regulačního orgánu. V tomto ohledu je třeba uplatnit nejnovější judikaturu Tribunálu ve věci *EDF v. Komise*⁽⁵⁷⁾. Podle tohoto rozsudku musí členský stát, který se dovolává zásady tržně jednajících hospodářského subjektu, prokázat, že své regulační rozhodnutí přijal v postavení akcionáře, a nikoli v postavení nositele veřejné moci. V projednávaném případě nemá Německo (na spolkové úrovni) žádný vlastnický podíl ve společnostech provozujících síť. V každém případě Německo nepředložilo žádné doklady, z nichž by vyplývalo, že zohlednilo vlastnické podíly regionálních a místních orgánů ve společnostech provozujících síť. Německo ani zúčastněné strany totiž nepředložily žádné současné důkazy, z nichž by vyplývaly jakékoli obchodní úvahy. Studie byla vydána až po regulačním rozhodnutí orgánu BNetzA ze dne 14. prosince 2011. V tomto případě tedy nelze zásadu tržně jednajících hospodářského subjektu uplatnit.
- (95) Za druhé je třeba poznamenat, že i kdyby bylo zásadu tržně jednajících hospodářského subjektu možné uplatnit, což v tomto případě neplatí, byla tato studie vydána až po zavedení uvedeného osvobození. Subjekt v tržním hospodářství z ní proto při rozhodování o osvobození nemohl vycházet.
- (96) I kdyby byla pro uplatňování zásady tržně jednajících hospodářského subjektu relevantní studie z roku 2012, což nebyla, ani ona uvedená tvrzení nepodporuje. Zúčastněné strany tvrdí, že pro zajištění nezbytné minimální výroby těchto elektráren existuje potřeba stabilní a vysoké poptávky, neboť to zajistí ziskovost dotčené elektrárny i to, že nebude zakonzervována. Je však třeba poznamenat, že samotná studie z roku 2012 se vůbec netýká užitečnosti spotřebitelů základního zatížení z hlediska zachování požadované minimální výroby konvenčních elektráren v Německu za účelem zajištění bezpečného řízení sítě. To není předmětem studie z roku 2012 a spotřebitelé základního zatížení v ní dokonce nejsou vůbec zmíněni. Naproti tomu shrnutí výsledků této studie⁽⁵⁸⁾ zdůrazňuje, že minimální výrobní kapacita, kterou Německo potřebuje k zajištění bezpečného řízení sítě, byla odhadnuta na základě stávající poptávky v Německu. Jinými slovy, minimální výrobní kapacita, kterou Německo potřebuje k zajištění bezpečného řízení sítě, závisí na objemu spotřeby, ale také na typu zatížení, jehož poptávku je třeba uspokojit. Pokud by byla poptávka nižší nebo pokud by neexistovala potřeba zajistit výrobu elektřiny pro základní spotřebu za účelem pokrytí spotřeby v základním zatížení, byla by minimální výrobní kapacita potřebná v Německu odlišná. Spotřebitelé základního zatížení jsou primárně zčásti důvodem, proč je potřebný právě tento objem výrobní kapacity. Jejich poptávku lze tedy jen těžko označit za službu. V každém případě by samotná existence spotřebitelů základního zatížení nepostačovala k zajištění toho, aby dotčené elektrárny zůstaly na trhu. To bude v konečném důsledku záviset na ceně, za kterou se elektřina prodává. Je-li tato cena příliš nízká, neumožní, aby elektrárna pro pokrytí základního zatížení zůstala na trhu. Bude to záviset rovněž na úrovni výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů. V obdobích, kdy je poptávka nízká, ale objem výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů vysoký, má elektřina z obnovitelných zdrojů při distribuci a přístupu do sítě přednost před elektrárnami využívajícími fosilní paliva. A konečně je třeba konstatovat, že část konvenčních elektráren uvedených ve studii o minimální výrobě z konvenčních elektráren v roce 2012 nejsou elektrárny pro pokrytí základního zatížení, ale konvenční elektrárny, jejichž výrobu lze rychle zvýšit obdobně jako u plynových turbín. Spotřebitelé základního zatížení nebudou představitvat pobídku pro to, aby tento typ elektráren zůstal na trhu, jelikož jejich ziskovost je spojena s možností získat vyšší ceny elektřiny, pokud se systém nachází pod tlakem.

⁽⁵⁶⁾ Pro účely úplného osvobození se nerozlišuje mezi spotřebiteli s absolutně stabilní spotřebou po dobu 8 760 hodin plného využívání a spotřebiteli, jejichž spotřeba je méně stabilní.

⁽⁵⁷⁾ Rozsudek ze dne 16. ledna 2018, *EDF v. Komise*, T-747/15, ECLI:EU:T:2018:6, body 218 až 251.

⁽⁵⁸⁾ Viz s. (i) studie z roku 2012 pod záhlavím „Ergebniszusammenfassung“.

- (97) Některé zúčastněné strany rovněž tvrdily, že toto osvobození je odůvodněné, protože spotřebitelé základního zatížení jsou začleněni do pětifázového plánu odlehčení sítě, který zavedli provozovatelé přenosových soustav s cílem zabránit výpadkům při přetížení systému. Tento plán je popsán v kodexu sítě 2007 (síťové a systémové předpisy německých provozovatelů přenosových soustav). Tvrdí rovněž, že toto odlehčení sítě by nastalo mimo jakýkoli smluvní vztah a bez odškodnění, a že úplné osvobození pro ně představuje odškodnění za jejich příspěvek k bezpečnosti dodávek.
- (98) V tomto bodě je nejprve nutno poznamenat, že tato tvrzení jsou v rozporu se samotným kodexem sítě z roku 2007. čl. 7.3.4 odst. 6 kodexu sítě z roku 2007 výslovně uvádí, že odlehčení sítě bude zajištěno na základě smluvních ujednání se zákazníky sítě. Navíc neexistuje žádná korelace mezi úplným osvobozením a odlehčením sítě v tom smyslu, že začlenění do pětifázového plánu odlehčení sítě nepředstavuje požadavek zakládající způsobilost pro úplné osvobození. Zúčastněné strany v tomto bodě připouštějí, že jejich stabilní spotřeba pouze zvyšuje pravděpodobnost začlenění do tohoto plánu. Do plánu mohou být začleněni i spotřebitelé, kteří nesplňují podmínky pro spotřebitele základního zatížení. Pětifázový plán odlehčení sítě bude muset zahrnovat i jiné spotřebitele, než jsou spotřebitelé základního zatížení. Zahrnuje totiž 35 % až 50 % zatížení soustavy (po odpojení čerpadel) ⁽⁵⁹⁾. Na základě informací, které předložilo Německo, by příjemci úplného osvobození celkem dosáhli špičkového zatížení přibližně 3,5 GW, což představuje přibližně 4,2 % špičkové poptávky v Německu v roce 2013 ⁽⁶⁰⁾. Z tohoto důvodu by osvobození i za předpokladu, že by mohlo představovat odměnu za začlenění do uvedeného pětifázového plánu, i nadále představovalo selektivní výhodu vzhledem k tomu, že by bylo omezeno na spotřebitele základního zatížení a vylučovalo by všechny ostatní spotřebitele, kteří jsou rovněž začleněni do pětifázového plánu odlehčení sítě.
- (99) A konečně se jeví, že některé zúčastněné strany naznačují, že spotřebitelé základního zatížení by museli při připojení k síti splňovat určité technické specifikace, a že by za tímto účelem museli investovat do zařízení, která zlepšují stabilitu sítě, protože poskytují jalový výkon ⁽⁶¹⁾, ale za které jim není poskytováno odškodnění.
- (100) Je však třeba poukázat na to, že úplné osvobození nelze považovat za odměnu za tuto údajnou službu, kterou by uhradil subjekt v tržním hospodářství. Situace popsaná zúčastněnými stranami totiž neodpovídá službě, kterou by si provozovatelé sítě koupili. Odpovídá technické specifikaci, kterou musí spotřebitelé splnit, aby mohli být připojeni k síti. Zejména musí zajistit, aby jejich faktor posunu zůstal v rozmezí $-0,9$ a $+0,9$. V závislosti na okolnostech by to skutečně mohlo vyžadovat, aby spotřebitel investoval do určitého vybavení, které by zajistilo, že hodnoty jeho faktoru posunu zůstanou v předepsaném rozmezí. To nelze považovat za službu sítě, neboť se jedná o preventivní opatření proti rozsáhlejším poruchám stability sítě. Pokud by spotřebitelé včetně spotřebitelů základního zatížení tuto technickou specifikaci nesplnili, způsobili by významné poruchy stability napětí v síti. Samotné zúčastněné strany uznávají, že tato specifikace je nezbytná pro zajištění bezpečného řízení sítě. Technické specifikace navíc platí pro všechny spotřebitele, kteří žádají o připojení k dotčené síti, a nikoli jen pro spotřebitele základního zatížení, takže i kdyby bylo možno toto osvobození považovat za „odměnu“ (což však v tomto případě nelze), jednalo by se i přesto o selektivní výhodu vzhledem k tomu, že by bylo omezeno jen na spotřebitele základního zatížení a vylučovalo by všechny ostatní spotřebitele, na které se vztahuje stejný požadavek.

5.1.2. EXISTENCE SELEKTIVNÍ VÝHODY

- (101) Jak zúčastněné strany, tak Německo tvrdí, že úplné osvobození nepředstavovalo selektivní výhodu, neboť toto osvobození bylo odůvodněno povahou a logikou systému síťových poplatků v Německu. Zdůrazňují, že systém síťových poplatků v Německu je založen na příčinné souvislosti nákladů, ale že vzorec spotřeby a zatížení

⁽⁵⁹⁾ Fáze 1: 49,8 Hz Upozornění personálu a naplánování kapacity elektrárny, které ještě není aktivováno, podle pokynů provozovatele přenosové soustavy, odpojení čerpadel.

Fáze 2: 49,0 Hz Okamžité odlehčení sítě o dalších 10–15 % zatížení soustavy.

Fáze 3: 48,7 Hz Okamžité odlehčení sítě o dalších 10–15 % zatížení soustavy.

Fáze 4: 48,4 Hz Okamžité odlehčení sítě o dalších 15–20 % zatížení soustavy.

Fáze 5: 47,5 Hz Odpojení všech výrobních zařízení od sítě.

⁽⁶⁰⁾ Poptávka v Německu ve špičce se v roce 2013 rovnala 83,1 GW, viz RAP (2015): Zpráva o německém energetickém systému. Verze 1.0. Studie zadaná společností Agora Energiewende je dostupná na adrese https://www.agora-energiewende.de/fileadmin/downloads/publikationen/CountryProfiles/Agora_CP_Germany_web.pdf

⁽⁶¹⁾ V síti využívající střídavý proud je pro přenos elektriny nezbytný jak činný výkon, tak jalový výkon. Činný výkon je energie spotřebovávaná a přepravovaná prostřednictvím elektrického vedení. Jalový výkon je naproti tomu potřebný k udržení napětí ve vedení (viz např. vysvětlení Ampriону: <https://www.amprión.net/%C3%9Cbertragungsnetz/Physikalische-Grundlagen/Blind-Wirkleistung/>). Vyrábí se pomocí synchronních generátorů a jiných zařízení pro kompenzaci jalového výkonu. Jalový výkon má tendenci klesat, pokud je elektrické vedení dlouhé, takže u dlouhého vedení je nutné doprostřed tohoto vedení instalovat zařízení pro kompenzaci jalového výkonu.

spotřebitelů základního zatížení se výrazně liší od typických uživatelů sítě, jejichž spotřeba a zatížení jsou proměnlivé a nepředvídatelné. Spotřebitelé základního zatížení přispěli ke snížení různých síťových nákladů, což odůvodňovalo úplné osvobození.

- (102) Úplné osvobození může představovat státní podporu pouze do té míry, do níž je výhoda poskytovaná spotřebitelům základního zatížení selektivní. Aby mohla konstatovat, že daná výhoda je selektivní, musí Komise prokázat, že dané opatření rozlišuje mezi hospodářskými subjekty, kteří se z hlediska cíle identifikovaného referenčního systému nacházejí ve srovnatelné skutkové a právní situaci, a že takové rozlišování nelze odůvodnit povahou nebo obecnou strukturou referenčního systému⁽⁶²⁾.
- (103) Aby bylo možné ověřit, zda úplné osvobození představuje v rámci příslušného právního režimu selektivní výhodu pro některé podniky, které jsou s ohledem na cíl sledovaný tímto režimem ve srovnatelné skutkové a právní situaci, je třeba nejprve určit referenční rámec, do kterého patří dotčené opatření⁽⁶³⁾.

5.1.2.1. Referenční systém

- (104) Komise souhlasí s tím, že pro účely tohoto rozhodnutí je příslušným referenčním rámcem německý systém síťových poplatků. Tento systém síťových poplatků je založen na zásadě, že síťové poplatky musí být založeny na nákladech a musí být nediskriminační. Ustanovení § 21 EnWG totiž stanoví zásadu, že síťové poplatky musí být přiměřené („angemessen“), nediskriminační a transparentní (viz 7. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí). Zásada příčinné souvislosti nákladů je zakotvena v § 16 nařízení StromNEV a implicitně rovněž v odstavci 3 nařízení StromNEV, který uvádí, že síťové poplatky odpovídají platbě za používání sítě. Nařízení StromNEV stanoví podrobná pravidla upravující metodiku stanovení síťových poplatků, která odráží náklady.
- (105) Ustanovení § 24 EnWG 2011 zmocňuje spolkovou vládu, aby nařízením stanovila metodiku výpočtu obecných síťových poplatků k úhradě. Jak je uvedeno v 7. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí, § 24 EnWG v tomto ohledu rozlišuje mezi uživateli obecně a atypickými uživateli sítě, kterým lze účtovat individuální síťový poplatek. Nařízení StromNEV zavádí toto rozlišení a obsahuje rovněž dvě sady metodik: metodiku použitelnou pro typické uživatele sítě (§ 15, 16 a 17 nařízení StromNEV) a metodiku použitelnou pro atypické uživatele sítě (viz 17. až 20. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí).
- (106) Ustanovení § 15, 16 a 17 nařízení StromNEV stanoví obecnou metodu výpočtu pro účely stanovení síťových poplatků. Tato metodika byla popsána v 10. a 14. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí. Zejména funkce současnosti popsána v § 16 odst. 2 nařízení StromNEV a v příloze 4 nařízení StromNEV umožňuje přiřadit síťové náklady různým uživatelům sítě podle pravděpodobnosti, že spotřeba elektřiny daného jednotlivého uživatele přispívá k ročnímu maximálnímu zatížení. Německo uvedlo, že v systému, v němž elektřina proudí shora dolů, je prvek ročního špičkového zatížení jednou z hlavních nákladových položek v síti.
- (107) Německo však prokázalo, že tato obecná metodika sice umožňuje spolehlivé určení síťových nákladů vytvořených většinou konečných odběratelů, avšak funkce současnosti – pokud byla uplatněna stejným způsobem na všechny uživatele sítě – *de facto* nadhodnocovala náklady vytvořené spotřebiteli základního zatížení v období 2011–2013. To lze vysvětlit skutečností, že metodika výpočtu založená na funkci současnosti rozkládá celkové náklady na síť mezi všechny uživatele, přičemž však tyto náklady zahrnují i náklady, které spotřebitelé základního zatížení v období 2011–2013 nezpůsobili buď vůbec, nebo je způsobili v mnohem nižší míře. Zejména náklady, které souvisejí s vyrovnáváním náhlých změn poptávky, nejsou vytvořeny spotřebiteli základního zatížení, jelikož ti mají předvídatelnou a mnohem konstantnější spotřebu. Totéž platí pro opatření, která je třeba přijmout za účelem zachování frekvence sítě navzdory změnám zatížení.

⁽⁶²⁾ Rozsudek ze dne 29. dubna 2004, Nizozemsko v. Komise, C-159/01, ECLI:EU:C:2004:246, bod 43; rozsudek ze dne 6. září 2006, Portugalsko v. Komise, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, bod 80; rozsudek ze dne 8. září 2011, Komise v. Nizozemsko, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, bod 62; rozsudek ze dne 21. prosince 2016, Komise v. Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, body 53–60; rozsudek ze dne 21. prosince 2016, Komise v. World Duty Free Group SA, spojené věci C-20/15 P a C-21/15 P, ECLI:EU:C:2016:981, body 92–94.

⁽⁶³⁾ Rozsudek ze dne 6. září 2006, Portugalsko v. Komise, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, bod 56, a rozsudek ze dne 21. prosince 2016, Komise v. Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, bod 55.

- (108) Je pravdou, že spotřebitelé základního zatížení přispívají ke špičkovému zatížení stejně jako všichni ostatní uživatelé sítě, a že špičkové zatížení je důležité pro dimenzování sítě, a tudíž i pro jeden z faktorů, který utváří síťové náklady. Není však relevantní z hlediska přiřazení jiných síťových nákladů (např. nákladů souvisejících s rezervami potřebnými pro dodávku vyrovnávací energie). Pokud by vzorec spotřeby všech uživatelů sítě byl nepředvídatelný a proměnlivý, bylo by i přesto racionální tyto náklady přiřazovat pomocí stejného přiřazovacího klíče, tj. poměrně k jejich podílu na špičkovém zatížení. Vzorec spotřeby u spotřebitelů základního zatížení však je předvídatelný a mnohem stabilnější. V letech 2011–2013 měli spotřebitelé základního zatížení vzhledem ke skladbě zdrojů energie mnohem menší potřebu systémových služeb než ostatní uživatelé sítě. Proto v systému síťových poplatků založeném na zásadě příčinné souvislosti nákladů nebylo možné přiřadit náklady na systémové služby, které spotřebitelé základního zatížení nepotřebují, těmto spotřebitelům pomocí stejného klíče jako u uživatelů sítě s proměnlivým a nepředvídatelným zatížením.
- (109) Metodika výpočtu na základě funkce současnosti rovněž nezohledňuje úspory z rozsahu. Pokud je síť trvale využívána až do výše své maximální kapacity, jsou náklady na jednotku mnohem nižší než náklady v případě, kdy stejnou síť využívají odběratelé s proměnlivou spotřebou do výše její maximální kapacity pouze občas, zpravidla však pouze do výše 30 % její kapacity. A konečně vzhledem k proměnlivosti a nepředvídatelnosti spotřeby uživatelů obecně musí provozovatelé sítě při dimenzování sítě zohlednit bezpečnostní rezervu. Faktor současnosti totiž vyjadřuje pouze pravděpodobnost, že daný spotřebitel bude spotřebovávat energii v okamžiku špičkového zatížení, ale nemůže to zaručit. Pro spotřebitele základního zatížení však není taková bezpečnostní rezerva potřebná ve stejném rozsahu, případně není potřebná vůbec. Pokud by se tedy síťové poplatky spotřebitelů základního zatížení počítaly na základě metodiky výpočtu síťových poplatků s využitím funkce současnosti, byly by rovněž nadhodnoceny.
- (110) Komise se proto domnívá, že možnost stanovit individuální síťové poplatky pro atypické uživatele, jako jsou například spotřebitelé základního zatížení, která je uvedena v § 24 EnWG 2011, je v souladu se zásadou příčinné souvislosti nákladů a nediskriminace. Je nutno ji považovat za nedílnou součást referenčního systému, neboť slouží jako korektiv umožňující zohlednit síťové náklady skutečně způsobené atypickými uživateli sítě, jako jsou například spotřebitelé základního zatížení.
- (111) Komise se rovněž domnívá, že ustanovení, podle něhož nemohou být individuální síťové poplatky hrazené atypickými uživateli sítě nižší než 20 % zveřejněných síťových poplatků, tvoří nedílnou součást pravidel upravujících individuální síťové poplatky podle nařízení StromNEV. Za prvé, tento minimální příspěvek je trvalým požadavkem na skupinu atypických uživatelů sítě podle § 19 odst. 2 první věty nařízení StromNEV a byl použitelný zejména v období od roku 2011 do roku 2013 (viz 21. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí). Za druhé, vztahoval se rovněž na spotřebitele základního zatížení podle nařízení StromNEV 2010 (viz 20. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí). A konečně minimální příspěvek na síťový poplatek ve výši 20 % pro atypické konečné odběratele, jako jsou například spotřebitelé základního zatížení, odpovídá dle vysvětlení Německa (viz 20. bod odůvodnění) bezpečnostní síti, která zajišťuje, aby atypičtí spotřebitelé přispívali v určité minimální výši k úhradě výhody, která jim plyne z připojení k síti. Konkrétně v případě spotřebitelů základního zatížení zohledňuje minimální příspěvek ve výši 20 % rovněž skutečnost, že metodika fyzické cesty je sice úzce spojena s náklady na síť vytvořenými spotřebiteli základního zatížení, avšak i přesto předpokládá určitou aproximaci.

5.1.2.2. *Odchylka od referenčního systému*

- (112) Komise se však domnívá, že úplné osvobození zavedené zákonem ze dne 26. července 2011 je v rozporu s pojmem individuálních síťových poplatků stanoveným v § 24 první větě bodě 3 EnWG 2011, podle kterého lze za atypické formy využívání sítě účtovat individuální síťové poplatky.
- (113) Zásada příčinné souvislosti nákladů a zásada, že síťové poplatky by měly být přiměřené a nediskriminační, znamená, že síťové poplatky se stanoví na základě individuálních síťových nákladů, které lze přičíst danému uživateli sítě. Úplné osvobození od síťových poplatků by proto bylo v souladu s těmito zásadami pouze tehdy, pokud by se prokázalo, že v souvislosti se spotřebiteli základního zatížení nevznikají žádné síťové náklady. Nic takového však prokázáno nebylo. Naopak v souvislosti se spotřebiteli základního zatížení vznikají síťové náklady, zejména pokud jsou nově připojováni ke stávající síti vzhledem k tomu, že jejich připojení může vyžadovat zvýšení kapacity takové sítě. Obdobně platí, že pokud síť ještě nebyla vybudována, bude třeba ji dimenzovat tak, aby uspokojila minimálně poptávku spotřebitelů základního zatížení. To uznávají i německé zemské soudy a Spolkový soudní dvůr. Ty dospěly výslovně k závěru, že úplné osvobození je v rozporu s ustanovením § 24 EnWG 2011 (viz 52. a 52. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí). Je rovněž třeba poznamenat, že na druhou kategorii atypických uživatelů sítě uvedenou v § 19 odst. 2 první větě nařízení StromNEV se i nadále vztahovaly individuální síťové poplatky vypočtené na základě jejich individuálního profilu zatížení v letech 2011 až 2013 (viz 21. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí). Úplné osvobození spotřebitelů základního zatížení tedy zavedlo

diskriminaci obou zbývajících skupin atypických uživatelů sítí, na které se i nadále vztahovaly individuální síťové poplatky, a všech ostatních konečných odběratelů vzhledem k tomu, že se úplné osvobození odchyloje od zásady příčinné souvislosti nákladů a přiměřenosti síťových poplatků.

- (114) Je třeba poznamenat, že před úplným osvobozením zavedeným od roku 2011 se na spotřebitele základního zatížení vztahovaly individuální síťové poplatky, které bylo nutné stanovit tak, aby zohledňovaly snížení síťových nákladů nebo zmírnění nárůstu síťových nákladů, které byly způsobeny spotřebiteli základního zatížení. Tyto individuální síťové poplatky však nesměly být nižší než 20 % zveřejněných síťových poplatků. Pro výpočet těchto nákladů definoval orgán BNetzA metodiku fyzické cesty (viz 19. bod odůvodnění). Komise se domnívá, že tato metodika představuje spolehlivou metodiku umožňující přibližné stanovení nákladů způsobených spotřebiteli základního zatížení v období let 2011 až 2013 vzhledem k charakteristickým rysům elektrorozvodné soustavy v dané době. Tato metodika totiž určuje síťové poplatky založené na nákladech, které lze přičíst danému spotřebiteli základního zatížení, tj. kapitálové náklady a fixní provozní náklady související s tou částí sítě, která propojuje spotřebitele základního zatížení s nejbližší elektrárnou pro pokrytí základního zatížení, která je *de facto* schopna pokrýt celou jeho poptávku. I když je pravdou, že tato metoda vedla – jak to kritizovala jedna ze zúčastněných stran – k diferencovaným síťovým poplatkům v závislosti na umístění spotřebitele základního zatížení v rámci sítě, je právě toto – tj. ověření nákladů, které v síti vzniknou individuálně v souvislosti s každým spotřebitelem základního zatížení – cílem individuálních síťových poplatků. Pokud se spotřebitel základního zatížení nachází ve větší vzdálenosti od elektrárny pro pokrytí základního zatížení, znamená to také, že bude využívat mnohem větší část sítě pro přepravu elektřiny z elektrárny, která je *de facto* schopna pokrýt jeho poptávku. Odůvodněná je i skutečnost, že fyzická cesta se vypočte pomocí odkazu na elektrárnu pokrývající celou poptávku daného spotřebitele základního zatížení. Pokud by tato elektrárna pokrývala jen část poptávky daného spotřebitele základního zatížení, znamenalo by to, že tento spotřebitel opět využívá pro pokrytí své poptávky více částí sítě, a proto také odpovídá za vyšší síťové náklady. Pokud jde o skutečnost, že metodika fyzické cesty údajně neakceptovala vodní elektrárny jako elektrárny pro pokrytí základního zatížení, je nutno konstatovat, že pokyny BNetzA z roku 2010 uvedené výše v 19. bodě odůvodnění vodní elektrárny jako elektrárny pro pokrytí základního zatížení akceptují. Metodika fyzické cesty navíc zohledňuje také síťové ztráty a veškeré síťové služby, které spotřebitel základního zatížení případně využívá. Přiměřenost metodiky fyzické cesty z hlediska stanovení síťových nákladů způsobovaných spotřebiteli základního zatížení potvrdil zejména Spolkový soudní dvůr v roce 2016 ⁽⁶⁴⁾.
- (115) Komise se proto domnívá, že rozdílné zacházení s atypickými uživateli (tj. se spotřebiteli mimo špičku a se spotřebiteli základního zatížení) v porovnání s ostatními uživateli sítě tvoří nedílnou součást referenčního systému a je vyjádřeno v jeho struktuře, pokud je založeno na konceptu individuálních síťových nákladů, které lze přičíst danému uživateli sítě.
- (116) Úplné osvobození platné v letech 2011 až 2013 se však odchyloje od stanovení individuálních síťových poplatků, které se vztahují na atypické uživatele, vzhledem k tomu, že toto úplné osvobození nespočívá v individuálním stanovení nákladů vytvořených daným spotřebitelem základního zatížení. Ačkoli jak spotřebitelé mimo špičku, tak spotřebitelé základního zatížení se z hlediska cíle systému síťových poplatků nacházejí ve srovnatelné faktické a právní situaci (jedná se o atypické uživatele, pro které by zveřejněné síťové poplatky v období 2011–2013 neznamenal síťové poplatky odrážející náklady), bylo s nimi zacházeno rozdílně.
- (117) Navíc se úplné osvobození odchyloje od referenčního systému i tím, že nevyžaduje, aby spotřebitel základního zatížení uhradil nejméně 20 % zveřejněných síťových poplatků, jak je to vyžadováno v případě jiných atypických uživatelů, zejména spotřebitelů mimo špičku. Toto rozdílné zacházení představuje diskriminaci vzhledem k tomu, že neexistuje žádný důvod, proč by spotřebitelé základního zatížení měli být od tohoto požadavku osvobozeni. Zejména neexistuje žádný důvod, proč by se na individuální síťové poplatky pro spotřebitele mimo špičku měla vztahovat bezpečnostní síť, kdežto na spotřebitele základního zatížení nikoli, pokud je známo, že připojení k síti představuje pro spotřebitele základního zatížení stejnou výhodu jako pro spotřebitele mimo špičku. Individuální síťové poplatky vypočtené metodikou fyzické cesty budou rovněž předpokládat určitou aproximaci.

5.1.2.3. Neexistuje odůvodnění povahou a logikou systému síťových poplatků

- (118) Pojem „podpory“ se nevztahuje na opatření, která zavádějí rozlišování mezi podniky v oblasti nákladů, pokud toto rozlišení vyplývá z povahy a struktury dotčeného systému nákladů ⁽⁶⁵⁾. Důkazní břemeno pro tuto poslední část tohoto testu nese daný členský stát.

⁽⁶⁴⁾ EnVR 34/15, § 27.

⁽⁶⁵⁾ Rozsudek ze dne 29. dubna 2004, Nizozemsko v. Komise, C-159/01, ECLI:EU:C:2004:246, bod 42; rozsudek ze dne 8. září 2011, Komise v. Nizozemsko, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, bod 62.

- (119) Je třeba poznamenat, že Německo nepředložilo žádný důkaz toho, že by úplné osvobození bylo odůvodněno povahou a obecnou strukturou systému síťových poplatků v Německu. Uvedlo, že úplné osvobození by mohlo pomoci zajistit bezpečnost dodávek tím, že by zajistilo existenci konvenčních elektráren potřebných pro zajištění bezpečnosti dodávek, a mohlo by rovněž pomoci usnadnit podporu elektřiny z obnovitelných zdrojů. Tyto cíle však nesouvisejí se síťovými poplatky, a proto je třeba je zkoumat podle posouzení slučitelnosti v souladu s judikaturou Soudního dvora ⁽⁶⁶⁾ (viz oddíl 3.3.1).

5.1.2.4. Závěr

- (120) Úplné osvobození nelze odůvodnit logikou síťových poplatků v Německu v rozsahu, v němž jde nad rámec snížení zveřejněných síťových poplatků, které odrážejí příspěvek spotřebitelů základního zatížení k úspoře nákladů nebo k zamezení nákladům. Úplné osvobození představuje zejména neodůvodněnou odchylku od referenčního systému, neboť osvobozuje spotřebitele základního zatížení od nákladů, které by jim referenční systém přiřadil, tj. od individuálních síťových nákladů vypočtených na základě metodiky fyzické cesty, které nesmí klesnout pod 20 % zveřejněných síťových poplatků.
- (121) Komise proto dospěla k závěru, že v rozsahu, v němž byli spotřebitelé základního zatížení osvobozeni od hrazení síťových poplatků nad rámec síťových nákladů způsobených jejich spotřebou, nebo pokud byly tyto náklady nižší než minimální příspěvek ve výši 20 % zveřejněných síťových poplatků, byli osvobozeni od tohoto minimálního příspěvku, nespadá toto osvobození do logiky referenčního systému a poskytuje selektivní výhodu.

5.1.3. PŘÍČITATELNOST STÁTU

- (122) Úplné osvobození bylo poskytnuto § 7 zákona ze dne 26. července 2011 (viz 21. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí) a bylo provedeno správními akty potvrzujícími žádosti o osvobození (viz 24. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí). Proto je přičitatelné státu.
- (123) Také příplatek podle § 19, který sloužil k financování tohoto osvobození, je přičitatelný státu. Za prvé, příplatek podle § 19 byl stanoven v § 7 zákona ze dne 26. července 2011 (viz 21. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí) a byl dále prováděn vládní agenturou BNetzA (viz oddíl 2.4.2. a poznámka pod čarou 22 tohoto rozhodnutí). Skutečnost, že výpočet tohoto poplatku provádějí soukromé subjekty, které tím pověřil zákon, nemá na tento závěr vliv, protože tyto soukromé subjekty – PPS – nemají při výkonu tohoto úkolu žádný prostor pro vlastní uvážení a plnění tohoto úkolu jim svěřil stát v rámci jejich pověření podle § 19 odst. 2 StromNEV 2011 jako PPS. BNetzA má dále nad provozovatelem přenosové soustavy obvyklé pravomoci v oblasti dohledu, a pokud provozovatel přenosové soustavy nesplní své povinnosti, může mu ukládat závazná rozhodnutí (§ 29 a 54 EnWG 2011). A konečně orgán BNetzA pro rok 2012 přímo určil, jakou celkovou částku z příplatku podle § 19 je nutno vyplácet jako odškodnění (viz 37. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí).

5.1.4. EXISTENCE STÁTNÍCH PROSTŘEDKŮ

- (124) Aby selektivní výhody představovaly státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, musí být poskytnuty přímo nebo nepřímo ze státních prostředků. Pojem „zásah ze státních prostředků“ se nevztahuje pouze na výhody, které jsou poskytnuty přímo státem, ale také na výhody, „které jsou poskytnuty prostřednictvím veřejné nebo soukromé entity, která byla určena nebo zřízena tímto státem ze účelem správy podpory.“ ⁽⁶⁷⁾ V tomto smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy zahrnuje veškeré finanční prostředky, které mohou orgány veřejné moci skutečně použít k podpoře podniků, přičemž není rozhodné, zda jsou tyto prostředky trvale v majetku státu, či nikoli ⁽⁶⁸⁾.

⁽⁶⁶⁾ Viz sdělení Komise o pojmu státní podpory uvedené v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1), bod 138; viz rozsudek ze dne 8. září 2011, *Paint Graphos* a další, spojené věci C-78/08 až C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, body 69 a 70; rozsudek ze dne 6. září 2006, *Portugalsko v. Komise*, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, bod 81; rozsudek ze dne 8. září 2011, *Komise v. Nizozemsko*, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551; rozsudek ze dne 22. prosince 2008, *British Aggregates v. Komise*, C-487/06 P, ECLI:EU:C:2008:757; rozsudek ze dne 18. července 2013, *P Oy*, C-6/12, ECLI:EU:C:2013:525, bod 27 a následující body.

⁽⁶⁷⁾ Rozsudek ze dne 22. března 1977, *Steinike & Weinlig v. Německo*, C-78/76, ECLI:EU:C:1977:52, bod 21; rozsudek ze dne 13. března 2001, *PreussenElektra*, C-379/98, ECLI:EU:C:2001:160, bod 58; rozsudek ze dne 30. května 2013, *Doux Elevage*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348, bod 26; rozsudek ze dne 19. prosince 2013, *Association Vent de Colère*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, bod 20; rozsudek ze dne 17. března 1993, *Slovan Neptun*, spojené věci C-72/91 a C-73/91, ECLI:EU:C:1993:97, bod 19; rozsudek ze dne 9. listopadu 2017, *Komise v. TV2/Danmark*, C-656/15 P, ECLI:EU:C:2017:836, bod 44.

⁽⁶⁸⁾ Rozsudek ze dne 30. května 2013, *Doux Elevage a Cooperative agricole UKL-ARREE*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348, bod 34; rozsudek ze dne 27. září 2012, *Francie v. Komise*, T-139/09, ECLI:EU:T:2012:496, bod 36; rozsudek ze dne 19. prosince 2013, *Association Vent de Colère*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, bod 21.

- (125) Pouhá skutečnost, že tato výhoda není financována přímo ze státního rozpočtu, proto nepostačuje k vyloučení možnosti, že jsou zahrnuty státní prostředky. Z judikatury Soudního dvora Evropské unie vyplývá, že není nezbytné ve všech případech zjišťovat, zda byl proveden převod z rozpočtu nebo od veřejného subjektu, aby zvýhodnění poskytnuté jednomu nebo několika podnikům mohlo být považováno za státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy ⁽⁶⁹⁾.
- (126) Stejně tak soukromá povaha prostředků nebrání tomu, aby mohly být považovány za státní prostředky ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy ⁽⁷⁰⁾. Komise proto v rozhodnutí ve věci *Francie v. Komise* ⁽⁷¹⁾, kde Tribunál dospěl k závěru, že relevantním kritériem pro posouzení existence veřejných prostředků, nezávisle na jejich původním zdroji, je tedy stupeň, v němž veřejný orgán zasahuje do vymezení dotčených opatření a způsobů jejich financování. Pouhá skutečnost, že režim podpor, který se vztahuje na určité hospodářské subjekty daného odvětví, jenž je zcela nebo zčásti financován z příspěvků ukládaných veřejným orgánem a vybíraných od některých hospodářských subjektů, proto nepostačuje k tomu, aby byl tento režim zbaven povahy podpory poskytované státem ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy ⁽⁷²⁾. Stejně tak skutečnost, že tyto prostředky nejsou v žádném okamžiku majetkem státu, nevyklučuje, že mohou představovat státní prostředky, pokud jsou pod kontrolou státu ⁽⁷³⁾. Ve skutečnosti pojem podpory poskytnuté ze státních prostředků slouží k tomu, aby se na oblast působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy vztahovaly nejen podpory poskytnuté přímo státem, ale rovněž podpory poskytované veřejnými či soukromými entitami, které byly určeny nebo zřízeny státem ⁽⁷⁴⁾.
- (127) Tato argumentace byla použita také ve věci *Essent* ⁽⁷⁵⁾. V tomto případě měl Soudní dvůr posoudit zákon, který stanovil, že provozovatelé nizozemské elektroenergetické sítě musí vybírat příplatek k ceně elektřiny spotřebované soukromými spotřebiteli elektřiny a výnosy z tohoto příplatku přenést na SEP, společnou dceřinou společnost všech čtyř výrobců elektřiny, s cílem kompenzovat jim tzv. „uvízlé náklady“. Tento příplatek museli provozovatelé sítí předat společnosti SEP, která měla tyto výnosy vybírat a využívat je až do určité výše stanovené zákonem za účelem pokrytí uvízlých nákladů. V tomto ohledu Soudní dvůr uvedl, že společnost SEP byla státem oprávněna, aby spravovala státní prostředky ⁽⁷⁶⁾. Soudní dvůr konstatoval, že nizozemský systém zahrnuje státní prostředky ⁽⁷⁷⁾.
- (128) Na základě této judikatury lze dospět k závěru, že dotace financované z parafiskálních poplatků nebo příspěvků uložených státem a spravovaných a rozdělovaných v souladu s právními předpisy znamenají převod státních prostředků, i když nejsou poskytovány veřejnými orgány, ale soukromými subjekty určenými státem, které jsou od veřejné moci oddělené.
- (129) To potvrdil Soudní dvůr ve věci *Vent de Colère* ⁽⁷⁸⁾, kde Soud zejména uvedl, že skutečnost, že část vybraných finančních prostředků není převáděna přes účet *Caisse des dépôts et consignations*, ale ponechávají si ji podniky, na které se vztahuje povinnost výkupu elektřiny za sazby výkupních cen obnovitelných zdrojů, nepostačuje k vyloučení existence zásahu za použití státních prostředků.
- (130) Soudní dvůr vyloučil převod státních prostředků pouze za velmi specifických okolností: Soudní dvůr například ⁽⁷⁹⁾ dospěl k závěru, že rozhodnutí vnitrostátního orgánu, kterým se na všechny příslušníky určitého odvětví rozšiřuje působnost dohody, která zavádí v rámci mezioborové organizace uznané vnitrostátním orgánem příspěvek, a stanoví tak jeho závaznost, za účelem umožnění provádění některých činností v oblasti propagace a vztahů s veřejností, nepředstavuje státní podporu. V tomto ohledu Soudní dvůr konstatoval, že toto opatření nebylo financováno ze státních prostředků, neboť o způsobu využití zdroje vyplývajícího z tohoto

⁽⁶⁹⁾ Viz rozsudek ze dne 16. května 2002, *Francie v. Komise*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, bod 36; rozsudek ze dne 17. července 2008, *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, bod 70; rozsudek ze dne 19. prosince 2013, *Association Vent De Colère!* a další, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, body 19–21; rozsudek ze dne 13. září 2017, *ENEA*, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, bod 25; viz rovněž rozsudek ze dne 30. května 2013, *Doux Elevage a Cooperative agricole UKL-ARREE*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348, bod 34, a rozsudek ze dne 19. března 2013, *Bouygues Telecom v. Komise*, spojené věci C-399/10 P a C-401/10 P, ECLI:EU:C:2013:175, bod 100.

⁽⁷⁰⁾ Rozsudek ze dne 12. prosince 1996, *Air France v. Komise*, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, body 63–65; rozsudek ze dne 9. listopadu 2017, *Komise v. TV2/Danmark*, C-656/15 P, ECLI:EU:C:2017:836, bod 48.

⁽⁷¹⁾ Rozsudek ze dne 27. září 2012, *Francie v. Komise*, T-139/09, ECLI:EU:T:2012:496.

⁽⁷²⁾ Rozsudek ze dne 27. září 2012, *Francie v. Komise*, T-139/09, ECLI:EU:T:2012:496, bod 61.

⁽⁷³⁾ Rozsudek ze dne 12. prosince 1996, *Air France v. Komise*, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, body 65–67; rozsudek ze dne 16. května 2002, *Francie v. Komise*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, bod 37; rozsudek ze dne 30. května 2013, *Doux Elevage a Cooperative agricole UKL-ARREE*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348, bod 35.

⁽⁷⁴⁾ V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. března 1977, *Steinike & Weinlig*, C-78/76, ECLI:EU:C:1977:52, bod 21; rozsudek ze dne 17. března 1993, *Sloman Neptun*, spojené věci C-72/91 a C-73/91, ECLI:EU:C:1993:97, bod 19, a rozsudek ze dne 10. května 2016, *Německo v. Komise*, T-47/15, ECLI:EU:T:2016:281, bod 81; rozsudek ze dne 9. listopadu 2017, *Komise v. TV2/Danmark*, C-657/15 P, ECLI:EU:C:2017:837, bod 36.

⁽⁷⁵⁾ Rozsudek ze dne 17. července 2008, *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413.

⁽⁷⁶⁾ Rozsudek ze dne 17. července 2008, *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, bod 74.

⁽⁷⁷⁾ Rozsudek ze dne 17. července 2008, *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, bod 66.

⁽⁷⁸⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 19. prosince 2013, *Association Vent de Colère*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, bod 27.

⁽⁷⁹⁾ Rozsudek ze dne 30. května 2013, *Doux Elevage*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348; rozsudek ze dne 15. července 2004, *Pearle*, C-345/02, ECLI:EU:C:2004:448.

poplatku nerozhodoval stát, ale tato mezioborová organizace. Tyto prostředky v plné míře sloužily ke splnění cílů, které určila dotčená organizace. Příslušné zdroje tedy nepodléhaly neustálé veřejné kontrole a nebyly k dispozici státním orgánům.

- (131) V rozsudku ve věci *PreussenElektra* Soudní dvůr konstatoval, že zákon o napájení proudem (*Stromeinspeisungsgesetz*)⁽⁸⁰⁾ ve znění platném v roce 1998 nezahrnoval veřejnou ani soukromou entitu zřízenou za účelem správy této podpory nebo touto správou pověřenou⁽⁸¹⁾. Tento závěr vycházel z poznatku, že *Stromeinspeisungsgesetz* zavedl mechanismus, který byl omezen tím, že přímo ukládá podnikům zásobujícím elektrinou a provozovatelům elektrizačních soustav stojících v síti výše, aby nakupovali elektřinu z obnovitelných zdrojů za pevnou cenu, aniž by tok plateb spravoval jakýkoli orgán⁽⁸²⁾. Situaci podle *Stromeinspeisungsgesetz* charakterizovala celá řada dvoustranných vztahů mezi výrobcí elektřiny z obnovitelných zdrojů a dodavateli elektřiny. Stát nestanovil žádný příplatek, který by odškodňoval dodavatele elektřiny za finanční zátěž vyplývající z povinnosti dodávek. Proto nebyl nikdo pověřen správou tohoto příplatku a příslušných finančních toků.
- (132) Naopak, ve věci *Vent de Colère* Soudní dvůr uvedl, že francouzský podpůrný systém byl odlišný od situace zkoumané ve věci *PreussenElektra* ve dvou ohledech: Ve věci *PreussenElektra* nebyly dotčené podniky dotčným členským státem oprávněny, aby spravovaly státní prostředky, ale měly povinnost výkupu za použití vlastních finančních prostředků. Ve věci *PreussenElektra* navíc neexistoval žádný státem zavedený a regulovaný mechanismus kompenzace dodatečných nákladů plynoucích z této povinnosti výkupu, prostřednictvím kterého by stát zaručoval těmto soukromým subjektům plné pokrytí uvedených dodatečných nákladů⁽⁸³⁾.
- (133) Soudní dvůr tento diferencovaný přístup k posouzení státních prostředků nedávno potvrdil. Ve věci *ENEA S.A.* Soudní dvůr rozhodl, že vnitrostátní opatření, které ukládá jak soukromým, tak veřejným podnikům povinnost výkupu elektřiny vyráběné kogenerací, není státním zásahem ani zásahem za použití státních prostředků, pokud takové dodatečné náklady vyplývající z této výkupní povinnosti nebyly úplně přeneseny na konečné odběratele, nebyly financovány prostřednictvím povinného příspěvku uloženého členským státem ani neexistoval mechanismus plného vyrovnání⁽⁸⁴⁾.
- (134) Vzhledem k těmto zásadám je pro účely posouzení, zda financování úplného osvobození vyplývajícího z § 19 odst. 2 druhé věty nařízení StromNEV 2011 zahrnuje státní prostředky, nutné rozlišovat mezi financováním úplného osvobození v roce 2011 a financováním tohoto osvobození v letech 2012 a 2013, tj. po zavedení příplatku podle § 19.

5.1.4.1. **Financování ze státních prostředků poté, co orgán BNetzA zavedl příplatek podle § 19 (v letech 2012 a 2013)**

- (135) Na základě mechanismu odškodnění stanoveného v § 19 odst. 2 šesté a sedmé větě nařízení StromNEV 2011 popsané v oddíle 2.4 tohoto rozhodnutí uložil orgán BNetzA regulačním rozhodnutím ze dne 14. prosince 2011 provozovatelům distribučních soustav povinnost vybírat od konečných odběratelů příplatek podle § 19 a měsíčně převádět výnosy z tohoto příplatku na provozovatele přenosové soustavy.
- (136) Ve 49. až 84. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, proč se domnívá, že toto úplné osvobození musí být považováno za financované ze státních prostředků. Tyto důvody lze shrnout takto:
- úplné osvobození odpovídá politice státu;
 - provozovatelům sítí je ze zákona poskytnuta záruka, že za finanční ztráty vyplývající z úplného osvobození obdrží odškodnění v plné výši formou příplatku uživatelů sítí za spotřebu elektřiny; tj. není nutné, aby toto osvobození financovali z vlastních finančních prostředků;
 - PPS byli pověřeni řízením finančních toků vyplývajících z tohoto osvobození a z příplatku podle § 19;

⁽⁸⁰⁾ BGBl. I s. 2633.

⁽⁸¹⁾ Rozsudek ze dne 13. března 2001, *PreussenElektra*, C-379/98, ECLI:EU:C:2001:160, body 58 a 59.

⁽⁸²⁾ Rozsudek ze dne 13. března 2001, *PreussenElektra*, C-379/98, ECLI:EU:C:2001:160, bod 56. Viz rovněž rozsudek ze dne 17. července 2008, *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, bod 74, kde Soudní dvůr konstatuje, že ve věci *PreussenElektra* podniky nebyly státem oprávněny, aby spravovaly státní prostředky.

⁽⁸³⁾ Rozsudek ze dne 19. prosince 2013, *Association Vent de Colère*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, body 34–36.

⁽⁸⁴⁾ Rozsudek ze dne 13. září 2017, *ENEA*, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, bod 30.

- d) PPS nemohou využívat příjmy z tohoto příplatku dle vlastního uvážení vzhledem k tomu, že příplatek podle § 19 musí být omezen na finanční ztráty vyplývající z tohoto osvobození; jakýkoli přebytek příjmů vyplývajících z tohoto příplatku musí být odečten od příplatků, které mají být uhrazeny v následujících letech;
- e) příplatek podle § 19 neodpovídá platbě za službu nebo zboží.
- (137) Komise nesdílí názory vyjádřené jak Německem, tak zúčastněnými stranami, že úplné osvobození nelze považovat za financování ze státních prostředků, protože finanční prostředky, z nichž je osvobození financováno, neprojdou přes státní rozpočet. Jak bylo připomenuto ve 125. až 129. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí, Soud opakovaně rozhodl, že pojem státních prostředků může být naplněn i v případě, že je podpora financována ze soukromých prostředků, které jsou uloženy státem a spravovány a rozdělovány v souladu s právními předpisy. Podle Soudního dvora takový systém financování předpokládá převod státních prostředků navzdory skutečnosti, že tyto prostředky nejsou spravovány veřejnými orgány, ale soukromými subjekty určenými státem, které jsou od veřejné moci oddělené.
- (138) Komise se domnívá, že ztráty příjmů vyplývající z úplného osvobození od síťových poplatků v letech 2012 a 2013 byly v plném rozsahu přeneseny na konečné odběratele pomocí mechanismu plného vyrovnání financovaného z povinného příspěvku, který jim uložil stát.
- (139) Jak je uvedeno v 35. až 39. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí, právní rámec platný v letech 2012 a 2013 stanovil mechanismus financování, který by vyrovnával ztráty příjmů provozovatele sítě, k níž jsou připojeni spotřebitelé základního zatížení, kterých se osvobození týká. Provozovatelé přenosových soustav měli povinnost odškodnit provozovatele distribučních soustav za jejich ztráty a vyrovnat tuto dodatečnou finanční zátěž mezi sebou. V souladu s regulačním rozhodnutím orgánu BNetzA ze dne 14. prosince 2011 přijatým na základě § 29 odst. 1 EnWG a § 30 odst. 2 bodu 6 StromNEV 2011 byli provozovatelé přenosových soustav za tuto finanční zátěž odškodněni prostřednictvím příplatku podle § 19.
- (140) Příplatek podle § 19 představoval pro konečné odběratele parafiskální odvod. Jako takový netvořil součást obecného režimu síťových poplatků, jak to naznačují připomínky předložené zúčastněnými stranami. Samotný orgán BNetzA ve svém rozhodnutí ze dne 14. prosince 2011 vysvětlil, že příplatek podle § 19 měl zvláštní účel, kterým bylo odškodnit PPS za jejich finanční ztráty, a tudíž neodpovídal všeobecnému síťovému poplatku, ale jednalo se spíše o „jiný poplatek“ ve smyslu § 17 odst. 8 nařízení StromNEV, který je nutno vybírat odděleně od všeobecných síťových poplatků. Tuto skutečnost dále potvrdily německé soudy a zejména Spolkový soudní dvůr, který dospěl k závěru, že příplatek podle § 19 neodpovídá síťovému poplatku, ale odpovídá příplatku, jehož cílem bylo pokrýt finanční ztráty vyplývající z osvobození podle § 19 odst. 2 druhé věty nařízení StromNEV 2011 (viz 52. a 53. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí).
- (141) Příplatek podle § 19 představuje povinný příspěvek uložený státem. Byl stanoven v nařízení StromNEV 2011 a následně zaveden závazným regulačním rozhodnutím BNetzA, vysokého spolkového orgánu veřejné správy pověřeného správními a regulačními úkoly, který jedná pod dohledem ministerstva hospodářství a energetiky. Jeho předsedu a místopředsedu jmenuje ministr, přičemž jeho rada je složena ze zástupců Spolkového sněmu a Spolkové rady ⁽⁸⁵⁾.
- (142) Dále byli provozovatelé sítí pověřeni vybíráním a správou příplatku podle § 19 v souladu s platným právním rámcem. V tomto ohledu je třeba připomenout, že Soudní dvůr opakovaně rozhodl, že správou státních prostředků může být pověřen i soukromý subjekt. Také z rozsudku ve věci Essent vyplývá, že správou příplatku může být pověřen více než jen jeden subjekt.
- (143) Za prvé, provozovatelé distribučních soustav a PPS byli povinni vybírat příplatek podle § 19 od konečných odběratelů, a provozovatelé distribučních soustav byli povinni příplatek podle § 19 převést na PPS.
- (144) Za druhé, PPS mohli využít příjmy z příplatku podle § 19 výhradně za účelem odškodnění za ztráty příjmů vyplývajících z osvobození spotřebitelů základního zatížení podle § 19 odst. 2 druhé věty nařízení StromNEV 2011 a z vyrovnávacího mechanismu popsaného v 35. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí. To dokládá skutečnost, že výše příplatku podle § 19 byla přizpůsobena finančním potřebám, které toto úplné osvobození vyvolalo. Zejména veškeré výnosy v roce x překračující částku nezbytnou k odškodnění za tuto finanční zátěž vedly ke snížení příplatku v roce x+2 (viz 39. bod odůvodnění). Komise proto nesdílí názor Německa a zúčastněných stran, podle něhož provozovatelé sítí měli při využívání příjmů z příplatku podle § 19 plnou volnost.

⁽⁸⁵⁾ Viz § 1, 3, 4 a 5 zákona o Spolkové síťové agentuře pro elektřinu, plyn, telekomunikace, poštu a železnice ze dne 7. července 2005 (BGBl. I s. 1970, 2009).

- (145) S ohledem na výše uvedené skutečnosti je třeba poznamenat, že zavedení příplatku podle § 19 poskytlo provozovatelům sítí záruku toho, že získají odškodnění v plné výši za ztráty příjmů vyplývající z osvobození poskytnutého podle § 19 odst. 2 věty druhé nařízení StromNEV 2011, a že situace je tedy odlišná od případů PreussenElektra a ENEA⁽⁸⁶⁾, kdy podniky, na které se vztahoval povinný výkup, musely tuto povinnost financovat z vlastních finančních prostředků a nemohly tyto náklady přenést na své zákazníky.
- (146) V tomto ohledu nelze přijmout stanovisko zúčastněných stran, že v případě příjmů z příplatku podle § 19 neexistuje vztah závazného určení vůči financování osvobození podle § 19 odst. 2 druhé věty nařízení StromNEV 2011. Od roku 2012 totiž nebylo možné financovat osvobození od síťových poplatků jinak než prostřednictvím příplatku podle § 19, který byl vypočten tak, aby přesně odpovídal finančním potřebám vyplývajícím z tohoto osvobození.
- (147) Na základě těchto skutečností Komise trvá na svém závěru, že výhoda poskytnutá spotřebitelům základního zatížení formou úplného osvobození v letech 2012 a 2013 musí být považována za výhodu financovanou ze státních prostředků.

5.1.4.2. *Financování ze státních prostředků před zavedením příplatku podle § 19 (rok 2011)*

- (148) Úplné osvobození podle § 19 odst. 2 druhé věty nařízení StromNEV 2011 sice bylo použitelné ode dne 1. ledna 2011, příplatek podle § 19 však vstoupil v platnost až dne 1. ledna 2012 (viz 40. bod odůvodnění tohoto rozhodnutí). Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení tedy Komise zpochybnila, zda byla osvobození poskytnutá v roce 2011 rovněž financována ze státních zdrojů, a vyzvala Německo, aby poskytlo dodatečné informace o tom, jakým způsobem bylo financováno úplné osvobození v roce 2011.
- (149) Na základě dodatečných informací poskytnutých Německem, ale také s ohledem na připomínky zúčastněných stran, se Komise domnívá, že mechanismus financování, který byl zaveden v roce 2011, nezahrnuje státní prostředky.
- (150) Jak vysvětlilo Německo (viz 77. bod odůvodnění) a jak výslovně uvedl orgán BNetzA v regulačním rozhodnutí ze dne 14. prosince 2011, nefungoval v roce 2011 žádný mechanismus odškodnění a vzájemného započtení. Zejména nebyl dosud použitelný čl. 19 odst. 2 šestá a sedmá věta nařízení StromNEV 2011. Z toho vyplývá, že ztráty způsobené úplným osvobozením od síťových poplatků v roce 2011 nebyly přeneseny na konečné odběratele pomocí mechanismu plného vyrovnání, případně v roce 2011, kdy dosud nebyl zaveden příplatek podle § 19, pomocí státem uloženého povinného příspěvku.
- (151) Namísto toho museli provozovatelé distribučních soustav a PPS v souladu s regulačním rozhodnutím ze dne 14. prosince 2011 pokrýt ztráty příjmů, k nimž došlo v důsledku úplného osvobození v roce 2011, z vlastních zdrojů.
- (152) Tyto ztráty mohli zahrnout jako náklady do svých regulačních účtů zřízených podle nařízení ARegV 2011. Jak je však uvedeno ve 47. bodě odůvodnění, ztráty příjmů vzniklé v roce 2011 nemohly být získány zpět úpravou síťových poplatků za rok 2011 vzhledem k tomu, že síťové poplatky musí být stanoveny předem a v průběhu daného roku je nelze měnit. Ztráty příjmů – pokud nebyly kompenzovány jiným nárůstem tržeb a tudíž z vlastních zdrojů PPS a provozovatelů distribučních soustav za rok 2011 – musely být zapsány na *Regulierungsskonto*. Pokud by na konci regulačního období končícího v roce 2013 došlo ke kompenzaci ztrát příjmů za rok 2011 dodatečnými příjmy v jiných letech tohoto regulačního období, nedošlo by k žádnému odškodnění za ztráty a tyto ztráty by byly pokryty z vlastních zdrojů PPS a provozovatelů distribučních soustav. Pouze v případech, kdy ztráty nebylo možné vzájemně vyrovnat s dodatečnými příjmy v regulačním období končícím v roce 2013, by mohla ztráta příjmů v roce 2011 vést k nepřímému odškodnění v následujícím regulačním období. Nicméně ani v této situaci neexistovala záruka úplného odškodnění. Úroveň odškodnění závisela spíše na jiných faktorech, zejména na efektivnosti (nebo neefektivnosti) provozovatelů distribučních soustav a PPS, neboť nařízení ARegV nevychází ze skutečných nákladů, ale z ideálních nákladů efektivního podniku.
- (153) Provozovatelé sítí tedy neměli žádnou záruku, že budou odškodněni za ztrátu příjmů vyplývající z úplného osvobození v roce 2011. Jinými slovy, provozovatelé sítí museli v roce 2011 financovat toto úplné osvobození z vlastních finančních prostředků.

⁽⁸⁶⁾ Rozsudek ze dne 13. března 2001, PreussenElektra, C-379/98, ECLI:EU:C:2001:160 a rozsudek ze dne 13. září 2017, ENEA, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671.

- (154) Komise proto dospěla k závěru, že výhoda poskytovaná spotřebitelům základního zatížení ve formě úplného osvobození od síťových poplatků v roce 2011 musela být financována z vlastních zdrojů provozovatelů sítí a nebyla financována ze státních prostředků ⁽⁸⁷⁾.

5.1.5. OVLIVNĚNÍ OBCHODU MEZI ČLENSKÝMI STÁTY

- (155) V souladu s ustálenou judikaturou Soudního dvora není za účelem kvalifikace vnitrostátního opatření jako státní podpory třeba prokazovat skutečný dopad dotčené podpory na obchod mezi členskými státy, ale pouze zkoumat, zda tato podpora může tento obchod ovlivnit ⁽⁸⁸⁾. Pokud podpora poskytnutá členskými státy posiluje zejména postavení podniku oproti jiným konkurenčním podnikům v rámci obchodu uvnitř Společenství, je třeba mít za to, že tento obchod je podporou ovlivněn ⁽⁸⁹⁾.
- (156) Jak je uvedeno výše, velká většina dotčených podniků působí v chemickém průmyslu (včetně průmyslových plynů), papírenském, textilním a ocelářském průmyslu, v průmyslu neželezných kovů, ropných rafinériích a ve výrobě skla. Někteří příjemci také provozují datová centra jako poskytovatelé služeb. Všechna tato odvětví jsou otevřena obchodu mezi členskými státy s přeshraniční výměnou zboží. Úplné osvobození osvobozuje dotčené podniky od nákladů, které musí obvykle vynaložit podniky, které působí ve stejném odvětví v jiných členských státech (síťové poplatky), a tím posiluje postavení osvobozených podniků v porovnání s jinými podniky, které soutěží v rámci obchodu uvnitř Unie; úplné osvobození od síťových poplatků tedy může ovlivnit obchod mezi členskými státy.

5.1.6. OVLIVNĚNÍ HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

- (157) Má se za to, že opatření provedené státem narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž, pokud může posílit soutěžní postavení příjemce ve vztahu k ostatním podnikům, s nimiž soutěží ⁽⁹⁰⁾.
- (158) Výrobní odvětví, ve kterých zpravidla osvobozené podniky působí, stejně tak jako trh datových center, jsou otevřena hospodářské soutěži. V řadě těchto odvětví představují náklady na elektřinu velký podíl výrobních nákladů, což potvrdilo Německo ve svém dopise ze dne 6. prosince 2013, pokud jde o papír, cement, chemická odvětví a odvětví výroby hliníku a jiných kovů. V této souvislosti úplné osvobození od síťových poplatků snižuje výrobní náklady osvobozených podniků. Může tedy zlepšit soutěžní postavení příjemců tohoto osvobození v porovnání s jejich konkurenty v jiných členských státech. Je také pravděpodobné, že zlepší jejich soutěžní postavení v porovnání s podniky, které nedosahují roční spotřeby elektrické energie 10 GWh a 7 000 hodin plného využívání, ale které působí ve stejném odvětví. Úplné osvobození tedy hrozí narušením hospodářské soutěže.
- (159) Je třeba konstatovat, že ani vliv na obchod, ani narušení hospodářské soutěže nelze vyloučit z důvodu údajně vyšší úrovně nákladů na elektřinu v Německu v porovnání s náklady na elektřinu v jiných členských státech. § 19 odst. 2 druhá věta nařízení StromNEV 2011 umožnila úplné osvobození spotřebitelů základního zatížení od síťových poplatků. V důsledku toho nenesli tito spotřebitelé žádnou finanční zátěž vyplývající z používání elektroenergetických sítí, zatímco konkurenční podniky v jiných členských státech musely hradit síťové poplatky. Soudní dvůr navíc již rozhodl, že okolnost, že členský stát usiluje jednostrannými opatřeními o sblížení soutěžních podmínek, které existují v určitém hospodářském odvětví s těmi, které existují v ostatních členských státech, nemůže zbavit tato opatření povahy podpor ⁽⁹¹⁾.

5.1.7. ZÁVĚR OHLEDNĚ EXISTENCE PODPORY

- (160) Ve světle výše uvedených skutečností představuje úplné osvobození od síťových poplatků, které platilo v letech 2012 a 2013 pro spotřebitele základního zatížení, jejichž roční spotřeba elektřiny překročila 10 GWh a dosáhla 7 000 hodin plného využívání, státní podporu v rozsahu, v němž byli tito spotřebitelé osvobozeni od síťových nákladů vzniklých v důsledku jejich spotřeby elektřiny a od minimálního příspěvku ve výši 20 % zveřejněného síťového poplatku.
- (161) Osvobození od síťových poplatků poskytnuté v roce 2011 nebylo financováno ze státních prostředků, a proto nepředstavovalo státní podporu.

⁽⁸⁷⁾ Rozsudek ze dne 13. března 2001, PreussenElektra, C-379/98, ECLI:EU:C:2001:160 a rozsudek ze dne 13. září 2017, ENEA, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671.

⁽⁸⁸⁾ Rozsudek ze dne 8. května 2013, Libert a další, spojené věci C-197/11 a C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, bod 76.

⁽⁸⁹⁾ Rozsudek ze dne 8. května 2013, Libert a další, spojené věci C-197/11 a C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, bod 77.

⁽⁹⁰⁾ Viz rozsudek ze dne 17. září 1980, Phillip Morris, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, bod 11.

⁽⁹¹⁾ Rozsudek ze dne 3. března 2005, Wolfgang Heiser v. Finanzamt Innsbruck, C-172/03, ECLI:EU:C:2004:678, bod 54.

5.2. NEZÁKONNOST

- (162) Tím že Německo neoznámilo toto opatření před jeho zavedením, nesplnilo své povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy. Dotyčné opatření tudíž představuje protiprávní státní podporu.

5.3. SLUČITELNOST S VNITŘNÍM TRHEM

- (163) Níže uvedené posouzení slučitelnosti se týká pouze úplného osvobození poskytnutého spotřebitelům základního zatížení v letech 2012 a 2013 v rozsahu, v němž představuje podporu (viz 160. bod odůvodnění).
- (164) Komise vznesla ve svém rozhodnutí o zahájení řízení pochybnosti o tom, zda by bylo možné prohlásit úplné osvobození spotřebitelů základního zatížení od síťových poplatků za slučitelné s vnitřním trhem. Komise proto vyzvala Německo, aby předložilo další připomínky týkající se slučitelnosti tohoto úplného osvobození s vnitřním trhem.
- (165) Německo uvedlo, že toto úplné osvobození může být prohlášeno za slučitelné na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) nebo c) Smlouvy vzhledem k tomu, že je zaměřeno na následující cíle:
- zajištění bezpečnosti zásobování elektřinou;
 - usnadnění podpory elektřiny z obnovitelných zdrojů;
 - zavedení systému přístupu k síťové soustavě bez diskriminace mezi uživateli soustavy podle článku 32 směrnice 2009/72/ES;
 - zajištění toho, aby síťové poplatky odrážely skutečné náklady podle článku 14 nařízení (ES) č. 714/2009.
- (166) Obecně se Německo rovněž domnívalo, že úplné osvobození by posílilo konkurenceschopnost evropského průmyslu a bylo by v souladu s cílem Unie, který je zaměřen na reindustrializaci Evropy.

5.3.1. SLUČITELNOST NA ZÁKLADĚ ČL. 107 ODST. 3 PÍSM. b)

- (167) Pokud jde o první německé východisko slučitelnosti, je třeba poznamenat, že úplné osvobození není spojeno s žádným specifickým a konkrétním „významným projektem společného evropského zájmu“. Německo nepopsalo žádný takový projekt, jehož provedení by bylo podporováno úplným osvobozením od síťových poplatků. Německo také nepředložilo žádné informace, které by prokazovaly, že úplné osvobození by napravilo vážnou poruchu hospodářství v Německu. Úplné osvobození tedy nemůže být odůvodněno podle čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy.

5.3.2. SLUČITELNOST NA ZÁKLADĚ ČL. 107 ODST. 3 PÍSM. c)

- (168) Ustanovení čl. 107 odst. 1 Smlouvy stanoví obecnou zásadu zákazu státní podpory v Unii. Komise však může prohlásit opatření podpory za slučitelné přímo podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, je-li zaměřeno na dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu⁽⁹²⁾ a je pro tento účel vhodné, je k dosažení tohoto cíle nezbytné, má motivační účinek a je přiměřené, pokud pozitivní účinky společného cíle převažují nad negativními účinky na hospodářskou soutěž a obchod.
- (169) Členský stát nese důkazní břemeno ohledně slučitelnosti⁽⁹³⁾.
- (170) Vzhledem k tomu, že Německo tvrdí, že úplné osvobození přispívá k podpoře výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů a k bezpečnosti dodávek, Komise ověřila, že dotčené opatření by spadalo do působnosti pokynů Společenství ke státní podpoře na ochranu životního prostředí⁽⁹⁴⁾. Pokyny Společenství ke státní podpoře na ochranu životního prostředí však neobsahují pravidla slučitelnosti opatření zaměřených na zajištění bezpečnosti dodávek. Pokud jde o podporu výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů, obsahují pouze kritéria slučitelnosti

⁽⁹²⁾ Rozsudek ze dne 14. ledna 2009, Kronoply v. Komise, T-162/06, ECLI:EU:T:2009:2, zejména body 65, 66, 74 a 75; rozsudek ze dne 8. června 1995, Siemens v. Komise, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, bod 48.

⁽⁹³⁾ Rozsudek ze dne 28. dubna 1993, Itálie v. Komise, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, bod 20; rozsudek ze dne 15. června 2005, Regione autonoma della Sardegna v. Komise, T-171/02, ECLI:EU:T:2005:219, body 166–168.

⁽⁹⁴⁾ Pokyny Společenství ke státní podpoře na ochranu životního prostředí (2008/C 82/01) (Úř. věst. C 82, 1.4.2008, s. 1).

podpory poskytnuté zařízením vyrábějícím elektřinu z obnovitelných zdrojů (oddíl 1.5.6 pokynů Společenství ke státní podpoře na ochranu životního prostředí). Tato kritéria se však nevztahují na opatření podobná tomu, kterého se týká projednávaný případ, a které by spočívalo v osvobození spotřebitelů elektřiny od síťových poplatků s cílem „motivovat“ je k tomu, aby zůstali připojeni k síti tak, aby při výrobě elektřiny zařízením vyrábějícím elektřinu z obnovitelných zdrojů byla větší pravděpodobnost, že spotřebitelé budou spotřebovávat také tuto elektřinu. Pokyny Společenství ke státní podpoře na ochranu životního prostředí se na zde zkoumané opatření nevztahují. Komise proto přezkoumala slučitelnost úplného osvobození přímo podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

5.3.2.1. Cíl společného zájmu a vhodnost podpory

5.3.2.1.1. Soulad s evropskými právními předpisy o síťových poplatcích

- (171) Pokud jde o tento argument, odkazuje se na zjištění uvedená v 85. až 121. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí. Jak bylo v těchto zjištěních prokázáno, úplné osvobození poskytnuté oprávněným spotřebitelům základního zatížení v letech 2011 až 2013 jim poskytlo selektivní výhodu do té míry, do níž je osvobozovalo rovněž od síťových nákladů vzniklých v důsledku jejich spotřeby elektřiny. To není v souladu s cílem zajistit, aby síťové poplatky odrážely skutečné náklady, jak požaduje článek 14 nařízení (EU) č. 714/2009, není to v souladu ani se zásadou nediskriminace. Komise proto nesdílí názor Německa, že úplné osvobození od síťových poplatků přispívá k dosažení těchto cílů nebo je vyžadováno na základě evropských právních předpisů

5.3.2.1.2. Podpora bezpečnosti dodávek elektřiny z obnovitelných zdrojů

- (172) Německo tvrdí, že úplné osvobození přispívá k bezpečnosti dodávek a k podpoře elektřiny z obnovitelných zdrojů třemi různými způsoby (viz 165. bod odůvodnění):

— Nejprve uvádí, že spotřebitelé základního zatížení poskytovali potřebnou stabilizační službu v období 2011 až 2013 dříve, než bylo možné zavést opatření pro stabilizaci sítě. Německo tvrdí, že nepřetržitá a konstantní spotřeba elektřiny spotřebitelů základního zatížení, kterým bylo poskytnuto osvobození, sítí údajně ulehčuje a stabilizuje ji. Předvídatelnost spotřeby v základním zatížení, na kterou se osvobození vztahovalo, údajně přispívá k efektivnímu využívání výrobní kapacity, přičemž dochází ke snížení odchylek v oblasti frekvence a napětí. To údajně snižuje potřebu rezerv a vyvažování výkonu elektřiny. Německo navíc vysvětlilo, že osvobození spotřebitelé základního zatížení se často nacházejí v blízkosti velkých elektráren. Proto je vzdálenost, na kterou je elektřinu třeba dopravovat, relativně nízká, což údajně snižuje ztráty při přepravě a potřebu mít k dispozici zařízení k zajištění jalového výkonu. Zúčastněné strany rovněž zdůraznily, že spotřebitelé základního zatížení jsou často začleněni do pětifázového plánu PPS pro odlehčení sítě bez jakékoli smlouvy a bez jakéhokoli odškodnění. Některé zúčastněné strany také uvedly, že na konečné odběratele, kteří chtějí být připojeni k síti, se vztahují technické specifikace, které vyžadují určité investice zlepšující regulaci napětí, aniž by za ně byla poskytována odměna.

— Německo rovněž tvrdí, že konvenční elektrárny byly nezbytné pro zajištění bezpečného řízení sítě v době, kdy začala být elektřina z obnovitelných zdrojů využívána rychleji a kdy dosud nebyla vyvinuta flexibilní řešení elektrorozvodné soustavy (jako například reakce na poptávku)⁽⁹⁵⁾ vzhledem k tomu, že poskytují významné pomocné služby v rámci sítě, a že spotřebitelé základního zatížení byli nezbytní pro zachování existence těchto konvenčních elektráren, zejména s ohledem na rostoucí podíl elektřiny vyrobené z obnovitelných zdrojů.

— Německo zároveň tvrdí, že stabilní odběr elektřiny spotřebiteli základního zatížení zajišťoval, že vyrobená elektřina z obnovitelných zdrojů bude vždy spotřebována, což snížilo potřebu přijímat (další a nákladnější) opatření ke stabilizaci sítě (omezování kapacit). To usnadnilo transformaci energetiky a přispělo k podpoře elektřiny z obnovitelných zdrojů.

- (173) Obecně je třeba poznamenat, že cíle zajištění bezpečnosti dodávek a podpory elektřiny z obnovitelných zdrojů jsou uznávány jako cíle společného zájmu⁽⁹⁶⁾.

⁽⁹⁵⁾ Reakce na poptávku označuje změny ve spotřebě elektřiny konečnými spotřebiteli oproti jejich běžnému vzorci spotřeby v reakci na změny cen elektřiny v průběhu času (snížení spotřeby při vysokých cenách a zvýšení spotřeby při nízkých cenách).

⁽⁹⁶⁾ Ohledně bezpečnosti dodávek viz čl. 194 odst. 1 písm. b) Smlouvy a čl. 3 odst. 11 směrnice 2009/72/ES a rozsudek ze dne 22. října 2013, Staat der Nederlanden v. Essent a další, spojené věci C-105/12 až C-107/12, ECLI:EU:C:2013:677, bod 59; ohledně podpory obnovitelné energie viz čl. 194 odst. 1 písm. c) Smlouvy a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/28/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 16), bod 48 pokynů Společenství o státní podpoře na ochranu životního prostředí a 231. bod odůvodnění rozhodnutí Komise ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.38632 – Německo – EEG 2014 – reforma zákona o energii z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. C 325, 2.10.2015, s. 4).

(174) Je však třeba konstatovat, že není jasně prokázáno, že by úplné osvobození mohlo přispět k dosažení cílů bezpečnosti dodávek energie a podpory obnovitelné energie, a že by bylo pro tyto účely vhodné. Německo zejména neprokázalo, že by úplné osvobození mohlo přispět k dosažení sledovaných cílů a bylo k němu vhodné. Jak bude vysvětleno níže, úplné osvobození vede k protichůdným výsledkům z hlediska dosažených cílů a může představovat dokonce i překážku při dosahování předmětných cílů.

5.3.2.1.2.1. *Spotřeba v základním zatížení může představovat překážku pro dosažení cíle podpory elektřiny z obnovitelných zdrojů a bezpečnosti dodávek*

(175) Aby dokázalo, že úplné osvobození od síťových poplatků poskytnuté podle § 19 odst. 2 druhé věty nařízení StromNEV 2011 mohlo přispět k zajištění bezpečnosti dodávek energie v letech 2011 až 2013 a bylo k tomuto účelu vhodné, poukázalo Německo na určité množství charakteristik spotřebitelů základního zatížení, které usnadňují řízení sítě a které jsou prospěšné pro všechny uživatele sítě: jejich stabilní a předvídatelná poptávka snižuje potřebu vyrovnávacích opatření, rezerv a redispečinku. Vzhledem k tomu, že se zpravidla nacházejí blíže u elektráren, rovněž způsobují menší ztráty elektřiny během přepravy a vytvářejí menší potřebu zařízení na kompenzaci jalového výkonu.

(176) Je třeba konstatovat, že tyto prvky mohou snížit síťové náklady a usnadnit řízení sítě, a lze mít za to, že nepřímo usnadňují povinnosti PPS při zajišťování bezpečnosti dodávek. Avšak pokud lze přesně tytéž vlastnosti, které již byly použity pro odůvodnění individuálních síťových poplatků, použít znovu a na jejich základě konstatovat, že toto osvobození sleduje cíl obecného zájmu, znamenalo by to, že toto osvobození není v žádném případě nezbytné, nemá žádný další pobídkový účinek a nezajišťuje přiměřenost podpory, jak je podrobněji vysvětleno níže (oddíly 5.3.2.2 až 5.3.2.4). Kromě toho, jak uvidíme níže, mohlo by toto osvobození a podmínky, za nichž je poskytováno, představovat rovněž překážku opatření v oblasti flexibility, která Německo zavedlo v roce 2013 s cílem podpořit bezpečnost dodávek (viz 179. bod odůvodnění níže), a mohlo by rovněž zvýšit náklady na podporu elektřiny z obnovitelných zdrojů (viz 181. bod odůvodnění níže). Z těchto důvodů nelze toto osvobození považovat za vhodné pro dosažení cílů bezpečnosti dodávek a podpory elektřiny z obnovitelných zdrojů.

(177) Německo a zúčastněné strany rovněž uvedly, že úplné osvobození by bylo užitečné pro regulaci frekvence a řízení napětí.

(178) Je však třeba konstatovat, že tato regulace frekvence a řízení napětí, na které Německo a zúčastněné strany odkazují, neodpovídají službě poskytované spotřebiteli základního zatížení, ale konvenčními elektrárnami, což Německo a zúčastněné strany ve svých připomínkách připouštějí. Je vlastně vznesen argument, že spotřebitelé základního zatížení jsou nezbytní pro udržení životaschopnosti konvenčních elektráren. Tímto argumentem se zabývá 183. až 188. bod odůvodnění, které odkazují na tato zjištění. Pokud jde o příspěvi k pětifázovému plánu odlehčení sítě, odkazuje se na připomínky podle 97. bodu odůvodnění, kde se vyvozuje závěr, že úplné osvobození nelze považovat za odměnu za účast v pětifázovém plánu odlehčení sítě. Pokud jde o zařízení, která musí spotřebitelé základního zatížení instalovat, aby vyhověli požadavku, že se faktor posunu musí i nadále pohybovat v rozmezí + 0,9 a - 0,9, bylo již konstatováno, že cílem této povinnosti je zajistit bezpečné a řádné řízení sítě a že je uložena každému spotřebiteli, který žádá o přístup k síti, a nikoli pouze spotřebitelům základního zatížení (viz 99. bod odůvodnění a následující). Jen těžko je tedy lze považovat za odůvodnění osvobození spotřebitelů základního zatížení.

(179) Dále je třeba konstatovat, že Německo ve svých vyjádřeních uvedlo, že toto úplné osvobození indukovalo hodnotu z hlediska bezpečnosti dodávek pouze na přechodnou dobu (2011 až 2013) před zavedením různých opatření, jejichž cílem bylo zvýšit flexibilitu elektrorozvodné soustavy. Německo však již v roce 2012 přijalo nařízení o odpojení při přetížení (dále jen „nařízení ABLAV“) ⁽⁹⁷⁾, jehož cílem je nákup tří gigawattů (dále jen „GW“) přerušitelného zatížení s cílem dosáhnout větší flexibility poptávky. To vstoupilo v platnost v roce 2013 (poslední rok úplného osvobození) a vycházelo z § 13 odst. 4a EnWG 2011. Jeho účelem bylo zpřístupnit provozovatelům sítí přerušitelné zatížení umožňující řešit situace, kdy existuje příliš velká poptávka ve srovnání s dostupnou výrobou. K těmto situacím může docházet častěji u elektrorozvodných soustav s vysokým

⁽⁹⁷⁾ BGBl. I s. 2998.

(přerušovaným) pronikáním energie z obnovitelných zdrojů, neboť náhlý pokles větru nebo slunečního záření vede k náhlému snížení výroby. Větrné a sluneční energie může být rovněž méně, než se původně na základě předpovědi počasí očekávalo. Je však třeba poznamenat, že úplné osvobození spotřebitelů základního zatížení tyto spotřebitele ve skutečnosti motivuje k tomu, aby neposkytovali přerušitelné zatížení podle nařízení ABLAV, jelikož by pak nedosáhli 7 000 hodin plného využívání, což je v rozporu s cíli jiného opatření zaměřeného na bezpečnost dodávek. V roce 2013 proto úplné osvobození představovalo překážku z hlediska dalšího opatření, které zajišťovalo bezpečnost dodávek, protože odrazovalo spotřebitele základního zatížení od poskytování přerušitelného zatížení.

- (180) Německo navíc tvrdí, že osvobození spotřeby v základním zatížení údajně přispívá k podpoře elektřiny z obnovitelných zdrojů tím, že snižuje náklady na tuto podporu. Německo zejména uvádí, že stabilní odběr elektřiny spotřebiteli základního zatížení zajišťoval, že vyrobená elektřina z obnovitelných zdrojů bude vždy spotřebována, což snížilo potřebu omezovat a odškodňovat zařízení na výrobu elektřiny z obnovitelných zdrojů v případě takového omezení.
- (181) Je třeba poznamenat, že pokud by v letech 2011–2013 neexistovala akumulární zařízení napojená na elektrárny na výrobu elektřiny z obnovitelných zdrojů, a pokud by neexistovala ani flexibilní poptávka a pobídky ke zvýšení spotřeby v dobách, kdy je elektřiny z obnovitelných zdrojů dostatek, mohla by existence spotřeby v základním zatížení nepřímo snížit pravděpodobnost toho, že bude nutno omezit zařízení na výrobu elektřiny z obnovitelných zdrojů. Bylo by proto možno mít za to, že toto osvobození usnadňuje podporu výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů. Toto osvobození by však mohlo také nepřímo zvyšovat náklady na podporu elektřiny z obnovitelných zdrojů. Pokud totiž není k dispozici elektrická energie z obnovitelných zdrojů v důsledku náhlého poklesu větru nebo slunečního záření, způsobí nepružnost spotřebitelů základního zatížení vzniklá v důsledku tohoto osvobození nutnost zvýšit výkon konvenčních elektráren, nejpravděpodobněji uhelných nebo plynových elektráren, aby bylo možné pokrýt poptávku spotřebitelů základního zatížení v případě náhlých poklesů výroby energie z nestálých obnovitelných zdrojů. To by mohlo být vnímáno jako zvyšování nákladů na podporu elektřiny z obnovitelných zdrojů.
- (182) A konečně je třeba poznamenat, že osvobození je spotřebitelům základního zatížení poskytováno bez ohledu na to, kde se nacházejí. Nicméně jak vyplývá ze studie z roku 2012 (oddíl 2.3) může za určitých podmínek dojít k přetížení sítě, protože elektřina vyrobená například na severu překračuje přenosovou kapacitu potřebnou k dodávce elektřiny na jih, kde se nachází místo odběru. Toto přetížení by mohlo souviset s podmínkami silného větru. Studie z roku 2012 skutečně obsahuje scénář (viz obrázek 2.3), ve kterém jsou simulovány podmínky silného větru s cílem identifikovat potenciální problematická místa v síti. V takové situaci je nutné omezit provoz elektráren, které se nacházejí před takovým problematickým místem, a zvýšit výkon elektráren, které se nacházejí za tímto problematickým místem. Opatření v oblasti redispečinku zahrnují odškodnění poskytované jak elektrárnám, jejichž provoz je třeba omezit, tak elektrárnám, jejichž výkon je třeba zvýšit. Pokud se spotřebitel základního zatížení nachází za problematickým místem, nesníží se mu náklady na podporu elektřiny z obnovitelných zdrojů, ale naopak se zvýší. Vzhledem k tomu, že úplné osvobození postrádá jakýkoli místně vztážený cenový signál a je poskytováno zcela bez ohledu na problematická místa v síti, mohlo by toto osvobození zvýšit náklady na využívání elektřiny z obnovitelných zdrojů.

5.3.2.1.2.2. Nejasná souvislost mezi úplným osvobozením a bezpečností dodávek

- (183) Německá vláda rovněž tvrdila, že toto osvobození by (nepřímo) přispělo k bezpečnosti dodávek, neboť by zajistilo existenci konstantní spotřeby, která je sama o sobě podmínkou existence konvenčních výrobních kapacit; ty považuje za nezbytné nejen z důvodu poskytování služeb stabilizace sítě, ale také z důvodů uspokojení poptávky po elektřině v tržním prostředí, které se stále více vyznačuje flexibilními a decentralizovanými výrobními kapacitami založenými na energiích z obnovitelných zdrojů. Německo a některé zúčastněné strany uvedly, že konvenční elektrárny (vybavené synchronními generátory) poskytují určitý počet důležitých síťových služeb, které provozovatelé sítí potřebují k tomu, aby udrželi síť v provozu, především regulaci napětí a regulaci frekvence. Tvrdí, že pokud by konvenční elektrárny nefungovaly nepřetržitě, bylo by obtížnější získat tyto systémové služby a v každém případě by byly dražší (například kvůli potřebě větší rezervy). Konvenční elektrárny by však mohly průběžně fungovat jen tehdy, pokud by existovala dostatečná stálá poptávka po spotřebě vyrobené elektřiny. Německo konkrétně tvrdí, že ze studie z roku 2012 vyplývá, že Německo bude v nadcházejících letech potřebovat pro zajištění bezpečného řízení sítí konvenční elektrárny o výkonu 8 až 25 GW, a argumentovalo tím, že k zachování těchto konvenčních elektráren je zapotřebí konstantní a stabilní poptávka.
- (184) Je třeba nejprve poznamenat, že studie z roku 2012 byla vypracována až poté, co bylo poskytnuto úplné osvobození, což vylučuje její použití jako důkazu nezbytnosti úplného osvobození pro zajištění životaschopnosti dotčených konvenčních elektráren. Navíc, jak bude uvedeno níže, není prokázáno, že toto osvobození přispívá k bezpečnosti dodávek.

- (185) Za druhé, studie z roku 2012 sama o sobě neodkazuje na potřebu zajistit určitou minimální konstantní spotřebu, a Německo rovněž neuvedlo, jaký vztah mají spotřebitelé základního zatížení k minimálním potřebám konvenční výroby. Německo pouze vysvětlilo, že spotřebitelé základního zatížení svým konstantním odběrem představovali pobídku pro to, aby konvenční elektrárny zůstaly na trhu. Studie z roku 2012 však rozlišuje mezi konvenčními elektrárnami pokrývajícími základní zatížení (tj. jadernými elektrárnami, průtočnými vodními elektrárnami a hnědouhelnými elektrárnami) a konvenčními elektrárnami, které jsou flexibilnější. Minimální potřeba výroby se týká obou typů výroby. Německo a třetí strany však ve svých argumentech toto rozlišení nepoužívají a nevysvětlily, jak se spotřeba v základním zatížení vztahuje k oběma těmito typům výroby. Když se zmiňují o konvenčních elektrárnách, mají patrně na mysli elektrárny pro pokrytí základního zatížení, což lze odvodit pouze z toho, že hovoří o konstantní výrobě a o potřebě toho, aby spotřeba byla rovněž konstantní. Naproti tomu ze studie z roku 2012 je zřejmé, že potřebná konvenční výroba se nemůže týkat jen základního zatížení. Studie z roku 2012 totiž trvá na flexibilních potřebách systému a na čase nezbytném pro úpravu výroby a pro její přizpůsobení výkyvům. Je obtížné pochopit, jaký je vztah mezi těmito flexibilními elektrárnami a spotřebiteli základního zatížení. Jak již bylo totiž uvedeno v 96. bodě odůvodnění, u konvenčních elektráren, jejichž výkon lze rychle zvýšit podobně jako u plynových turbín, nebudou spotřebitelé základního zatížení představovat pobídku k tomu, aby tyto elektrárny zůstaly na trhu, neboť jejich ziskovost je spojena s možností získat vyšší ceny elektřiny, pokud se systém nachází pod tlakem.
- (186) Kromě toho argument, že osvobození by přispělo k bezpečnosti dodávek, protože pomáhá zajistit existenci konvenčních elektráren (zajišťujících základní výkon), je založen na odůvodnění kruhem: vzhledem k tomu, že samotní spotřebitelé základního zatížení vyžadují průběžné dodávky elektřiny, sami odpovídají za část minimální výroby identifikovanou ve studii z roku 2012. Tvzením, že spotřebitelé základního zatížení jsou potřební k zachování provozu elektráren, používá Německo a zúčastněné strany odůvodnění kruhem vzhledem k tomu, že tyto elektrárny jsou povinny pokrýt vlastní poptávku těchto spotřebitelů. Takový argument nemůže být oporou pro názor, že úplné osvobození je vhodným prostředkem k dosažení bezpečnosti dodávek.
- (187) A konečně je třeba poznamenat, že argument Německa a zúčastněných stran vychází z předpokladu, že spotřebitelé základního zatížení jsou rozhodující pro zajištění odběru elektřiny vyráběné těmito elektrárnami a jejich životaschopnosti.
- (188) Studie z roku 2012 však ukazuje, že existence spotřebitelů základního zatížení není dostačující k zajištění konstantního odběru z elektráren pro pokrytí základního zatížení a k zaručení jejich životaschopnosti. Na straně 1 studie z roku 2012 se uvádí, že nepřetržité využívání zařízení na výrobu elektřiny z obnovitelných zdrojů a přednostní zásobování elektřinou z obnovitelných zdrojů vede ke snížení dodávek elektřiny z konvenčních elektráren (včetně konvenčních elektráren pro pokrytí základního zatížení). Samo Německo navíc připouští, že v době nižší poptávky a vysoké produkce elektřiny z obnovitelných zdrojů by spotřebitelé základního zatížení spotřebovávali elektřinu z obnovitelných zdrojů díky přednostnímu zásobování a přístupu, namísto aby spotřebovávali elektřinu, kterou by za obvyklých podmínek dodávaly konvenční elektrárny pro pokrytí základního zatížení. Z toho vyplývá, že spotřeba spotřebitelů základního zatížení nezajistí životaschopnost konvenčních elektráren pro pokrytí základního zatížení a nezruší potřebnost opatření zajišťujících stabilitu systému (požadavky na vyšší rezervy, rychlé zvýšení výkonu elektráren při poklesu výroby energie z obnovitelných zdrojů apod.), o nichž Německo a zúčastněné strany tvrdí, že by se jim bylo možno díky nepřetržitému provozu konvenčních elektráren vyhnout.

5.3.2.1.2.3. Závěr ohledně přiměřenosti podpory pro zajištění bezpečnosti dodávek a podpory výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů

- (189) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že Německo neprokázalo, že by úplné osvobození mohlo přispět k bezpečnosti dodávek nebo nepřímo k podpoře elektřiny z obnovitelných zdrojů, ani že by bylo za tímto účelem vhodné.
- (190) I kdybychom předpokládali, že úplné osvobození spotřebitelů základního zatížení od síťových poplatků bylo vhodným opatřením přispívajícím k dosažení cíle zajištění bezpečnosti dodávek a nepřímo i k využívání elektřiny z obnovitelných zdrojů, je i přesto nutné ověřit, zda je lze považovat za nezbytné k dosažení těchto cílů, zda má motivační účinek, zda je přiměřené a zda je negativní dopad tohoto opatření i nadále menší než jeho pozitivní účinek. Níže bude prokázáno, že tyto požadavky splněny nebyly. Toto odůvodnění představuje podpurné odůvodnění, neboť Komise je toho názoru, že daná podpora nemůže být prohlášena za slučitelnou již z toho důvodu, že ve skutečnosti není schopna přispět k dosažení cíle společného zájmu.

5.3.2.1.3. Konkurenceschopnost evropského průmyslu

- (191) Německo zdůraznilo, že rozhodnutí o postupném utlumení jaderné energetiky a o zvýšení podílu elektřiny z obnovitelných zdrojů by znamenalo nárůst nákladů na elektřinu (a to jak nákladů spojených s výrobou, tak nákladů spojených s přenosem elektřiny), který by postihl zejména průmyslová odvětví, jako je papírenství, výroba cementu, chemický průmysl a průmysl výroby hliníku a jiných neželezných kovů v porovnání s konkurenty z jiných členských států, kteří mají výrazně nižší náklady vyplývající z politik v oblasti obnovitelné energie. Toto osvobození by vytvořilo rovné podmínky.
- (192) Je však třeba poznamenat, že toto osvobození nevytváří rovné podmínky ani nesouvisí s náklady, které by byly vyvolány politikami v oblasti obnovitelných zdrojů. Osvobození velkých spotřebitelů elektřiny od síťových poplatků, které představují individuální náklady spotřebitelů základního zatížení, totiž osvobozuje německé spotřebitele základního zatížení od všech jejich síťových nákladů včetně nákladů na síťovou trasu, která spojuje daného spotřebitele základního zatížení s nejbližší elektrárnou pro pokrytí základního zatížení. Tyto náklady nemají žádný vztah k politikám v oblasti obnovitelných zdrojů energie a odpovídají nákladům, které musí konkurenti v jiných členských státech uhradit jako součást svých běžných výrobních nákladů a za něž musí spotřebitelé a konkurenti v Německu poskytnout odškodnění prostřednictvím příplatku podle § 19.
- (193) A konečně je třeba poznamenat, že úplné osvobození, jehož cílem je zvýšení konkurenceschopnosti dotčených spotřebitelů, se jeví být v rozporu s článkem 14 nařízení (EU) č. 714/2009 vzhledem k tomu, že neodráží náklady, a s článkem 32 směrnice 2009/72/ES vzhledem k tomu, že není v souladu se zásadou zákazu diskriminace. Navíc se jeví, že osvobození od síťových poplatků, o němž rozhodl zákonodárce nebo vláda, není v souladu s čl. 37 odst. 1 písm. a) směrnice 2009/72/ES, kterým se stanoví zásada, že sazby stanoví regulační orgán.
- (194) Z těchto důvodů je třeba učinit závěr, že úplné osvobození od síťových poplatků, které odpovídají individuálním nákladům přičitatelným dotčeným spotřebitelům základního zatížení, není způsobilé přispět k dosažení cíle společného zájmu v tom rozsahu, v němž by bylo jeho cílem zvýšení konkurenceschopnosti příjemců.

5.3.2.2. Nezbytnost úplného osvobození

- (195) V každém případě platí, že jak je prokázáno níže (197. až 199. bod odůvodnění), i za předpokladu, že by Německo prokázalo, že úplné osvobození mohlo nepřímo přispět k podpoře elektřiny z obnovitelných zdrojů a bezpečnosti dodávek a bylo by k tomuto účelu vhodné, není prokázáno, že v letech 2012–2013 bylo toto úplné osvobození pro dosažení těchto cílů nezbytné. Bylo by tomu tak pouze v případě, že by Německo prokázalo, že toto úplné osvobození je nezbytné pro zachování spotřeby v základním zatížení a pro zabránění tomu, aby se spotřebitelé základního zatížení odpojili od sítě.
- (196) Jak však vyplývá z níže uvedených skutečností, Německo neprokázalo, že bez tohoto úplného osvobození by spotřebitelé základního zatížení opustili veřejnou síť a vybuodovali by si buď přímé vedení do elektrárny, nebo by přešli na systém samozásobení. Německo neprokázalo ani to, že bez úplného osvobození by dotčení příjemci změnili svůj vzorec spotřeby a měli by proměnlivý nepředvídatelný zátěžový profil.

Úplné osvobození není nutné, aby se předešlo tomu, že si spotřebitelé základního zatížení vybudují přímé vedení

- (197) Německo neprokázalo, že pokud by se na spotřebitele základního zatížení, kteří osvobození využívají, i nadále vztahovaly individuální síťové poplatky, jak by za obvyklých okolností vyplývalo z § 24 nařízení EnWG, přestali by přispívat k dosažení cíle společného zájmu (stabilizace sítě a podpora elektřiny z obnovitelných zdrojů) tím, že by si vybuodovali přímé připojení k elektrárně.
- (198) To se jeví jako vysoce nepravděpodobné vzhledem k tomu, že by se individuální síťové poplatky počítaly na základě metodiky fyzické cesty, která zkoumá náklady spojené s využíváním síťové trasy mezi místem připojení daného spotřebitele základního zatížení k síti (odběrné místo) a nejbližší elektrárnou pro pokrytí základního zatížení. V tomto smyslu individuální síťové poplatky napodobují náklady, které by vyplývaly z výstavby přímého vedení do nejbližší elektrárny pro pokrytí základního zatížení vhodné pro uspokojení poptávky spotřebitele základního zatížení po tomto zatížení. Pokud by byly všechny náklady stejné, spotřebitel základního zatížení by

upřednostnil být i nadále připojen k síti namísto toho, aby podstupoval zdlouhavý a nejistý postup při získávání povolení. Vzhledem k tomu, že přímé vedení bude v řadě případů procházet přes nemovitosti, které danému spotřebiteli základního zatížení nepatří, budou nezbytná různá povolení a oprávnění, která je obtížné získat, protože široká veřejnost často s výstavbou elektrického vedení nesouhlasí). Navíc ve většině případů budou individuální síťové poplatky de facto nižší než náklady spojené s výstavbou přímého vedení. Z toho vyplývá, že přímé vedení by pro dotčené spotřebitele základního zatížení znamenalo značné investiční náklady a jeho vybudování by vyžadovalo rovněž zdlouhavé a nákladné postupy při získávání povolení. Veškeré fixní náklady na toto vedení by musel nést pouze jediný uživatel, přičemž při využití metodiky fyzické cesty by musel nést pouze svůj vlastní podíl na těchto fixních nákladech.

Úplné osvobození není nutné, aby se předešlo tomu, že spotřebitelé základního zatížení přejdou na systém samozásobení

- (199) Německo neprokázalo ani to, že pokud by se na příjemce úplného osvobození vztahovaly individuální síťové poplatky, které by obvykle vyplývaly z § 24 nařízení EnWG, existovalo by zde riziko, že přejdou na systém samozásobení. Německo nepředložilo žádné dokumenty, ze kterých by vyplývala tendence spotřebitelů základního zatížení přecházet na systém samozásobení v důsledku výše jejich individuálních síťových poplatků před zavedením úplného osvobození. Z údajů, které Německo předložilo, naopak vyplývá, že úplné osvobození nemá vliv na rozhodnutí spotřebitelů základního zatížení přejít na systém samozásobení. Německo poskytlo údaje o deseti největších příjemcích z hlediska spotřeby elektřiny za období od roku 2013 do roku 2015 (období zahrnující poslední rok úplného osvobození a dva roky, během kterých byly uplatňovány individuální síťové poplatky). Z těchto údajů vyplývá, že šest z těchto deseti podniků nemělo v roce 2013 zařízení umožňující samozásobení a nezískaly žádné zařízení umožňující samozásobení ani po opětovném zavedení individuálních síťových poplatků⁽⁹⁸⁾. Z údajů týkajících se zbývajících čtyř společností⁽⁹⁹⁾ vyplývá, že jedna z těchto společností dodává do sítě veškerou vyrobenou elektřinu. Zbývající tři společnosti měly v roce 2013 zařízení umožňující samozásobení a používaly je nadále po celé období let 2013 až 2015, přičemž jedna z těchto společností vykazovala klesající trend, druhá rostoucí trend a třetí spíše stabilní trend. To je potvrzením skutečnosti, že úplné osvobození není nezbytnou podmínkou umožňující předejít samozásobení, a že spotřebitelé základního zatížení zvolili modely samozásobení na základě jiných faktorů. Tuto skutečnost potvrdilo Německo ve svých připomínkách ke státní podpoře SA.46526 (2017/N)⁽¹⁰⁰⁾, v nichž nejprve uvedlo, že řešení spočívající v samozásobení energeticky náročného průmyslu⁽¹⁰¹⁾ byla motivována synergiemi s požadavky na teplo a synergiemi v oblasti odpadních plynů a výrobních residuů, a nikoli možností vyhnout se úhradě poplatku za elektřinu, který hradí odběratelé v Německu za účelem financování podpory elektřiny z obnovitelných zdrojů (tzv. příplatek EEG)⁽¹⁰²⁾. Německo dále prokázalo, že navzdory významnému navýšení příplatku EEG v období 2011–2014 (kdy byl příplatek EEG vyšší než velkoobchodní cena za elektřinu od roku 2013), zůstalo samozásobení ve čtyřech hlavních odvětvích využívajících samozásobení (papírenský a chemický průmysl, výroba oceli, ropné rafinérie) v letech 2010 až 2014 na stabilní úrovni⁽¹⁰³⁾.

Údajný příspěvek ke stabilitě sítě je již zohledněn v individuálních síťových poplatcích.

- (200) Aby Německo odůvodnilo úplné osvobození, odkazuje na stabilitu a předvídatelnost spotřeby v základním zatížení jako na důležitý prvek umožňující řízení sítě, a tím nepřímo umožňující i bezpečnost dodávek.
- (201) Je však třeba poznamenat, že všechny tyto prvky jsou zohledněny již při výpočtu individuálních síťových poplatků vzhledem k tomu, že tento výpočet přiřazuje každému spotřebiteli základního zatížení pouze náklady spojené se síťovým propojením tohoto spotřebitele základního zatížení a nejbližší elektrárnou pro pokrytí základního zatížení, která je schopna pokrýt jeho poptávku. Náklady na regulační energii nejsou v žádném případě součástí ani celkových síťových poplatků, ani individuálních síťových poplatků. Náklady na jednotlivé rezervy a náklady na redispečink nejsou součástí individuálně vypočtených síťových poplatků, a energetické ztráty vzniklé v souvislosti s přepravou elektřiny se přiřazují poměrně podle využívané části sítě. Zohledňuje se rovněž snížená potřeba zařízení pro kompenzaci jalového výkonu vzhledem k tomu, že tato zařízení budou zahrnuta do výpočtu individuálních síťových poplatků pouze tehdy, nacházejí-li se na síťové trase mezi elektrárnou pro pokrytí základního zatížení a daným spotřebitelem základního zatížení.

⁽⁹⁸⁾ Tyto společnosti patřily do odvětví [...] a [...].

⁽⁹⁹⁾ Tyto společnosti patřily do odvětví [...] do odvětví [...] a do průmyslu [...].

⁽¹⁰⁰⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 19. prosince 2017 o státní podpoře SA.46526 (2017/N) – Německo – Snížený příplatek za samozásobení podle EEG 2017.

⁽¹⁰¹⁾ Německo uvedlo, že většina spotřebitelů základního zatížení byly energeticky náročné podniky.

⁽¹⁰²⁾ Viz 60. bod odůvodnění rozhodnutí Komise ve věci SA.46526.

⁽¹⁰³⁾ Viz 61. bod odůvodnění rozhodnutí Komise ve věci SA.46526.

- (202) Vzhledem k tomu, že tento výpočet přiřazuje každému spotřebiteli základního zatížení pouze náklady spojené se síťovým připojením mezi tímto spotřebitelem základního zatížení a nejbližší elektrárnou pro pokrytí základního zatížení, která je schopna pokrýt jeho poptávku, je třeba vyslovit závěr, že individuální síťové poplatky již nyní dostatečně zohledňují přínosy spotřebitelů základního zatížení z hlediska řízení sítí a nepřímo i bezpečnosti dodávek. Neexistuje tedy potřeba žádného opatření podpory ve formě úplného osvobození, a Německo nepředložilo žádný důkaz, který by prokazoval, že síťové poplatky založené na individuálních nákladech (např. vypočtené pomocí metodiky fyzické cesty) by způsobily, že by se jejich příjemci stali spotřebiteli s proměnlivým a nepředvídatelným profilem spotřeby.

5.3.2.3. *Motivační účinek*

- (203) Německo rovněž neprokázalo, že by úplné osvobození od síťových poplatků mělo motivační účinek. Podpora má motivační účinek tehdy, pokud změní chování daných podniků tak, aby zahájily další činnost, kterou by bez poskytnutí podpory nevykonávaly nebo by ji vykonávaly omezeným nebo jiným způsobem.
- (204) Z řady skutečností ve spisu vyplývá, že v mnoha případech bylo toto úplné osvobození poskytnuto spotřebitelům základního zatížení za to, že přijali vzorec spotřeby, který odpovídá jejich obvyklému vzorci spotřeby vzhledem k tomu, že jejich výrobní proces zahrnuje konstantní spotřebu elektrické energie. Individuální síťové poplatky pro spotřebitele základního zatížení existují od roku 2005. Původně byly tyto individuální síťové poplatky možné pouze u spotřebitelů základního zatížení, kteří dosahovali 7 500 hodin plného využívání. Minimálně v případě spotřebitelů základního zatížení, kteří individuální síťové poplatky využívali již podle tohoto původního režimu, tak úplné osvobození nezměnilo jejich chování v porovnání s jejich chováním v průběhu uplatňování individuálních síťových poplatků, a nemělo tak žádný motivační účinek. Navíc počet spotřebitelů základního zatížení, kterým byly vyměřeny individuální síťové poplatky v roce 2014, se velmi blíží počtu spotřebitelů základního zatížení, kterým bylo v letech 2011 až 2013 uděleno osvobození, a žadatelé jsou často jedni a tiž. To také potvrzuje, že úplné osvobození nezměnilo chování většiny spotřebitelů základního zatížení v porovnání s tím, jak by se chovali bez ohledu na ně na základě individuálních síťových poplatků. Ke stejným závěrům dospěly i německé vnitrostátní soudy (viz 52. bod odůvodnění). A konečně hodnotící zpráva z roku 2015 rovněž zdůrazňuje, že několik provozovatelů sítí konstatovalo, že dotčení spotřebitelé měli stejný vzorec spotřeby již před zavedením úplného osvobození⁽¹⁰⁴⁾.

5.3.2.4. *Přiměřenost, negativní dopad na obchodní podmínky a celkovou rovnováhu*

- (205) I za předpokladu, že u některých spotřebitelů základního zatížení bylo úplné osvobození vhodné, bylo nezbytným příspěvkem k dosažení cíle společného zájmu a mělo motivační účinek, je třeba konstatovat, že toto úplné osvobození nebylo přiměřené a že negativní dopad této podpory převažuje nad jejími hypotetickými pozitivními důsledky.
- (206) Aby bylo toto úplné osvobození přiměřené, muselo by být omezeno na výši nezbytnou k vyvolání změny chování dotčeného spotřebitele základního zatížení, která by byla prospěšná buď z hlediska bezpečnosti dodávek, nebo z hlediska podpory elektřiny z obnovitelných zdrojů.
- (207) Německo však neprokázalo, že by toto úplné osvobození bylo nastaveno tak, aby bylo omezeno na výši nezbytnou jako motivace ke změně vzorce spotřeby spotřebitelů základního zatížení, ani že by toto úplné osvobození bylo nástrojem nejméně narušujícím zachování základního příspěvku spotřebitelů základního zatížení ke stabilitě a bezpečnosti sítě. V tomto ohledu některé zúčastněné strany tvrdí, že aby měly jistotu, že dosáhnou 7 000 hodin plného využívání, museli si jejich zaměstnanci vyhradit část času na sledování spotřeby, a že průběžná spotřeba zahrnovala i průběžnou výrobu a tudíž docházelo k potenciálnímu zvyšování zásob v době poklesu poptávky po daném produktu. Táž zúčastněná strana však připouští, že tyto náklady byly u různých společností různé. Proto i za předpokladu, že pro dosažení 7 000 hodin plného využívání by někteří spotřebitelé základního zatížení museli vynaložit další náklady, neexistovala žádná záruka toho, že by toto osvobození ve všech případech odpovídalo míře nezbytné k pokrytí těchto dodatečných nákladů, a Německo neprokázalo, že by tomu tak bylo.
- (208) Navíc je třeba poznamenat, že se nejeví, že by toto opatření podporovalo bezpečnost dodávek nad rámec toho, co již bylo zohledněno při výpočtu individuálních síťových poplatků. Tento dodatečný příspěvek nebyl prokázán. V každém případě Německo a zúčastněné strany připouštějí, že jej nelze kvantifikovat.
- (209) Kromě toho je třeba poznamenat, že i kdybychom předpokládali, že spotřebitelé základního zatížení by přispívali k bezpečnosti dodávek nad rámec stabilizačního účinku na síť, který již byl zohledněn při stanovování individuálních síťových poplatků, a také by nepřímo přispívali k podpoře elektřiny z obnovitelných zdrojů, Německo

⁽¹⁰⁴⁾ Viz s. 38 hodnotící zprávy z roku 2015.

neprokázalo, že je tato podpora omezena na míru nezbytnou pro dosažení těchto pozitivních účinků. Ve své hodnotící zprávě z roku 2015 orgán BNetzA uvedl, že provozovatelé sítí, k jejichž sítím byli připojeni spotřebitelé základního zatížení, se dělili na ty, kteří konstatovali, že spotřebitelé základního zatížení mají stabilizující účinky, a na ty, kteří konstatovali, že takové stabilizační účinky nemají (viz obrázky 6 a 7 dané zprávy a zjištění na s. 38 této zprávy). Vzhledem k tomu, že tato zpráva takové rozlišení neprovádí, není zřejmé, zda u těch provozovatelů sítí, kteří identifikovali stabilizační účinky, by dotčené účinky přesáhly rámec účinků, které již byly zohledněny při výpočtu individuálních síťových poplatků. Jeden PPS vysvětlil, že příspěvek základních spotřebitelů ke stabilitě sítě závisel na konkrétních podmínkách v dané síti: v případě přetížení spotřebitelé základního zatížení ohrožovali stabilitu sítě, zatímco v dobách nevytíženosti k ní přispívali, takže klíčem ke stabilitě sítě bylo ve skutečnosti flexibilní zatížení⁽¹⁰⁵⁾. Spotřebitelé základního zatížení však ze samé podstaty nepředstavují flexibilní zatížení, ale naopak zatížení stabilní a nepružné. Pokud by totiž spotřebitelé základního zatížení měli poskytovat služby v oblasti flexibility (např. snížení spotřeby na žádost provozovatele sítě), nespĺňovali by již podmínky definice spotřebitelů základního zatížení vzhledem k tomu, že by již nedosahovali 7 000 hodin plného využívání. To přinejmenším potvrzuje, že za předpokladu, že spotřebitelé základního zatížení za určitých podmínek přispívají ke stabilitě sítě nad rámec toho, co je již zohledněno při výpočtu individuálních síťových poplatků, by další příspěvek spotřebitelů základního zatížení ke stabilitě sítě závisel na každém konkrétním případě, ale nelze jej automaticky předpokládat u každého spotřebitele, jehož spotřeba přesahuje 10 GWh a který dosáhne 7 000 hodin plného využívání. Nelze ani předpokládat, že by to ve všech případech zaručilo úplné osvobození od síťových poplatků.

- (210) Navíc pokud jde o argument Německa a zúčastněných stran, že toto osvobození by zajistilo existenci konvenčních elektráren pro základní zatížení, které jsou samy o sobě významnými poskytovateli pomocných služeb, je třeba poznamenat, že tento argument vychází z předpokladu, že minimální potřeby výroby uvedené ve studii z roku 2012 zůstanou bez ohledu na poptávku v Německu konstantní, což však v tomto případě neplatí. Naopak, jak je uvedeno v 93. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí, studie z roku 2012 na straně (i) (v části „Ergebniszusammenfassung“) zdůrazňuje, že rozsah minimální výroby je do značné míry závislý na aktuální situaci, zejména na výrobě z obnovitelných zdrojů, ale také na poptávce po zatížení. Německo neposkytlo žádné důkazy toho, že by toto úplné osvobození bylo omezeno na spotřebu v základním zatížení, která je údajně nezbytná pro zajištění existence konvenčních elektráren pro základní zatížení, ani že by v průběhu času bylo nastavováno tak, aby se přizpůsobovalo měnícím se potřebám.
- (211) Německo tvrdí, že by nedocházelo k nepřiměřenému narušení podmínek obchodu, neboť dopad na hospodářskou soutěž by byl omezený vzhledem k tomu, že toto opatření významně přispělo k bezpečnosti dodávek a stěžejí by mělo dopad na hospodářskou soutěž s podniky z jiných členských států vzhledem k velmi vysokým cenám elektřiny v Německu v porovnání s jinými členskými státy.
- (212) Zjištění uvedená v oddílech 5.3.2.1. až 5.3.2.4. však neprokazují, že by toto úplné osvobození bylo vhodné z hlediska dosažení bezpečnosti dodávek a podpory elektřiny z obnovitelných zdrojů, ani že by bylo nezbytné a že by mělo motivační účinek. Jak je rovněž prokázáno ve 205. až 210. bodě tohoto rozhodnutí, není tato podpora omezena na částku potřebnou k dosažení cílů a vede k nadměrnému vyrovnání. Hypotetický pozitivní dopad této podpory je proto jen velmi omezený, pokud vůbec existuje.
- (213) Úplné osvobození naopak zřejmě není v souladu s článkem 32 směrnice 2009/72/ES a s článkem 14 nařízení (ES) č. 714/2009.
- (214) Pokud jde o narušení hospodářské soutěže s jinými členskými státy nelze je v rozporu s názory Německa považovat za nevýznamné. Za prvé, dané opatření zcela osvobozuje příjemce od síťových poplatků, přičemž všichni jejich konkurenti mají i nadále povinnost hradit síťové poplatky ve svých členských státech v souladu s platnými evropskými právními předpisy. To může významně narušovat hospodářskou soutěž vzhledem k tomu, že jak samo Německo zdůraznilo, většina příjemců jsou energeticky náročné podniky. Náklady na elektřinu jsou tedy významným faktorem určujícím jejich konkurenceschopnost. Za druhé nebyla prokázána okolnost, že by ceny elektřiny v Německu byly vysoké a že by znamenaly velkou zátěž pro výrobní náklady energeticky náročných podniků v Německu. Naopak je třeba konstatovat, že v letech 2011 až 2013 bylo energeticky náročným uživatelům v Německu poskytováno snížení daně z elektřiny, příplatku EEG a příplatku CHP.
- (215) Z těchto důkazů lze vyvodit závěr, že negativní dopad dané podpory překračuje hypotetický pozitivní příspěvek, který by případně mohla mít ve smyslu podpory elektřiny z obnovitelných zdrojů nebo bezpečnosti dodávek.

⁽¹⁰⁵⁾ Viz s. 38 hodnotící zprávy z roku 2015.

5.3.3. ZÁVĚR

- (216) Podpora poskytnutá v letech 2012 a 2013 je neslučitelná s vnitřním trhem.

6. NAVRÁCENÍ PODPORY

- (217) Podle Smlouvy a ustálené judikatury Soudního dvora je Komise oprávněna rozhodnout, že dotyčný členský stát musí podporu zrušit či upravit, jestliže shledá, že je neslučitelná s vnitřním trhem⁽¹⁰⁶⁾. Soudní dvůr rovněž opakovaně rozhodl, že povinnost členského státu zrušit podporu, kterou Komise prohlásila za neslučitelnou s vnitřním trhem, slouží k obnovení dřívějšího stavu⁽¹⁰⁷⁾.
- (218) Soudní dvůr v této souvislosti stanovil, že tohoto cíle je dosaženo, jakmile příjemce vrátí částky poskytnuté formou protiprávní podpory, čímž ztrácí výhodu, kterou měl na trhu ve vztahu ke svým konkurentům, a obnoví se stav, který předcházel poskytnutí podpory⁽¹⁰⁸⁾.
- (219) V souladu s judikaturou se v čl. 16 odst. 1 nařízení Rady (EU) 2015/1589⁽¹⁰⁹⁾ uvádí, že „je-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil [...]“.
- (220) Jelikož tedy dotčená podpora byla provedena v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy a není slučitelná s vnitřním trhem, musí být od příjemců získána zpět, aby se obnovil stav, který na trhu existoval před jejím poskytnutím. Navrácení podpory by se mělo vztahovat na období od okamžiku, kdy příjemce výhody dosáhl, tj. kdy byla příjemci podpora dána k dispozici, až do jejího skutečného navrácení; částky, které mají být navráceny, zahrnují úroky od data, od něhož byly příjemci poskytnuty, až do data skutečného navrácení.
- (221) Pokud jde o tvrzení předložené některými zúčastněnými stranami že navrácení podpory by bylo v rozporu se zásadou ochrany legitimního očekávání, je třeba zdůraznit, že Soudní dvůr opakovaně rozhodl, že právo dovolávat se ochrany legitimního očekávání je otevřeno každému procesnímu subjektu, u kterého vzbudila instituce Unie naděje podložené určitými zárukami, které mu byly poskytnuty. Když je však opatrný a obezřetný hospodářský subjekt s to předvídat přijetí opatření Unie, které se může nepříznivě dotknout jeho zájmů, dovolávat takovéto zásady se nemůže, pokud je toto opatření přijato⁽¹¹⁰⁾. Ve světle této judikatury nemohl rozsudek ve věci *PreussenElektra* vzbudit žádné legitimní očekávání, neboť nezpochybil možnost pověřit soukromé subjekty spravováním režimu podpor, a parafiskální dávky a poplatky označil za státní prostředky. Jednalo se spíše o jednu úzce vymezenou situaci, která již byla identifikována ve věci *Van Tiggele*⁽¹¹¹⁾. Komise navíc rozhodla o existenci státní podpory v celé řadě režimů financovaných na základě příplatku uloženého státem⁽¹¹²⁾.

⁽¹⁰⁶⁾ Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 12. července 1973, *Komise v. Německo*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, bod 13.

⁽¹⁰⁷⁾ Viz rozsudek ze dne 14. září 1994, *Španělsko v. Komise*, spojené věci C-278/92, C-279/92 a C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, bod 75.

⁽¹⁰⁸⁾ Viz rozsudek ze dne 17. června 1999, *Belgie v. Komise*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, body 64 a 65.

⁽¹⁰⁹⁾ Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

⁽¹¹⁰⁾ Viz rozsudek ze dne 22. června 2006, *Forum 187 v. Komise*, spojené věci C-182/03 a C-217/03, ECLI:EU:C:2006:416, bod 147.

⁽¹¹¹⁾ Viz rozsudek ze dne 24. ledna 1978, *Van Tiggele*, C-82/77, ECLI:EU:C:1978:10.

⁽¹¹²⁾ Viz například: rozhodnutí Komise ze dne 4. července 2006 o státní podpoře NN162a/2003 a N317a/2006 – Rakousko – Podpora výroby elektrické energie z obnovitelných zdrojů podle rakouského zákona o zelené elektřině (Úř. věst. C 221, 14.9.2006, s. 8); rozhodnutí Komise ze dne 8. února 2012 o státní podpoře SA.33384 – Rakousko – Zákon o zelené elektřině 2012 (Úř. věst. C 156, 2.6.2012, s. 1); rozhodnutí Komise ze dne 14. dubna 2010 o státní podpoře N94/2010 – UK – Feed in Tariffs to support the generation of renewable electricity from low carbon sources (Garantované výkupní ceny na podporu výroby elektrické energie z obnovitelných zdrojů z nízkouhlíkových zdrojů) (Úř. věst. C 166, 25.6.2010, s. 2); rozhodnutí Komise ze dne 24. dubna 2007 o státní podpoře C 7/2005 – Slovinsko – slovinské sazby za elektřinu (Úř. věst. C 219, 24.8.2007, s. 9); rozhodnutí Komise ze dne 26. října 2009 o státní podpoře N 354/2009 – Slovinsko – Podpora výroby elektrické energie z obnovitelných zdrojů a v zařízeních pro kombinovanou výrobu (Úř. věst. C 285, 26.11.2009, s. 2); rozhodnutí Komise ze dne 25. září 2007 o státní podpoře N 571/2006 – Irsko – RES-E support programme (Program podpory RES-E) (Úř. věst. C 311, 21.12.2007, s. 2); rozhodnutí Komise ze dne 18. října 2011 o státní podpoře SA.31861 – Irsko – Biomass electricity generation (Výroba elektřiny z biomasy) (Úř. věst. C 361, 10.12.2011, s. 2); rozhodnutí Komise ze dne 2. července 2009 o státní podpoře N 143/2009 – Kypr – Aid scheme to encourage electricity generation from large commercial wind, solar, photovoltaic systems and biomass (Režim podpory výroby elektřiny velkými komerčními větrnými, solárními a fotovoltaickými systémy a z biomasy) (Úř. věst. C 247, 15.10.2009, s. 2); rozhodnutí Komise ze dne 19. března 2003 o státní podpoře N 707/2002 a N 708/2002 – Nizozemsko – MEP stimulerend duurzame energie & MEP Stimulerend warmtekrachtkoppeling (Úř. věst. C 148, 25.6.2003, s. 8); rozhodnutí Komise ze dne 5. června 2002 o státní podpoře C 43/2002 (ex NN 75/2001) – Lucembursko – Compensation fund for the organisation of the electricity market (Fond pro odškodnění za organizaci trhu s elektřinou) (Úř. věst. L 159, 20.6.2009, s. 11); rozhodnutí Komise ze dne 23. července 2014 o státní podpoře SA.38632 – Německo – EEG 2014 – Reforma zákona o energii z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. C 325, 2.10.2015, s. 4); rozhodnutí Komise ze dne 8. března 2011 o státní podpoře C 24/2009 – Rakousko – Státní podpora pro energeticky náročné podniky, zákon o zelené elektřině, Rakousko (Úř. věst. L 235, 10.9.2011, s. 42).

- (222) V každém případě Soudní dvůr v rozsudku ve věci Essent⁽¹¹³⁾ vyjasnil hranice stanovené v rozsudku ve věci PreussenElektra a zopakoval svou dřívější judikaturu, která také považuje výhodu financovanou z příplatku uloženého státem a řízeného subjektem určeným státem za státní prostředek.
- (223) Výklad státních prostředků přijatý tímto rozhodnutím je v souladu s ustálenou judikaturou Soudního dvora, jakož i s rozhodovací praxí Komise. Vzhledem k tomu, že navrácení podpory mohl předvídat jakýkoli opatrný a obezřetný hospodářský subjekt, nebylo by v rozporu se zásadou ochrany legitimního očekávání.
- (224) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem a zejména s ohledem na 216. bod odůvodnění by měla být podpora navracena, neboť je neslučitelná s vnitřním trhem a částky, které mají být navraceny, by měly nést úrok od okamžiku, kdy byly příjemci poskytnuty, až do jejich skutečného navrácení.
- (225) Navrácení by se mělo týkat pouze úplného osvobození od síťových poplatků poskytnutého v období od 1. ledna 2012 do 31. prosince 2013 porovnáním s individuálními síťovými poplatky, které by bylo nutno uhradit, kdyby toto osvobození poskytnuto nebylo, neboť za státní podporu se považuje pouze tato část.
- (226) Zpětně získatelné částky představují za každý dotčený rok individuální síťové poplatky, které by příjemci museli uhradit, pokud by nebylo poskytnuto úplné osvobození.
- (227) Individuální síťové poplatky uvedené v předchozím bodě odůvodnění by měly být vypočteny na základě metodiky fyzické cesty, kterou stanovil orgán BNetzA ve svých pokynech „Leitfaden zur Genehmigung individueller netzentgeltvereinbarungen nach § 19 Abs. 2 S. 1 und 2 StromNEV“ vydaných dne 26. října 2010.
- (228) Zpětně získatelná částka za každý dotčený rok se rovná nejméně 20 % částky, kterou by příjemce musel uhradit, kdyby musel hradit zveřejněné síťové poplatky.
- (229) Je-li celková výše výhody, kterou příjemce získal, nižší než 200 000 EUR, a pokud tato výhoda splňuje všechna ostatní kritéria stanovená buď v nařízení Komise (EU) č. 1407/2013⁽¹¹⁴⁾, nebo v nařízení Komise (ES) č. 1998/2006⁽¹¹⁵⁾, mělo by se mít za to, že tato výhoda nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, a neměla by být proto navracena.

7. ZÁVĚR

- (230) Byl učiněn závěr, že Německo v období od 1. ledna 2012 do 31. prosince 2013 protiprávně poskytlo podporu spotřebitelům základního zatížení, kteří dosahovali roční spotřeby elektrické energie nejméně 10 GWh a 7 000 hodin plného využití, ve formě úplného osvobození od síťových poplatků v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy.
- (231) Výše této státní podpory se rovná síťovým nákladům skutečně způsobeným spotřebiteli základního zatížení, kterým bylo osvobození poskytnuto, v letech 2012 a 2013, případně pokud jsou tyto síťové náklady nižší než minimální síťové poplatky ve výši 20 % zveřejněných síťových poplatků, těmto minimálním síťovým poplatkům. V tomto rozsahu se úplné osvobození udělené podle § 19 odst. 2 druhé věty StromNEV 2011 odchyľuje od referenčního systému platného v dané době. V souladu s touto skutečností se výše státní podpory rovná hodnotě individuálních síťových poplatků, které spotřebitelé základního zatížení neuhradili v letech 2012 až 2013, a odpovídá minimálně 20 % síťových poplatků zveřejněných v příslušných letech.
- (232) Tato státní podpora nesplňuje podmínky žádné z výjimek stanovených v čl. 107 odst. 2 a 3 Smlouvy a nelze ji považovat za slučitelnou s vnitřním trhem ani z žádného jiného důvodu. Proto je neslučitelná s vnitřním trhem.
- (233) V souladu s čl. 16 odst. 1 nařízení (EU) 2015/1589 musí Komise vyžadovat, aby dotyčný členský stát učinil všechna nezbytná opatření, aby příjemci podporu navrátili. Německo by proto mělo být povinno zajistit navrácení této neslučitelné podpory,

⁽¹¹³⁾ Viz rozsudek ze dne 17. července 2008, Essent Netwerk Noord, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, bod 74.

⁽¹¹⁴⁾ Nařízení Rady (EU) č. 1407/2013 ze dne 18. prosince 2013 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na podporu *de minimis* (Úř. věst. L 352, 24.12.2013, s. 1).

⁽¹¹⁵⁾ Nařízení Komise (EU) č. 1998/2006 ze dne 15. prosince 2006 o použití článků 87 a 88 Smlouvy na podporu *de minimis* (Úř. věst. L 379, 28.12.2006, s. 5).

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Úplné osvobození spotřebitelů základního zatížení v Německu od úhrady síťových poplatků, které Německo protiprávně zavedlo v letech 2012 a 2013, představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy v rozsahu, v němž byli tito spotřebitelé osvobozeni od úhrady síťových poplatků odpovídajících síťovým nákladům způsobeným těmito spotřebiteli, případně pokud tyto síťové náklady byly nižší než minimální síťové poplatky ve výši 20 % zveřejněných síťových poplatků, od úhrady těchto minimálních síťových poplatků.
2. Německo provedlo státní podporu uvedenou v odstavci 1 protiprávně porušením čl. 108 odst. 3 Smlouvy a tato podpora je neslučitelná s vnitřním trhem.

Článek 2

Jednotlivá podpora poskytnutá v rámci režimu uvedeného v článku 1 nepředstavuje státní podporu, pokud v době svého poskytnutí splňovala podmínky stanovené v právním předpisu přijatém na základě článku 2 nařízení (ES) č. 994/98⁽¹¹⁶⁾, jež bylo použitelné v době poskytnutí podpory.

Článek 3

1. Německo získá zpět od příjemců neslučitelnou podporu poskytnutou v rámci režimu uvedeného v článku 1.
2. Částky, které mají být navráceny, zahrnují úroky ode dne, kdy byly uvedené částky dány příjemcům k dispozici, do dne jejich skutečného navrácení.
3. Úroky se vypočítají jako složený úrok v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004⁽¹¹⁷⁾.
4. Německo zruší s účinkem ode dne přijetí tohoto rozhodnutí všechny neprovedené platby na základě režimu podpory uvedeného v článku 1.

Článek 4

1. Vrácení podpory poskytnuté v rámci režimu uvedeného v článku 1 je okamžité a účinné.
2. Německo zajistí provedení tohoto rozhodnutí ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

Článek 5

1. Do dvou měsíců od dne oznámení tohoto rozhodnutí poskytne Německo tyto informace:
 - a) seznam příjemců, kteří obdrželi podporu na základě režimu uvedeného v článku 1, a celkové částky podpory obdržené jednotlivými příjemci v rámci tohoto režimu;
 - b) celkovou částku (jistinu a úroky z vymáhané částky), kterou má každý příjemce navrátit;
 - c) podrobný popis opatření již přijatých a plánovaných k dosažení souladu s tímto rozhodnutím;
 - d) doklady prokazující, že příjemcům bylo nařízeno navrácení podpory uvedené v článku 1.
2. Německo bude Komisi průběžně informovat o vývoji vnitrostátních opatření přijatých s cílem provést toto rozhodnutí až do okamžiku, kdy bude navrácení státní podpory poskytnuté podle článku 1 dokončeno. Na žádost Komise jí Německo neprodleně poskytne informace o opatřeních, která byla již přijata a která jsou plánována k provedení tohoto rozhodnutí. Poskytne rovněž podrobné informace o výši podpory a úroků, které již příjemci navrátili.

⁽¹¹⁶⁾ Nařízení Rady (ES) č. 994/98 ze dne 7. května 1998 o použití článků 92 a 93 Smlouvy o fungování Evropské unie na určité kategorie horizontální státní podpory (Úř. věst. L 142, 14.5.1998, s. 1).

⁽¹¹⁷⁾ Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (EU) 2015/1589, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1).

Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno Spolkové republice Německo.

V Bruselu dne 28. května 2018.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise

AKTY PŘIJATÉ INSTITUCEMI ZŘÍZENÝMI MEZINÁRODNÍ DOHODOU

Pouze původní texty EHK OSN mají podle mezinárodního veřejného práva právní účinek. Status a datum vstupu tohoto předpisu v platnost je zapotřebí 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. 48 – Jednotná ustanovení pro schvalování typu vozidel z hlediska montáže zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci [2019/57]

Zahrnuje veškerá platná znění až po:

doplněk 10 k sérii změn 06 – datum vstupu v platnost: 19. července 2018

OBSAH

PŘEDPIS

1. Oblast působnosti
2. Definice
3. Žádost o schválení
4. Schválení
5. Všeobecné specifikace
6. Konkrétní specifikace
7. Změny a rozšíření schválení typu vozidla nebo montáže jeho zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci
8. Shodnost výroby
9. Postihy za neshodnost výroby
10. Definitivní ukončení výroby
11. Názvy a adresy technických zkušeben odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek a názvy a adresy schvalovacích orgánů
12. Přejícná ustanovení

PŘÍLOHY

1. Sdělení
2. Uspořádání značek schválení
3. Příklady ploch světlometů nebo svítlen, os, vztažných středů a úhlů geometrické viditelnosti
4. Viditelnost červené svítilny směrem dopředu a bílé svítilny směrem dozadu
5. Podmínky naložení, k nimž se přihlíží při stanovení změn svislé orientace potkávacích světlometů
6. Měření změny sklonu potkávacího světla v závislosti na naložení
7. Označení sklonu rozhraní potkávacího světla světlometu uvedeného v bodě 6.2.6.1.1 tohoto předpisu a sklonu rozhraní předního mlhového světlometu uvedeného v bodě 6.3.6.1.2 tohoto předpisu

8. Ovladače korektoru sklonu světlometů podle bodu 6.2.6.2.2 tohoto předpisu
9. Kontrola shodnosti výroby
10. Vyhrazeno
11. Viditelnost nápadného značení směrem dozadu, dopředu a do boku vozidla
12. Zkušební jízda
13. Podmínky automatického zapínání potkávacích světlometů
14. Pozorovací oblast směrem k přivrácené ploše manévrovacích světlometů a svítlen vnějšího osvětlení vozidla
15. Gonio(foto)metrický systém pro fotometrická měření podle definice v bodě 2.34 tohoto předpisu

1. OBLAST PŮSOBNOSTI

Tento předpis se vztahuje na vozidla kategorií M a N a na jejich přípojná vozidla (kategorie O) ⁽¹⁾ z hlediska montáže zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci.

2. DEFINICE

Pro účely tohoto předpisu se použijí tyto definice:

- 2.1. „schválením vozidla“ se rozumí schválení typu vozidla z hlediska počtu a způsobu montáže zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci;
- 2.2. „typem vozidla z hlediska montáže zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci“ se rozumí vozidla, která se neliší v podstatných hlediscích uvedených v bodech 2.2.1 až 2.2.4;

Obdobně se za „vozidla rozdílného typu“ nepovažují: vozidla, která se liší ve smyslu bodů 2.2.1 až 2.2.4, avšak nikoli tak, aby rozdíly byly spojeny se změnou druhu, počtu, umístění a geometrické viditelnosti světlometů nebo svítlen a sklonu potkávacího světla, které jsou předepsány pro uvažovaný typ vozidla, a dále vozidla, na kterých jsou nebo nejsou namontovány nepovinné svítilny:
- 2.2.1. rozměry a vnější tvar vozidla;
- 2.2.2. počet a umístění zařízení;
- 2.2.3. zařízení pro korekci sklonu světlometů;
- 2.2.4. systém zavěšení kol;
- 2.3. „příčnou rovinou“ se rozumí rovina kolmá k podélné střední rovině vozidla;
- 2.4. „nenaloženým vozidlem“ se rozumí vozidlo bez řidiče, posádky, cestujících a nákladu, avšak s plnou zásobou paliva, náhradním kolem a normální výbavou nářadí;
- 2.5. „naloženým vozidlem“ se rozumí vozidlo naložené až do své technicky přípustné maximální hmotnosti stanovené výrobcem vozidla, který rovněž stanoví její rozložení na nápravy podle metody popsané v příloze 5;
- 2.6. „zařízením“ se rozumí část nebo soubor částí používaných k výkonu jedné nebo více funkcí;
- 2.6.1. „funkcí osvětlení“ se rozumí světlo vyzařované zařízením za účelem osvětlování vozovky a objektů ve směru pohybu vozidla;
- 2.6.2. „funkcí světelné signalizace“ se rozumí světlo vyzařované nebo odražené zařízením za účelem poskytnutí vizuální informace ostatním účastníkům silničního provozu o přítomnosti vozidla, jeho označení a/nebo změně pohybu vozidla;

⁽¹⁾ Podle definice v Úplném usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3.), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, bod 2 - www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

- 2.7. „světlometem nebo svítilnou“ se rozumí zařízení určené k osvětlování vozovky nebo k vyzařování světelného signálu ostatním účastníkům silničního provozu. Zařízení k osvětlení zadní registrační tabulky a odrazky se považují rovněž za svítilny. Pro účely tohoto předpisu se za svítilny nepovažují zadní registrační tabulky vyzařující světlo a systém osvětlení provozních dveří dle ustanovení předpisu č. 107 u vozidel kategorií M₂ a M₃.
- 2.7.1. Zdroj světla
- 2.7.1.1. „zdrojem světla“ se rozumí jedna nebo více částí k viditelnému vyzařování, které mohou být smontovány s jedním nebo více průsvitnými obaly a se základnou pro mechanické a elektrické připojení;
- 2.7.1.1.1. „výměnným zdrojem světla“ se rozumí zdroj světla, který je určen k vkládání do držáku a vyjímání z držáku svého zařízení bez použití nářadí;
- 2.7.1.1.2. „nevýměnným zdrojem světla“ se rozumí zdroj světla, který může být vyměněn jediné výměnou zařízení, do něhož je tento zdroj světla namontován;
- a) u modulu zdroje světla: zdroj světla, který může být vyměněn jediné výměnou modulu zdroje světla, do něhož je tento zdroj světla namontován;
- b) u adaptivního předního osvětlovacího systému (AFS): zdroj světla, který může být vyměněn jediné výměnou jednotky osvětlení, do níž je tento zdroj světla namontován;
- 2.7.1.1.3. „modulem zdroje světla“ se rozumí optická část zařízení, která je pro toto zařízení specifická. Obsahuje jeden nebo více nevýměnných zdrojů světla a může obsahovat také jeden nebo více držáků pro schválené výměnné zdroje světla;
- 2.7.1.1.4. „žárovkovým zdrojem světla“ (žárovkou) se rozumí zdroj světla, kde je částí sloužící k viditelnému vyzařování jedno nebo více žhavených vláken, která vyzařují teplo;
- 2.7.1.1.5. „výbojkovým zdrojem světla“ se rozumí zdroj světla, kde je částí sloužící k viditelnému vyzařování oblouk výboje, který vytváří elektroluminiscenci/fluorescenci;
- 2.7.1.1.6. „zdrojem světla založeným na světelných diodách (LED)“ se rozumí zdroj světla, kde je částí sloužící k viditelnému vyzařování jedno nebo více spojení pevné fáze, která vytvářejí injektorovou luminiscenci/fluorescenci;
- 2.7.1.1.7. „LED modulem“ se rozumí modul zdroje světla obsahující jako zdroje světla pouze světelné diody LED. Nepovinně však může obsahovat také jeden nebo více držáků pro schválené výměnné zdroje světla;
- 2.7.1.2. „elektronickým ovladačem zdroje světla“ se rozumí jedna nebo více konstrukčních částí mezi zdrojem napájení a zdrojem světla, bez ohledu na to, zda jsou se zdrojem světla nebo s použitým světlometem či svítilnou integrovány, které řídí napětí a/nebo elektrický proud zdroje světla;
- 2.7.1.2.1. „napáječem“ se rozumí elektronický ovladač zdroje světla mezi zdrojem napájení a zdrojem světla, bez ohledu na to, zda je se zdrojem světla nebo s daným světlometem či svítilnou integrován, který stabilizuje proud výbojkového zdroje světla;
- 2.7.1.2.2. „zažehovačem“ se rozumí elektronický ovladač zdroje světla, který slouží k zažehnutí oblouku ve výbojkovém zdroji světla;
- 2.7.1.3. „ovladačem proměnlivé svítivosti“ se rozumí zařízení, které automaticky ovládá zařízení pro zadní světelnou signalizaci vytvářející proměnlivou svítivost tak, aby byla zajištěna neměnná rozpoznatelnost jejich signálů. Ovladač proměnlivé svítivosti je součástí světlometu nebo svítilny nebo součástí vozidla nebo je rozdělen mezi uvedený světlomet nebo svítilnu a vozidlo;
- 2.7.2. „rovnocennými světlomety nebo svítilnami“ se rozumějí světlometry nebo svítilny, které mají stejnou funkci a stejné schválení typu ve státu, v němž je vozidlo registrováno; takové světlometry nebo svítilny mohou mít odlišné vlastnosti oproti světlometům nebo svítilnám, jimiž bylo vozidlo vybaveno při schválení, za předpokladu, že vyhovují požadavkům tohoto předpisu;
- 2.7.3. „samostatnými světlomety nebo svítilnami“ se rozumí zařízení, která mají samostatné přivrácené plochy ve směru vztažné osy, (²) samostatné zdroje světla a samostatná pouzdra;
- 2.7.4. „skupinovými světlomety nebo svítilnami“ se rozumí zařízení, která mají samostatné přivrácené plochy ve směru vztažné osy (²) a samostatné zdroje světla, ale společné pouzdro;
- 2.7.5. „sdruženými světlomety nebo svítilnami“ se rozumí zařízení, která mají samostatné přivrácené plochy ve směru vztažné osy (²), ale společné zdroje světla a společné pouzdro;

(²) U zařízení k osvětlení zadní registrační tabulky a u směrovek kategorie 5 a 6 se použije „plocha výstupu světla“.

- 2.7.6. „sloučenými světlomety nebo svítilnami“ se rozumí zařízení, která mají samostatné zdroje světla nebo jediný zdroj světla fungující za různých podmínek (např. odlišnosti optické, mechanické nebo elektrické), zcela nebo částečně společně přivrácené plochy ve směru vztažné osy ⁽³⁾ a společné pouzdro ⁽⁴⁾;
- 2.7.7. „jednoúčelovým světlometem nebo svítilnou“ se rozumí část zařízení, která zajišťuje jednotlivou funkci osvětlení nebo světelné signalizace;
- 2.7.8. „zakrývatelným světlometem“ se rozumí světlomet, který se může zčásti nebo zcela skrýt, když není používán. Toho lze dosáhnout buď pohyblivým krytem, přemístěním světlometu, nebo jakýmkoli jiným vhodným způsobem. Výrazu „zasouvateľný světlomet“ se používá spíše k označení zakrývatelného světlometu, který se může přemístit zasunutím dovnitř karoserie;
- 2.7.9. „dálkovým světlometem“ se rozumí světlomet sloužící k osvětlení pozemní komunikace na velkou vzdálenost před vozidlem;
- 2.7.10. „potkávacím světlometem“ se rozumí světlomet sloužící k osvětlení pozemní komunikace před vozidlem, aniž by nepatřičně oslňoval nebo obtěžoval řidiče přijíždějící z opačné strany nebo jiné účastníky silničního provozu;
- 2.7.10.1. „hlavním potkávacím světlem“ se rozumí potkávací světlo vytvářené bez pomoci infračerveného zářiče a/nebo doplňkových zdrojů světla pro osvětlení zatáčky;
- 2.7.11. „směrovou svítilnou“ se rozumí svítilna sloužící k upozornění jiných účastníků silničního provozu, že řidič zamýšlí změnit směr doprava nebo doleva.
- Směrovou svítilnu nebo svítilny lze používat také podle ustanovení předpisu č. 97 nebo 116;
- 2.7.12. „brzdovou svítilnou“ se rozumí svítilna sloužící k upozornění ostatních účastníků silničního provozu nalézajících se za vozidlem, že se podélný pohyb vozidla záměrně zpomaluje;
- 2.7.13. „zařízením k osvětlení zadní registrační tabulky“ se rozumí zařízení užívané k osvětlení prostoru určeného pro zadní registrační tabulku; toto zařízení se může skládat z několika optických součástí;
- 2.7.14. „přední obrysovou svítilnou“ se rozumí svítilna sloužící k označení přítomnosti vozidla a jeho šířky při pohledu zepředu;
- 2.7.15. „zadní obrysovou svítilnou“ se rozumí svítilna užívaná k označení přítomnosti vozidla a jeho šířky při pohledu zezadu;
- 2.7.16. „odrazkou“ se rozumí zařízení užívané k označování přítomnosti vozidla odrazem světla vyzařovaného ze zdroje světla, který není spojen s vozidlem, přičemž pozorovatel je v blízkosti tohoto zdroje.
- Pro účely tohoto předpisu se za odrazky nepovažují:
- 2.7.16.1. registrační tabulky se zpětným odrazem;
- 2.7.16.2. označení se zpětným odrazem uvedená v ADR (Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí);
- 2.7.16.3. jiné tabulky a značení se zpětným odrazem, které musí být užity ve shodě s ustanoveními členského státu pro provoz určitých kategorií vozidel nebo pro určité způsoby provozu;
- 2.7.16.4. materiály se zpětným odrazem schválené jako třída D, E nebo F podle předpisu č. 104 a použité pro jiné účely v souladu s vnitrostátními požadavky;
- 2.7.17. „nápadným značením“ se rozumí zařízení určené ke zvýšení viditelnosti vozidla při jeho sledování z boku nebo zezadu nebo, v případě přívěsu, dodatečně zepředu odrazem světla vyzařovaného zdrojem světla, který není spojen s vozidlem, přičemž pozorovatel je v blízkosti tohoto zdroje;
- 2.7.17.1. „obrysovým značením“ se rozumí nápadné značení určené k vyznačení vodorovných a svislých rozměrů (délka, šířka a výška) vozidla;
- 2.7.17.1.1. „úplným obrysovým značením“ se rozumí obrysové značení, které vyznačuje obrys vozidla spojitou linkou;

⁽³⁾ U zařízení k osvětlení zadní registrační tabulky a u směrovek kategorie 5 a 6 se použije „plocha výstupu světla“.

⁽⁴⁾ Příklady umožňující rozhodnutí týkající se sloučených světlometů nebo svítilen jsou uvedeny v části 7 přílohy 3.

- 2.7.17.1.2. „částečným obrysovým značením“ se rozumí obrysové značení, které vyznačuje vodorovný rozměr vozidla spojitou linkou a svislý rozměr vyznačením jeho horních rohů;
- 2.7.17.2. „pruhovým značením“ se rozumí nápadné značení určené k vyznačení vodorovných rozměrů (délka a šířka) vozidla spojitým pruhem;
- 2.7.18. „výstražným signálem nebezpečí“ se rozumí současná činnost všech směrových světel vozidla upozorňující na to, že vozidlo dočasně představuje zvláštní nebezpečí pro ostatní účastníky silničního provozu;
- 2.7.19. „předním mlhovým světlometem“ se rozumí světlomet sloužící ke zlepšení osvětlení silnice před vozidlem v případě mlhy nebo jakýchkoliv podobných podmínek snížené viditelnosti;
- 2.7.20. „zadní mlhovou svítilnou“ se rozumí svítilna užívaná pro zlepšení viditelnosti vozidla zezadu při husté mlze;
- 2.7.21. „zpětným světlometem“ se rozumí světlomet užívaný k osvětlení silnice za vozidlem a k upozornění ostatních účastníků silničního provozu, že vozidlo couvá nebo že bude couvat;
- 2.7.22. „parkovací svítilnou“ se rozumí svítilna, která slouží k signalizování přítomnosti stojícího vozidla v zastavěném území. V tomto případě nahrazuje obrysové svítilny;
- 2.7.23. „doplňkovou obrysovou svítilnou“ se rozumí svítilna namontovaná co nejbližší k nejvzdálenějším šířkovým obrysům vozidla a co možná nejbližší k jeho hornímu okraji, určená ke zřetelnému označení jeho celkové šířky. Tato svítilna doplňuje u určitých automobilů a přípojných vozidel obrysové svítilny vozidla tím, že zvlášť upozorňuje na jeho rozměry;
- 2.7.24. „boční obrysovou svítilnou“ se rozumí svítilna užívaná k označování přítomnosti vozidla při pohledu z boku;
- 2.7.25. „denní svítilnou“ se rozumí svítilna, která směřuje dopředu a která činí vozidlo snáze viditelným za jízdy ve dne;
- 2.7.26. „rohovým světlometem“ („světlometem pohyblivým v závislosti na řízení“) se rozumí světlomet, který se užívá pro zajištění doplňujícího osvětlení té části silnice, která se nachází v blízkosti předního rohu vozidla na té jeho straně, na níž se bude vozidlo stáčet;
- 2.7.27. „skutečným světelným tokem“ se rozumí:
- a) u zdroje světla:
- hodnota skutečného světelného toku, bez započítání tolerancí, jak je uvedena na příslušném datovém listu daného zdroje světla podle předpisu, podle něhož byl daný zdroj světla schválen a který se na něj vztahuje;
- b) u LED modulu:
- hodnota skutečného světelného toku uvedená v technické specifikaci, která byla s LED modulem předložena ke schválení světlometu nebo svítilny, jehož/jejíž je LED modul součástí;
- 2.7.28. „adaptivním předním osvětlovacím systémem“ (nebo „systémem AFS“) se rozumí zařízení pro osvětlení s uděleným schválením typu podle předpisu č. 123, vysílající svazek světelných paprsků, jehož rozdílné vlastnosti se automaticky přizpůsobují různým podmínkám použití potkávacího světla a případně dálkového světla;
- 2.7.28.1. „jednotkou osvětlení“ se rozumí konstrukční část, která vyzářuje světlo a slouží k tomu, aby zcela nebo částečně zajišťovala jednu nebo několik funkcí předního osvětlení, které poskytuje systém AFS;
- 2.7.28.2. „instalační jednotkou“ se rozumí nedělitelná skříňka (světelné těleso) obsahující jednu nebo více jednotek osvětlení;
- 2.7.28.3. „režimem osvětlení“ nebo „režimem“ se rozumí stav funkce předního osvětlení, kterou poskytuje systém AFS, stanovený výrobcem a určený k přizpůsobení pro určitá vozidla a určité okolní podmínky;
- 2.7.28.4. „řízením systému“ se rozumí část (části) systému AFS, která (které) od vozidla přijímá (přijímají) řídicí signály AFS a automaticky ovládá (ovládají) funkci jednotek osvětlení;
- 2.7.28.5. „řídícím signálem AFS“ (V, E, W, T) se rozumí vstupní informace systému AFS v souladu s bodem 6.22.7.4 tohoto předpisu;
- 2.7.28.6. „neutrálním stavem“ se rozumí stav systému AFS, kdy svítí potkávací světla v režimu třídy C („základní potkávací světlo“), případně kdy jsou na maximum rozsvícena dálková světla, a neuplatňuje se žádný řídicí signál AFS;

- 2.7.28.7. „adaptivním dálkovým světlem“ se rozumí dálkové světlo AFS, které upravuje rozložení svého světla s ohledem na protijedoucí vozidla a vozidla jedoucí vpředu takovým způsobem, aby se řidiči zlepšila viditelnost do dálky a aniž by byli obtěžováni, rozptylováni nebo oslňováni ostatní účastníci silničního provozu;
- 2.7.29. „svítlnou vnějšího osvětlení vozidla“ se rozumí svítlna poskytující doplňkové osvětlení k usnadnění nastupování a vystupování řidiče, spolujezdce nebo k nakládce;
- 2.7.30. „systémem vzájemně závislých svítlen“ se rozumí sestava dvou nebo tří vzájemně závislých svítlen se stejnou funkcí;
- 2.7.30.1. „vzájemně závislou svítlnou označenou ‚Y‘“ se rozumí zařízení, které funguje jako část systému vzájemně závislých svítlen. Jestliže jsou aktivovány, pracují vzájemně závislé svítlny společně, mají oddělené přivrácené plochy ve směru vztázná osy, oddělená pouzdra svítlen a mohou mít oddělený zdroj (zdroje) světla.
- 2.7.31. „manévrovacím světlometem“ se rozumí světlomet, který se užívá pro zajištění doplňujícího osvětlení po stranách vozidla nápomocného při pomalém manévrování;
- 2.7.32. „svítilnami označenými ‚D‘“ se rozumí samostatné svítilny schválené jako samostatná zařízení takovým způsobem, že se smí používat buď nezávisle, nebo v soupravě svítlen považované za „jedinou svítilnu“;
- 2.8. „plochou výstupu světla“ u „zařízení pro osvětlení“, „zařízení pro světelnou signalizaci“ nebo odrazky se rozumí povrch podle prohlášení výrobce zařízení na výkrese v žádosti o schválení, viz příloha 3 (viz např. části 1 a 4).

Prohlášení musí být učiněno podle jedné z následujících podmínek:

- a) pokud je vnější krycí sklo strukturované, deklarovaná plocha výstupu světla musí být celý vnější povrch nebo část vnějšího povrchu vnějšího krycího skla;
- b) pokud vnější krycí sklo není strukturované, není třeba brát vnější krycí sklo v úvahu a plocha výstupu světla musí být taková, jak je deklarováno na výkrese, viz příloha 3 (viz např. část 5);
- 2.8.1. „strukturovaným vnějším krycím sklem“ nebo „plochou strukturovaného vnějšího krycího skla“ se rozumí celé vnější krycí sklo nebo jeho část, konstruované ke změně nebo ovlivnění šíření světla ze zdroje (zdrojů) světla tak, že světelné paprsky jsou významně odkloněny od svého původního směru;
- 2.9. „svíticí plocha“ (viz příloha 3);
- 2.9.1. „svíticí plochou zařízení pro osvětlení“ (body 2.7.9, 2.7.10, 2.7.19, 2.7.21 a 2.7.26) se rozumí kolmý průmět celého otvoru odražeče nebo u světlometů s elipsoidním odražečem „projekčního krycího skla“ na příčnou rovinu. Nemá-li zařízení pro osvětlení žádný odražeč, použije se definice podle bodu 2.9.2. Jestliže plocha výstupu světla pokrývá jen část celého otvoru odražeče, posuzuje se jen průmět této části.

V případě potkávacího světlometu je svíticí plocha omezena na straně světelného rozhraní zdánlivě viditelnou stopou světelného rozhraní na krycím skle. Jsou-li odražeče a krycí skla vzájemně seřiditelné, užije se střední polohy seřazení.

V případě, kdy je montován systém AFS: Je-li funkce osvětlení vytvářena dvěma či více současně pracujícími jednotkami osvětlení na dané straně vozidla, tvoří jednotlivé svíticí plochy dohromady uvažovanou svíticí plochu (například jednotlivé svíticí plochy jednotek osvětlení 8, 9 a 11 na obrázku v bodě 6.22.4 tvoří dohromady a s přihlédnutím ke svému umístění svíticí plochu uvažovanou pro pravou stranu vozidla);

- 2.9.2. „svíticí plochou zařízení pro světelnou signalizaci kromě odrazky“ (body 2.7.11 až 2.7.15, 2.7.18, 2.7.20 a 2.7.22 až 2.7.25) se rozumí kolmý průmět svítilny do roviny kolmé na její vztáznou osu a dotýkající se vnějšího povrchu plochy výstupu světla svítilny, přičemž tento průmět je ohraničen okrajem stínítek umístěných v této rovině, z nichž každé dovoluje propustit ve směru vztázná osy pouze 98 % celkové svítivosti svítilny.

Pro stanovení spodního, horního a bočních okrajů svíticí plochy k ověření vzdálenosti k vnějším okrajům vozidla a k ověření výšky nad vozovkou se použijí jen stínítka s vodorovným nebo svislým okrajem.

Pro jiná užití svíticí plochy, např. pro stanovení vzdálenosti mezi dvěma svítilnami nebo světlomety či funkcemi, se použije tvar vnějšího okraje této svíticí plochy. Stínítka zůstanou rovnoběžná, ale lze použít jiné orientace.

U zařízení pro světelnou signalizaci, jehož svíticí plocha zahrnuje úplně nebo částečně svíticí plochu jiné světelné funkce nebo zahrnuje neprosvětlenou plochu, lze za svíticí plochu považovat vlastní plochu výstupu světla (viz např. příloha 3, části 2, 3, 5 a 6);

2.9.3. „svíticí plochou odrazky“ (bod 2.7.16) se rozumí, jak doložil žadatel během procesu schvalování odrazek, kolmý průmět odrazky do roviny kolmé na její vztáznou osu, ohraničený rovinami přilehlými k vnějším okrajovým částem optické soustavy odrazky dle prohlášení žadatele a rovnoběžnými s touto osou. Pro stanovení spodního, horního a bočních okrajů zařízení se uvažují jen vodorovné a svislé roviny;

2.10. „přivrácenou plochou“ pro určitý směr pozorování se podle požadavku výrobce nebo jeho řádně pověřeného zástupce rozumí kolmý průmět:

buď okraje svíticí plochy promítnuté na vnější povrch krycího skla,

nebo plochy výstupu světla.

Pouze v případě zařízení pro světelnou signalizaci vytvářejícího proměnlivou svítivost se uvažuje jeho přivrácená plocha, která může být proměnná dle bodu 2.7.1.3, za všech podmínek přípustných ze strany případného ovladače proměnlivé svítivosti.

Do roviny kolmé ke směru pozorování a tečné k nejbližšímu bodu krycího skla. Různé příklady použití přivrácené plochy jsou uvedeny v příloze 3 tohoto předpisu;

2.11. „vztáznou osou“ se rozumí charakteristická osa světlotmetu nebo svítilny, určená výrobcem (světlotmetu nebo svítilny) pro použití jako vztázný směr ($H = 0^\circ$, $V = 0^\circ$) pro úhly pole při fotometrických měřeních a pro montáž světlotmetu nebo svítilny na vozidlo;

2.12. „vztázným středem“ se rozumí průsečík vztázné osy s vnější plochou výstupu světla; stanovuje jej výrobce světlotmetu nebo svítilny;

2.13. „úhly geometrické viditelnosti“ se rozumí úhly, které určují oblast minimálního prostorového úhlu, v níž je přivrácená plocha světlotmetu nebo svítilny viditelná. Tato oblast prostorového úhlu je omezena úsečemi koule, jejíž střed se shoduje se vztázným středem světlotmetu nebo svítilny a jejíž rovník je rovnoběžný s vozovkou. Tyto úseče jsou určovány ve vztahu ke vztázné ose. Vodorovné úhly β odpovídají zeměpisné délce, svislé úhly α zeměpisné šířce;

2.14. „vnějším obrysem“ na kterékoli straně vozidla se rozumí rovina rovnoběžná se střední podélnou rovinou vozidla, dotýkající se vnějšího bočního okraje vozidla, přičemž se nepřihlíží k:

2.14.1. pneumatik v blízkosti jejich bodu styku se zemí a přípojek pro měření tlaku v pneumatikách;

2.14.2. protismykových zařízení případně namontovaných na kolech;

2.14.3. zařízení pro nepřímý výhled;

2.14.4. bočních směrových svítilen, doplňkových obrysových svítilen, předních a zadních obrysových svítilen, parkovacích svítilen, odrazek a bočních obrysových svítilen;

2.14.5. celních pečeti umístěných na vozidlo a zařízení k zajištění a ochraně těchto pečeti;

2.14.6. systému osvětlení provozních dveří u vozidel kategorií M_2 a M_3 podle bodu 2.7;

2.15. „celkovými rozměry“ se rozumí vzdálenost mezi dvěma svislými rovinami určenými v bodě 2.14;

2.15.1. „celkovou šířkou“ se rozumí vzdálenost mezi dvěma svislými rovinami určenými v bodě 2.14;

2.15.2. „celkovou délkou“ se rozumí vzdálenost mezi dvěma svislými rovinami kolmými ke střední podélné rovině vozidla a dotýkajícími se předního a zadního okraje vozidla, přičemž se neberou v úvahu výstupky:

a) zařízení pro nepřímý výhled;

b) doplňkových obrysových svítilen;

c) spojovacího zařízení u motorových vozidel.

U přípojných vozidel se do „celkové délky“ a při jakémkoliv měření zahrnuje délka oje, není-li výslovně uvedeno jinak;

- 2.16. „Jednotlivé a vícenásobné svítlny“
- 2.16.1. „jednotlivým světlometem nebo jednotlivou svítilnou“ se rozumí:
- zařízení nebo část zařízení, které má jednu funkci osvětlení nebo světelné signalizace, jeden nebo více zdrojů světla a které má ve směru vztážené osy jednu přivrácenou plochu, která může být spojitá nebo složená ze dvou či více samostatných částí; nebo
 - jakákoli soustava dvou svítlen označených „D“, ať shodných nebo odlišných, které mají stejnou funkci; nebo
 - jakákoli soustava dvou nezávislých odrazek, ať shodných nebo odlišných, které byly schváleny zvlášť; nebo
 - jakýkoli systém vzájemně závislých svítlen tvořený dvěma nebo třemi vzájemně závislými svítilnami označenými „Y“ schválenými společně a se stejnou funkcí;
- 2.16.2. „dvěma svítilnami“ nebo „sudým počtem svítlen“ ve tvaru pásu se rozumí dvě svítilny s jedinou plochou výstupu světla, jestliže je tento pás umístěn symetricky ke střední podélné rovině vozidla;
- 2.17. „vzdáleností mezi dvěma světlometry nebo svítilnami“ směřujícími týmž směrem se rozumí nejkratší vzdálenost mezi dvěma přivrácenými plochami ve směru vztážené osy. Splňuje-li vzdálenost mezi dvěma světlometry nebo svítilnami požadavky tohoto předpisu, není třeba stanovovat přesné okraje přivrácených ploch;
- 2.18. „indikátorem činnosti“ se rozumí optický nebo zvukový signál (nebo jakýkoli obdobný signál) udávající, že zařízení bylo uvedeno v činnost a zda funguje správně, či nikoli;
- 2.19. „indikátorem zapojení obvodu“ se rozumí optický (nebo jakýkoli rovnocenný) signál udávající, že zařízení bylo uvedeno v činnost, avšak neudávající, zda toto zařízení funguje správně, či nikoli;
- 2.20. „nepovinným světlometem nebo svítilnou“ se rozumí světlomet nebo svítilna, jejichž montáž je ponechána na úvaze výrobce;
- 2.21. „vozovkou“ se rozumí povrch, na němž vozidlo stojí a který by měl být v zásadě vodorovný;
- 2.22. „pohyblivými konstrukčními částmi“ vozidla se rozumí takové panely karoserie nebo jiné části vozidla, jejichž poloha může být bez užití náradí měněna vyklopením, otočením nebo posunutím. Mezi tyto konstrukční části nepatří sklopné kabiny řidiče nákladních vozidel;
- 2.23. „obvyklou provozní polohou pohyblivé konstrukční části“ se rozumí poloha (polohy) pohyblivé konstrukční části stanovená výrobcem vozidla pro obvyklé podmínky užívání a obvyklé podmínky parkování vozidla;
- 2.24. „obvyklými podmínkami užívání vozidla“ se rozumí:
- 2.24.1. u motorového vozidla stav, kdy je vozidlo připraveno k pohybu vlastním nastartovaným hnacím motorem s pohyblivými konstrukčními částmi v obvyklé poloze (polohách) podle definice v bodě 2.23;
- 2.24.2. u přípojného vozidla stav, kdy je přípojně vozidlo připojeno k tažnému vozidlu ve stavu podle bodu 2.24.1 a kdy jsou pohyblivé konstrukční části přípojného vozidla v obvyklé poloze (polohách) podle definice v bodě 2.23;
- 2.25. „podmínkami parkování vozidla“ se rozumí:
- 2.25.1. u motorového vozidla stav, kdy je vozidlo v klidu, jeho hnací motor je zastaven a jeho pohyblivé konstrukční části jsou v obvyklé poloze (polohách) podle definice v bodě 2.23;
- 2.25.2. u přípojného vozidla stav, kdy je přípojně vozidlo připojeno k tažnému motorovému vozidlu ve stavu podle bodu 2.25.1 a kdy jsou pohyblivé konstrukční části přípojného vozidla v obvyklé poloze (polohách) podle definice v bodě 2.23;
- 2.26. „osvětlením zatáčky“ se rozumí světelná funkce, která zajišťuje zlepšené osvětlení v zatáčkách;
- 2.27. „párem“ se rozumí sada světlometů nebo svítlen se stejnou funkcí na levé a pravé straně vozidla;
- 2.27.1. „přízpusobeným párem“ se rozumí sada světlometů nebo svítlen se stejnou funkcí na levé a pravé straně vozidla, která jako pár splňuje fotometrické požadavky;
- 2.28. „signálem nouzového brzdění“ se rozumí signál upozorňující ostatní účastníky silničního provozu za vozidlem, že vozidlo vyvíjí vzhledem k daným podmínkám vozovky velkou brzdící sílu.

2.29. Barva světla vyzařovaného ze zařízení

2.29.1. „bílou“ se rozumí souřadnice barvy (x, y) ^(§) vyzařovaného světla, které leží v barevné ploše definované těmito hranicemi:

W_{12}	hranice zelené	$y = 0,150 + 0,640 x$
W_{23}	hranice nažloutle zelené	$y = 0,440$
W_{34}	hranice žluté	$x = 0,500$
W_{45}	hranice načervenalé purpurové	$y = 0,382$
W_{56}	hranice purpurové	$y = 0,050 + 0,750 x$
W_{61}	hranice modré	$x = 0,310$

s průsečíky:

	x	y
W_1	0,310	0,348
W_2	0,453	0,440
W_3	0,500	0,440
W_4	0,500	0,382
W_5	0,443	0,382
W_6	0,310	0,283

2.29.2. „selektivní žlutou“ se rozumí souřadnice barvy (x, y) ^(§) vyzařovaného světla, které leží v barevné ploše definované těmito hranicemi:

SY_{12}	hranice zelené	$y = 1,290 x - 0,100$
SY_{23}	spektrální čára	
SY_{34}	hranice červené	$y = 0,138 + 0,580 x$
SY_{45}	hranice nažloutle bílé	$y = 0,440$
SY_{51}	hranice bílé	$y = 0,940 - x$

s průsečíky:

	x	y
SY_1	0,454	0,486
SY_2	0,480	0,519
SY_3	0,545	0,454
SY_4	0,521	0,440
SY_5	0,500	0,440

2.29.3. „oranžovou“ se rozumí souřadnice barvy (x, y) ^(§) vyzařovaného světla, které leží v barevné ploše definované těmito hranicemi:

A_{12}	hranice zelené	$y = x - 0,120$
A_{23}	spektrální čára	
A_{34}	hranice červené	$y = 0,390$
A_{41}	hranice bílé	$y = 0,790 - 0,670 x$

(§) Publikace CIE 15.2, 1986, Kolorimetrie, Norma CIE 1931, standardní kolorimetrický pozorovatel.

s průsečíky:

	x	y
A ₁	0,545	0,425
A ₂	0,560	0,440
A ₃	0,609	0,390
A ₄	0,597	0,390

2.29.4. „červenou“ se rozumí souřadnice barvy (x, y) ⁽⁶⁾ vyzařovaného světla, které leží v barevné ploše definované těmito hranicemi:

R ₁₂	hranice žluté	y = 0,335
R ₂₃	spektrální čára	
R ₃₄	čára purpurové	(její lineární prodloužení přes oblast purpurových barev mezi červeným a modrým koncem spektrální čáry).
R ₄₁	hranice purpurové:	y = 0,980 - x

s průsečíky:

	x	y
R ₁	0,645	0,335
R ₂	0,665	0,335
R ₃	0,735	0,265
R ₄	0,721	0,259

2.30. Noční barva světla odraženého od zařízení s výjimkou pneumatik se zpětným odrazem podle předpisu č. 88

2.30.1. „bílou“ se rozumí souřadnice barvy (x, y) ⁽⁶⁾ odraženého světla, které leží v barevné ploše definované těmito hranicemi:

W ₁₂	hranice modré:	y = 0,843 - 1,182 x
W ₂₃	hranice purpurové	y = 0,489 x + 0,146
W ₃₄	hranice žluté	y = 0,968 - 1,010 x
W ₄₁	hranice zelené	y = 1,442 x - 0,136

s průsečíky:

	x	y
W ₁	0,373	0,402
W ₂	0,417	0,350
W ₃	0,548	0,414
W ₄	0,450	0,513

2.30.2. „žlutou“ se rozumí souřadnice barvy (x, y) ⁽⁶⁾ odraženého světla, které leží v barevné ploše definované těmito hranicemi:

Y ₁₂	hranice zelené	y = x - 0,040
Y ₂₃	spektrální čára	
Y ₃₄	hranice červené	y = 0,200 x + 0,268
Y ₄₁	hranice bílé	y = 0,970 - x

⁽⁶⁾ Publikace CIE 15.2, 1986, Kolorimetrie, Norma CIE 1931, standardní kolorimetrický pozorovatel.

s průsečíky:

	x	y
Y_1	0,505	0,465
Y_2	0,520	0,480
Y_3	0,610	0,390
Y_4	0,585	0,385

2.30.3. „oranžovou“ se rozumí souřadnice barvy (x, y) ⁽⁷⁾ odraženého světla, které leží v barevné ploše definované těmito hranicemi:

A_{12}	hranice zelené	$y = 1,417 x - 0,347$
A_{23}	spektrální čára	
A_{34}	hranice červené	$y = 0,390$
A_{41}	hranice bílé	$y = 0,790 - 0,670 x$

s průsečíky:

	x	y
A_1	0,545	0,425
A_2	0,557	0,442
A_3	0,609	0,390
A_4	0,597	0,390

2.30.4. „červenou“ se rozumí souřadnice barvy (x, y) ⁽⁷⁾ odraženého světla, které leží v barevné ploše definované těmito hranicemi:

R_{12}	hranice žluté	$y = 0,335$
R_{23}	spektrální čára	
R_{34}	čára purpurové	
R_{41}	hranice purpurové	$y = 0,978 - x$

s průsečíky:

	x	y
R_1	0,643	0,335
R_2	0,665	0,335
R_3	0,735	0,265
R_4	0,720	0,258

2.31. Denní barva světla odraženého ze zařízení

2.31.1. „bílou“ se rozumí souřadnice barvy (x, y) ⁽⁷⁾ odraženého světla, které leží v barevné ploše definované těmito hranicemi:

W_{12}	hranice purpurové	$y = x - 0,030$
W_{23}	hranice žluté	$y = 0,740 - x$
W_{34}	hranice zelené	$y = x + 0,050$
W_{41}	hranice modré	$y = 0,570 - x$

(7) Publikace CIE 15.2, 1986, Kolorimetrie, Norma CIE 1931, standardní kolorimetrický pozorovatel.

s průsečíky:

	x	y
W_1	0,300	0,270
W_2	0,385	0,355
W_3	0,345	0,395
W_4	0,260	0,310

2.31.2. „žlutou“ se rozumí souřadnice barvy (x, y) ⁽⁸⁾ odraženého světla, které leží v barevné ploše definované těmito hranicemi:

Y_{12}	hranice červené	$y = 0,534 x + 0,163$
Y_{23}	hranice bílé	$y = 0,910 - x$
Y_{34}	hranice zelené	$y = 1,342 x - 0,090$
Y_{41}	spektrální čára	

s průsečíky:

	x	y
Y_1	0,545	0,454
Y_2	0,487	0,423
Y_3	0,427	0,483
Y_4	0,465	0,534

2.31.3. „červenou“ se rozumí souřadnice barvy (x, y) ⁽⁸⁾ odraženého světla, které leží v barevné ploše definované těmito hranicemi:

R_{12}	hranice červené	$y = 0,346 - 0,053 x$
R_{23}	hranice purpurové	$y = 0,910 - x$
R_{34}	hranice žluté	$y = 0,350$
R_{41}	spektrální čára	

s průsečíky:

	x	y
R_1	0,690	0,310
R_2	0,595	0,315
R_3	0,560	0,350
R_4	0,650	0,350

2.32. Denní barva světla fluorescenčního zařízení

2.32.1. „červenou“ se rozumí souřadnice barvy (x, y) ⁽⁸⁾ odraženého světla, které leží v barevné ploše definované těmito hranicemi:

FR_{12}	hranice červené	$y = 0,346 - 0,053 x$
FR_{23}	hranice purpurové	$y = 0,910 - x$
FR_{34}	hranice žluté	$y = 0,315 + 0,047 x$
FR_{41}	spektrální čára	

⁽⁸⁾ Publikace CIE 15.2, 1986, Kolorimetrie, Norma CIE 1931, standardní kolorimetrický pozorovatel.

s průsečíky:

	x	y
FR ₁	0,690	0,310
FR ₂	0,595	0,315
FR ₃	0,569	0,341
FR ₄	0,655	0,345

- 2.33. „výstražným signálem nebezpečí nárazu pro vzadu jedoucí vozidlo (RECAS)“ se rozumí automatický signál vydávaný vozidlem jedoucím vpředu pro vozidlo jedoucí za ním. Upozorňuje, že vozidlo vzadu musí provést nouzové opatření, aby zabránilo kolizi;
- 2.34. „gonio(foto)metrickým systémem (není-li zvláštním předpisem stanoveno jinak)“ se rozumí systém používaný k fotometrickým měřením, která jsou určena úhlovými souřadnicemi ve stupních na kouli se svislou osou podle publikace IEC č. 70, Vídeň 1987, tj. odpovídající gonio(foto)metrickému systému, jehož vodorovná („elevační“) osa je připevněná k zemi a druhá („rotační“) pohyblivá osa je kolmá k pevné vodorovné ose (viz příloha 14 tohoto předpisu).
- Pozn.: Ve výše uvedené publikaci IEC je specifikován postup pro korekci úhlových souřadnic v případě, že je použit alternativní gonio(foto)metrický systém;
- 2.35. „rovinou H“ se rozumí vodorovná rovina obsahující vztažný střed světlometu/svítilny;
- 2.36. „postupnou aktivací“ se rozumí elektrické spojení, v němž jsou jednotlivé zdroje světla světlometu/svítilny zapojeny takovým způsobem, že se aktivují postupně předem stanoveným postupem.

3. ŽÁDOST O SCHVÁLENÍ

- 3.1. Žádost o schválení typu vozidla z hlediska montáže zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci podává výrobce vozidla nebo jeho pověřený zástupce.
- 3.2. K žádosti se přikládají ve trojím vyhotovení tyto dokumenty a údaje:
- 3.2.1. popis typu vozidla z hlediska položek uvedených v bodech 2.2.1 až 2.2.4 výše spolu s omezením zatížení, zejména maximálním přípustným zatížením v zavazadlovém prostoru;
- 3.2.2. seznam zařízení, která podle výrobce mají tvořit vybavení pro osvětlení a světelnou signalizaci. Tento seznam může obsahovat pro každou funkci více typů zařízení. Každý typ musí být řádně popsán (část, značka schválení typu, název výrobce atd.); kromě toho může být v seznamu u každé funkce uvedena přídatná poznámka „nebo rovnocenná zařízení“;
- 3.2.3. náčrty celého uspořádání zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci s vyznačením umístění jednotlivých zařízení na vozidle;
- 3.2.4. pro ověření, zda je vyhověno požadavkům tohoto předpisu, náčrty (náčrty) vyznačující u každého světlometu nebo svítilny svítící plochu podle definice v bodě 2.9, plochu výstupu světla podle definice v bodě 2.8, vztažnou osu podle definice v bodě 2.11 a vztažný střed podle definice v bodě 2.12. Tyto informace se nepožadují u svítilny k osvětlení zadní registrační tabulky (bod 2.7.13);
- 3.2.5. žádost musí zahrnovat údaj o metodě zvolené ke stanovení přivrácené plochy (viz bod 2.10);
- 3.2.6. je-li na vozidle namontován systém AFS, musí žadatel předložit podrobný popis uvádějící tyto informace:
- 3.2.6.1. funkce a režimy osvětlení, pro něž bylo systému AFS uděleno schválení typu;
- 3.2.6.2. příslušné řídicí signály AFS a jejich technické vlastnosti definované podle přílohy 10 předpisu č. 123;
- 3.2.6.3. uplatňovaná ustanovení týkající se automatického přizpůsobování funkcí a režimů předního osvětlení podle bodu 6.22.7.4 tohoto předpisu;
- 3.2.6.4. případně zvláštní pokyny, pokud jde o kontrolu zdrojů světla a o vizuální prohlídku svazku světelných paprsků;

- 3.2.6.5. dokumenty podle bodu 6.22.9.2 tohoto předpisu;
- 3.2.6.6. světlometry nebo svítily, které jsou skupinové, sdružené nebo sloučené se systémem AFS;
- 3.2.6.7. jednotky osvětlení, které jsou konstruovány tak, aby splňovaly požadavky bodu 6.22.5 tohoto předpisu.
- 3.2.7. Pro vozidla kategorií M a N popis podmínek elektrického napájení pro zařízení uvedená v bodech 2.7.9, 2.7.10, 2.7.12, 2.7.14 a 2.7.15, případně včetně informací o zvláštním elektrickém napájení nebo elektronickém ovladači zdroje světla nebo ovladači proměnlivé svítivosti.
- 3.3. Technické zkušební odpovědné za provádění schvalovacích zkoušek musí být předáno nenaložené vozidlo vybavené kompletní soupravou zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci podle popisu v bodě 3.2.2 představující typ vozidla, který má být schválen.
- 3.4. K dokumentaci pro schválení typu musí být přiložen dokument uvedený v příloze 1 tohoto předpisu.
4. SCHVÁLENÍ
- 4.1. Schválení typu vozidla se udělí, pokud vozidlo předané ke schválení podle tohoto předpisu vyhoví požadavkům tohoto předpisu z hlediska všech zařízení uvedených v seznamu.
- 4.2. Každému schválenému typu se přidělí číslo schválení. Jeho první dvě číslice (nyní 06, což odpovídá sérii změn 06) udávají sérii změn začleňující poslední závazné technické změny předpisu v době vydání schválení. Stejná smluvní strana nesmí totéž číslo přidělit jinému typu vozidla ani témuž typu vozidla předvedenému s vybavením neuvedeným v seznamu dle bodu 3.2.2, s výjimkou případů, na něž se vztahuje bod 7 tohoto předpisu.
- 4.3. Potvrzení o schválení, rozšíření nebo zamítnutí schválení nebo o definitivním ukončení výroby typu vozidla/součásti podle tohoto předpisu se oznámí smluvním stranám dohody z roku 1958, které uplatňují tento předpis, na formuláři podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.
- 4.4. Na každém vozidle shodném s typem vozidla schváleným podle tohoto předpisu se viditelně a na snadno přístupném místě uvedeném ve formuláři schválení umístí mezinárodní značka schválení, která se skládá z:
- 4.4.1. písmene „E“ v kružnici, za níž následuje rozlišovací číslo země, která schválení udělila (*);
- 4.4.2. čísla tohoto předpisu následovaného písmenem „R“, pomlčkou a číslem schválení typu, a to vpravo od kružnice stanovené v bodě 4.4.1.
- 4.5. Je-li vozidlo shodné s typem vozidla schváleným podle jednoho nebo několika jiných předpisů připojených k dohodě v zemi, která udělila schválení typu podle tohoto předpisu, nemusí se symbol podle bodu 4.4.1 opakovat; v takovém případě se další čísla a symboly všech předpisů, podle kterých bylo uděleno schválení v zemi, která udělila schválení podle tohoto předpisu, umístí ve svislých sloupcích vpravo od symbolu podle bodu 4.4.1.
- 4.6. Značka schválení 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. V příloze 2 tohoto předpisu jsou uvedeny příklady uspořádání značky schválení typu.
5. VŠEOBECNÉ SPECIFIKACE
- 5.1. Zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci musí být namontována tak, aby si za obvyklých podmínek užívání vozidla podle definice v bodech 2.24, 2.24.1 a 2.24.2 a navzdory otřesům, jimž mohou být vystavena, zachovala vlastnosti předepsané tímto předpisem a umožnila vozidlu splnit požadavky tohoto předpisu. Zvláště nesmí být možné neúmyslné porušení seřízení světlometů nebo svítlen.

(*) Rozlišovací čísla smluvních stran Dohody z roku 1958 jsou uvedena v příloze 3 Úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 3 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

- 5.2. Světlomety uvedené v bodech 2.7.9, 2.7.10 a 2.7.19 musí být namontovány tak, aby bylo možno snadno seřídít jejich orientaci.
- 5.2.1. U světlometů vybavených opatřeními k zabránění oslnění ostatních účastníků silničního provozu v zemi, kde silniční provoz je na opačné straně vozovky než v zemi, pro kterou byl světlomet konstruován, musí být taková opatření vykonána automaticky nebo uživatelem vozidla na nehybném vozidle, aniž by bylo nutné použít speciální nářadí (jiné, než které je dodáváno s vozidlem ⁽¹⁰⁾). Podrobné instrukce musí výrobce vozidla předat s vozidlem.
- 5.3. U všech zařízení pro světelnou signalizaci, včetně těch, jež jsou umístěna na bočních stěnách, musí být vztahná osa svítilny namontované na vozidle rovnoběžná s rovinou, na níž vozidlo na vozovce stojí; kromě toho musí být tato osa u bočních odrazek a bočních obrysových svítlen kolmá ke střední podélné rovině vozidla a rovnoběžná s touto rovinou u všech ostatních zařízení pro světelnou signalizaci. V každém směru je přípustná odchylka $\pm 3^\circ$. Kromě toho musí být při montáži dodrženy všechny zvláštní pokyny stanovené výrobcem.
- 5.4. V případě, že nebyly vydány zvláštní pokyny, ověřuje se výška a seřízení světlometů nebo svítlen u nenaloženého vozidla stojícího na rovné vodorovné ploše za podmínek definovaných v bodech 2.24, 2.24.1 a 2.24.2, a v případě, že je namontován systém AFS, se systémem v neutrálním stavu.
- 5.5. Pokud nebyly vydány zvláštní pokyny, musí světlomety nebo svítilny tvořící pár:
- 5.5.1. být na vozidle namontovány souměrně vzhledem k jeho střední podélné rovině (toto ustanovení se vztahuje na vnější geometrický tvar světlometu nebo svítilny a ne na okraje jeho svítící plochy podle bodu 2.9);
- 5.5.2. být vzájemně souměrné vzhledem ke střední podélné rovině; tento požadavek neplatí pro vnitřní uspořádání světlometu nebo svítilny;
- 5.5.3. splňovat tytéž kolorimetrické požadavky a mít v zásadě shodné fotometrické vlastnosti. To neplatí pro přizpůsobený pár předních mlhových světlometů třídy F3;
- 5.5.4. mít v zásadě shodné fotometrické vlastnosti.
- 5.6. U vozidel, jejichž vnější tvar je nesouměrný, musí být výše uvedené požadavky splněny, nakolik je to možné.
- 5.7. Skupinové, sdružené, sloučené nebo jednotlivé světlomety nebo svítilny
- 5.7.1. Světlomety nebo svítilny mohou být skupinové, sdružené nebo sloučené s jinými za předpokladu, že jsou dodrženy veškeré požadavky na barvu, umístění, seřízení, geometrickou viditelnost, elektrické zapojení a případné další požadavky.
- 5.7.1.1. Fotometrické a kolorimetrické požadavky na světlomet nebo svítilnu musí být splněny, jestliže všechny ostatní funkce, se kterými jsou světlomet nebo svítilna ve skupině, sdruženy nebo sloučeny, jsou VYPNUTY.
- Pokud je však přední nebo zadní obrysová svítilna sloučená s jednou nebo více dalšími funkcemi, které mohou být aktivovány společně s nimi, požadavky týkající se barvy každé z těchto funkcí musí být splněny, jestliže sloučená/sloučené funkce a přední nebo zadní obrysové svítilny jsou ZAPNUTY.
- 5.7.1.2. Brzdové a směrové svítilny nesmí být sloučené.
- 5.7.1.3. Pokud jsou však brzdové a směrové svítilny ve skupině, musí být splněny následující podmínky:
- 5.7.1.3.1. žádná vodorovná nebo svislá přímka procházející průmětem přivrácených ploch těchto funkcí na rovinu kolmou ke vztahné ose nesmí protínat více než dvě hraniční čáry oddělující přilehlé plochy s různými barvami;
- 5.7.1.3.2. jejich přivrácené plochy ve směru vztahné osy založené na plochách ohraničených obrysem jejich ploch výstupu světla se nepřekrývají.

⁽¹⁰⁾ To se netýká jednoúčelových předmětů, které mohou být zvnějšku přidány ke světlometu.

- 5.7.2. Jednotlivé svítilny
- 5.7.2.1. Jednotlivé svítilny podle definice v bodě 2.16.1 písm. a), tvořené dvěma nebo více částmi, musí být namontovány takovým způsobem, aby
- buď celková plocha průmětu samostatných částí na rovinu tečnou k vnějšímu povrchu vnějšího krycího skla a kolmou na vztahnou osu zabírala nejméně 60 % nejmenšího čtyřúhelníku opsaného tomuto průmětu; nebo
 - minimální vzdálenost mezi protilehlými okraji dvou sousedních nebo dotýkajících se samostatných částí nepřekročila 75 mm, měřeno kolmo na vztahnou osu.
- Tyto požadavky se nevztahují na odrazky.
- 5.7.2.2. Jednotlivé svítilny podle definice v bodě 2.16.1 písm. b) nebo c) tvořené dvěma svítilnami označenými „D“ nebo dvěma nezávislými odrazkami, musí být namontovány tak, aby:
- buď průměty přivrácených ploch ve směru vztahné osy těchto dvou svítilen nebo odrazek zaujímaly nejméně 60 % plochy nejmenšího čtyřúhelníku opsaného průmětům zmíněných přivrácených ploch ve směru vztahné osy; nebo
 - minimální vzdálenost mezi protilehlými okraji přivrácených ploch ve směru vztahné osy dvou svítilen nebo dvou nezávislých odrazek nebyla větší než 75 mm, měřeno kolmo ke vztahné ose.
- 5.7.2.3. Jednotlivé svítilny podle definice v bodě 2.16.1 písm. d) musí splňovat požadavky bodu 5.7.2.1.
- Jsou-li dvě nebo více svítilen a/nebo dvě nebo více samostatných přivrácených ploch součástí stejného světelného tělesa a/nebo mají společná vnější krycí skla, nepovažují se za systém vzájemně závislých svítilen.
- Svítilna ve tvaru pásu však může být součástí systému vzájemně závislých svítilen;
- 5.7.2.4. Dvě svítilny nebo sudý počet svítilen ve tvaru pásu se umístí symetricky ke střední podélné rovině vozidla a sahají na obou stranách vozidla do vzdálenosti nejméně 0,4 m od nejvzdálenějšího vnějšího okraje vozidla a mají délku nejméně 0,8 m; osvětlení této plochy musí být zajištěno nejméně dvěma zdroji světla, umístěnými co možná nejbližší k okrajům; plochu výstupu světla může tvořit soubor jednotek umístěných vedle sebe za podmínky, že tyto jednotlivé plochy výstupu světla splňují při projekci na příčnou rovinu požadavky bodu 5.7.2.1.
- 5.8. Maximální výška nad vozovkou se měří od nejvyššího bodu a minimální výška od nejnižšího bodu přivrácené plochy ve směru vztahné osy.
- Pokud (maximální a minimální) výška nad vozovkou jednoznačně vyhovuje požadavkům tohoto předpisu, není třeba určovat přesné okraje jakékoli plochy.
- 5.8.1. Pro účely snížení úhlů geometrické viditelnosti se poloha světlometu/svítilny, pokud jde o výšku nad vozovkou, měří od roviny H.
- 5.8.2. U potkávacího světlometu se minimální výška nad vozovkou měří od nejnižšího bodu činného výstupu optického systému (např. odražeče, krycího skla, projekčního krycího skla) nezávisle na jeho užití.
- 5.8.3. Umístění z hlediska šířky se určuje vzhledem k celkové šířce vozidla od toho okraje přivrácené plochy ve směru vztahné osy, který je nejvzdálenější od střední podélné roviny vozidla; pokud jde o vzdálenost mezi světlometry nebo svítilnami, určuje se umístění z hlediska šířky od vnitřních okrajů přivrácené plochy ve směru vztahné osy.
- Pokud umístění z hlediska šířky jednoznačně vyhovuje požadavkům tohoto předpisu, není třeba určovat přesné okraje jakékoli plochy.
- 5.9. Nebyly-li vydány zvláštní pokyny, nesmí se fotometrické vlastnosti (např. intenzita, barva, přivrácená plocha atd.) světlometu nebo svítilny při rozsvícení světlometu nebo svítilny záměrně měnit.
- 5.9.1. Směrové svítilny, výstražný signál a oranžové boční obrysové svítilny podle bodu 6.18.7 níže a rovněž signál nouzového brzdění musí vyzařovat přerušované světlo.

- 5.9.2. Fotometrické vlastnosti světlometu nebo svítilny se mohou měnit:
- vzhledem k okolnímu světlu;
 - v důsledku rozsvícení jiných světlometů nebo svítilen; nebo
 - při použití světlometů nebo svítilen k zajištění jiné funkce osvětlení;
- za předpokladu, že jakákoli změna fotometrických vlastností je v souladu s technickými předpisy pro daný světlomet nebo svítilnu;
- 5.9.3. Fotometrické vlastnosti směrové svítilny kategorií 1, 1a, 1b, 2a nebo 2b lze při blikání změnit postupnou aktivací zdrojů světla, jak je specifikováno v bodě 5.6 předpisu č. 6.
- Toto ustanovení se nevztahuje na situaci, kdy jsou směrové svítilny kategorií 2a a 2b zapnuty jako signál nouzového brzdění podle bodu 6.23.1 tohoto předpisu.
- 5.10. Žádné červené světlo, které by mohlo vést k omylu, nesmí být vyzářováno světlometem nebo svítilnou podle definice v bodě 2.7 směrem dopředu a žádné bílé světlo, které by mohlo vést k omylu, nesmí být vyzářováno světlometem nebo svítilnou podle definice v bodě 2.7 směrem dozadu. Neberou se v úvahu zařízení namontovaná pro vnitřní osvětlení vozidla. V případě pochybností se splnění tohoto požadavku ověřuje takto:
- 5.10.1. pro viditelnost červeného světla zepředu, s výjimkou červené nejzadnější boční obrysové svítilny, nesmí být přivrácená plocha žádné červené svítilny přímo viditelná oku pozorovatele nalézajícího se v zóně 1 stanovené v příloze 4;
 - 5.10.2. pro viditelnost bílého světla zezadu, s výjimkou zpětných světlometů a bílého nápadného značení na vozidle, nesmí být přivrácená plocha žádné bílé svítilny přímo viditelná oku pozorovatele nalézajícího se v zóně 2 příčné roviny ležící ve vzdálenosti 25 m za vozidlem (viz příloha 4);
 - 5.10.3. zóny 1 a 2 zkoumané okem pozorovatele jsou ve svých rovinách ohraničeny:
 - 5.10.3.1. na výšku dvěma vodorovnými rovinami umístěnými ve výšce 1 a 2,2 m nad vozovkou;
 - 5.10.3.2. na šířku dvěma svislými rovinami svírajícími dopředu i dozadu úhel 15° na vnější stranu vzhledem ke střední podélné rovině vozidla a procházejícími styčným bodem nebo body svislých rovin rovnoběžných se střední podélnou rovinou vozidla a vymezujiících celkovou šířku vozidla; je-li styčných bodů více, nejřednější z nich odpovídá přední rovině a nejzadnější zadní rovině.
- 5.11. Elektrická zapojení musí být taková, aby přední a zadní obrysové svítilny, případné doplňkové obrysové svítilny, případné boční obrysové svítilny a svítilna zadní registrační tabulky nemohly být ZAPÍNÁNY a VYPÍNÁNY jinak než současně.
- 5.11.1. Tato podmínka se neuplatní:
 - 5.11.1.1. jsou-li přední a zadní obrysové svítilny ZAPNUTY, jakož i boční obrysové svítilny, jsou-li sdružené nebo sloučené s uvedenými svítilnami, užity jako parkovací svítilny; nebo
 - 5.11.1.2. pokud boční obrysové svítilny svítí přerušovaným světlem společně se směrovými světly; nebo
 - 5.11.2. u předních obrysových svítilen, když je jejich funkce nahrazena podle ustanovení bodu 5.12.1 níže;
 - 5.11.3. u systému vzájemně závislých svítilen, se všechny zdroje světla ZAPÍNAJÍ a VYPÍNAJÍ současně.
- 5.12. Elektrická zapojení musí být taková, aby dálkové světlometry, potkávácí světlometry a přední mlhové světlometry nemohly být zapnuty, nejsou-li rovněž zapnuty svítilny uvedené v bodě 5.11. Splnění této podmínky se však nevyžaduje u dálkových světlometů nebo potkávacích světlometů, jestliže jejich světelná výstraha spočívá v přerušovaném rozsvěcování potkávacích světlometů v krátkých intervalech nebo v přerušovaném rozsvěcování dálkových světlometů v krátkých intervalech nebo ve střídavém rozsvěcování potkávacích a dálkových světlometů v krátkých intervalech.

- 5.12.1. Potkávací světlomety a/nebo dálkové světlomety a/nebo přední mlhové světlomety mohou nahradit funkci předních obrysových svítlen za předpokladu, že:
- 5.12.1.1. jejich elektrická zapojení jsou taková, aby se v případě závady kteréhokoliv z těchto světelných zařízení přední obrysové svítlny automaticky znovu zapnuly a
- 5.12.1.2. nahrazující svítlna nebo funkce splňuje pro příslušnou obrysovou svítlnu požadavky týkající se:
- a) geometrické viditelnosti předepsané pro přední obrysové svítlny v bodě 6.9.5 a
- b) minimálních fotometrických hodnot podle úhlu rozdělení světla a
- 5.12.1.3. ve zkušebním protokolu nahrazující svítlny je uveden příslušný důkaz prokazující splnění požadavků uvedených v bodě 5.12.1.2.
- 5.13. Indikátor
- Je-li tímto předpisem předepsán indikátor zapojení obvodu, může být nahrazen indikátorem činnosti.
- 5.14. Zakrývatelné světlomety
- 5.14.1. S výjimkou dálkových světlometů, potkávacích světlometů a předních mlhových světlometů, které mohou být zakryty, pokud se nepoužívají, je zakrývání světlometů nepřipustné.
- 5.14.2. V případě jakékoli poruchy funkce zakrývacího/zakrývacích zařízení musí světlomety zůstat v provozní poloze, jsou-li již v provozu, nebo musí být možno je do této polohy uvést bez užití nástrojů.
- 5.14.3. Světlomety se musí dát uvést do provozní polohy a rozsvítit jediným ovládacím zařízením, přičemž musí být možné je do provozní polohy uvést bez jejich rozsvícení. V případě skupinových dálkových a potkávacích světlometů se však výše uvedené ovládání vyžaduje pouze k aktivaci potkávacích světlometů.
- 5.14.4. Z místa řidiče nesmí být možno zastavit úmyslně pohyb rozsvícených světlometů dříve, než dosáhnou provozní polohy. Vzniká-li za pohybu světlometů nebezpečí oslnění ostatních účastníků silničního provozu, smějí se tyto světlomety rozsvítit pouze tehdy, až dosáhnou své provozní polohy.
- 5.14.5. Při teplotách zakrývacího zařízení v rozsahu od $-30\text{ }^{\circ}\text{C}$ do $+50\text{ }^{\circ}\text{C}$ musí být světlomet schopen dosáhnout provozní polohy během tří sekund od aktivace ovladače.
- 5.15. Barvy světél vyzařovaných světlometů nebo svítlnami ⁽¹⁾ jsou:
- | | |
|--|---|
| Dálkový světlomet: | bílá |
| Potkávací světlomet: | bílá |
| Přední mlhový světlomet: | bílá nebo selektivní žlutá |
| Zpětný světlomet: | bílá |
| Směrová svítlna: | oranžová |
| Výstražný signál: | oranžová |
| Brzdová svítlna: | červená |
| Signál nouzového brzdění: | oranžová nebo červená |
| Výstražný signál nebezpečí nárazu pro vzadu jedoucí vozidlo: | oranžová |
| Svítlna zadní registrační tabulky: | bílá |
| Přední obrysová svítlna: | bílá |
| Zadní obrysová svítlna: | červená |
| Přední mlhový světlomet: | bílá nebo selektivní žlutá |
| Zadní mlhová svítlna: | červená |
| Parkovací svítlna: | bílá vpředu, červená vzadu; oranžová, je-li sloučena s bočními směrovými svítlnami nebo s bočními obrysovými svítlnami. |

⁽¹⁾ Měření souřadnic barev světla vyzařovaného svítlnami nebo světlomety není součástí tohoto předpisu.

Boční obrysová svítilna:	oranžová; nejzadnější boční obrysová svítilna však může být červená, je-li ve skupině nebo je-li sdružená či sloučená se zadní obrysovou svítilnou, zadní doplňkovou obrysovou svítilnou, zadní mlhovou svítilnou, brzdovou svítilnou nebo je ve skupině nebo má část plochy výstupu světla společnou se zadní odrazkou.
Doplňková obrysová svítilna:	bílá vpředu, červená vzadu
Denní svítilna:	bílá
Zadní odrazka jiná než trojúhelníková:	červená
Zadní odrazka trojúhelníková:	červená
Přední odrazka jiná než trojúhelníková:	barva dopadajícího světla ⁽¹²⁾
Boční odrazka jiná než trojúhelníková:	oranžová; nejzadnější odrazka však může být červená, je-li ve skupině nebo má-li část plochy výstupu světla společnou se zadní obrysovou svítilnou, zadní doplňkovou obrysovou svítilnou, zadní mlhovou svítilnou, brzdovou svítilnou, červenou nejzadnější boční obrysovou svítilnou nebo zadní odrazkou jinou než trojúhelníkovou.
Rohový světlomet:	bílá
Nápadné značení:	bílá vpředu; bílá nebo žlutá po stranách; červená nebo žlutá vzadu ⁽¹³⁾ .
Adaptivní přední osvětlovací systémy (AFS):	bílá
Svítilna vnějšího osvětlení vozidla:	bílá
Manévrovací světlomet:	bílá
5.16.	Počet světlometů nebo svítílen
5.16.1.	Počet světlometů nebo svítílen namontovaných na vozidle se musí rovnat počtu uvedenému v jednotlivých požadavcích uvedených v tomto předpise.
5.17.	Kterýkoli světlomet nebo svítilna smí být namontován/a na pohyblivé části za předpokladu, že jsou splněny podmínky stanovené v bodech 5.18, 5.19 a 5.20.
5.18.	Zadní obrysové svítilny, zadní směrové svítilny a zadní odrazky jak trojúhelníkové, tak i jiné než trojúhelníkové, smí být namontovány na pohyblivé části pouze tehdy, pokud:
5.18.1.	ve všech pevných polohách pohyblivých konstrukčních částí plní svítilna veškeré požadavky na umístění, geometrickou viditelnost a kolorimetrické a fotometrické vlastnosti pro tyto svítilny;
5.18.2.	jsou-li funkce uvedené v bodě 5.18 zajišťovány soupravou dvou svítílen označených „D“ (viz bod 2.16.1), musí požadavky na polohu, geometrickou viditelnost a fotometrické vlastnosti na tyto svítilny ve všech pevných polohách pohyblivých konstrukčních částí plnit pouze jedna z těchto svítílen, nebo
5.18.3.	jsou pro výše uvedené funkce montovány doplňkové svítilny, které jsou rozsvíceny v případě, když je pohyblivá konstrukční část umístěna v kterékoli pevné otevřené poloze, za předpokladu, že tyto doplňkové svítilny splňují všechny požadavky na umístění, geometrickou viditelnost a fotometrické vlastnosti svítílen umístěných na pohyblivé konstrukční části.

⁽¹²⁾ Označuje se také jako „bílá“ nebo „bezbarvá“ odrazka.

⁽¹³⁾ Žádné ustanovení tohoto předpisu nebrání smluvním stranám uplatňujícím tento předpis, aby na vlastním území povolily směrem dozadu užití bílého nápadného značení.

5.18.4. Pokud jsou funkce uvedené v bodě 5.18 zajišťovány systémem vzájemně závislých svítlen, musí být splněna jedna z následujících podmínek:

- a) pokud je celý systém vzájemně závislých svítlen namontován na pohyblivé konstrukční části (pohyblivých konstrukčních částech), musí být splněny požadavky bodu 5.18.1. Avšak doplňkové svítlny pro výše uvedené funkce mohou být rozsvíceny v případě, když je pohyblivá konstrukční část umístěna v kterékoli pevné otevřené poloze, za předpokladu, že tyto doplňkové svítlny splňují všechny požadavky na umístění, geometrickou viditelnost a kolorimetrické a fotometrické vlastnosti svítlen umístěných na pohyblivé konstrukční části nebo
- b) pokud je systém vzájemně závislých svítlen částečně namontován na pevné konstrukční části a částečně na pohyblivé konstrukční části, s výjimkou směrových svítlen, musí vzájemně závislá svítlna určená/závislé svítlny určené žadatelem během postupu schvalování zařízení splňovat všechny požadavky na umístění, geometrickou viditelnost směrem ven a kolorimetrické a fotometrické vlastnosti těchto svítlen ve všech pevných polohách pohyblivé konstrukční části/pohyblivých konstrukčních částí.

Požadavek/požadavky na geometrickou viditelnost směrem dovnitř se považuje za splněný/považují za splněné, jestliže tato vzájemně závislá svítlna/tyto vzájemně závislé svítlny stále splňuje/splňují fotometrické hodnoty předepsané v oblasti rozdělení světla pro schválení zařízení ve všech pevných polohách pohyblivé konstrukční části/pohyblivých konstrukčních částí.

U směrových svítlen musí vzájemně závislá svítlna (svítlny) určená(é) žadatelem během postupu schvalování zařízení splňovat všechny požadavky na umístění, geometrickou viditelnost a kolorimetrické a fotometrické vlastnosti těchto svítlen ve všech pevných polohách pohyblivé konstrukční části/pohyblivých konstrukčních částí. Toto ustanovení neplatí v případě, kdy jsou za účelem dosažení nebo doplnění úhlu geometrické viditelnosti uvedeny do činnosti další svítlny, když se pohyblivá konstrukční část nachází v jakékoli pevné otevřené poloze, a to za předpokladu, že tyto další svítlny splňují veškeré požadavky na umístění a fotometrické a kolorimetrické vlastnosti, které se vztahují na směrové svítlny namontované na pohyblivé konstrukční části.

5.19. Jsou-li pohyblivé konstrukční části v jiné než „obvyklé provozní poloze“, nesmí na nich namontovaná zařízení ostatní účastníky silničního provozu obtěžovat.

5.20. Je-li světlo nebo svítlna namontován (namontována) na pohyblivé konstrukční části a pohyblivá konstrukční část je v „obvyklé provozní poloze (polohách)“, musí se světlo nebo svítlna vždy vrátit do polohy určené (poloh určených) výrobcem podle tohoto předpisu. Pro potkávací světlomety a přední mlhové světlomety se tento požadavek považuje za splněný, pokud se po desetinásobném návratu do obvyklé polohy a při měření po každé operaci neodchýlí žádný z úhlů sklonu těchto světlometů měřený vzhledem k nosné části o více než 0,15 % od průměrné hodnoty z těchto deseti naměřených hodnot. Je-li tato hodnota překročena, každá mezní hodnota podle bodu 6.2.6.1.1 se upraví o toto překročení, aby se snížil rozsah přípustného sklonu při kontrole vozidla podle přílohy 6.

5.21. Přivrácená plocha ve směru vztážené osy předních a zadních obrysových svítlen, předních a zadních směrových svítlen a odrazek nesmí být v kterékoli pevné poloze jiné, než je „obvyklá provozní poloha“, zakryta více než z 50 % jakoukoli pohyblivou konstrukční částí, ať už s namontovanými zařízeními pro světelnou signalizaci, nebo bez nich.

Pevnou polohou pohyblivé konstrukční části se rozumí stálá nebo přirozená poloha (polohy) pohyblivé konstrukční části stanovená výrobcem, ať zaaretovaná či nikoliv.

Nelze-li splnění výše uvedeného požadavku zajistit:

5.21.1. musí být rozsvíceny doplňkové svítlny splňující všechny požadavky na umístění, geometrickou viditelnost a kolorimetrické a fotometrické vlastnosti výše uvedených svítlen, pokud je přivrácená plocha ve směru vztážené osy těchto svítlen zakryta více než z 50 % pohyblivou konstrukční částí, nebo

5.21.2. musí poznámka ve formuláři sdělení (bod 10.1 přílohy 1) informovat jiné správní orgány o tom, že pohyblivými konstrukčními částmi může být zakryto více než 50 % přivrácené plochy ve směru vztážené osy a

ve vozidle musí být umístěno upozornění pro uživatele, že v určité poloze (určitých polohách) pohyblivých konstrukčních částí musí být ostatní účastníci silničního provozu upozorněni na přítomnost vozidla na vozovce; např. varovným trojúhelníkem nebo jiným zařízením podle národních požadavků pro provoz na silnici.

5.21.3. Bod 5.21.2 se nevztahuje na odrazky.

- 5.22. S výjimkou odrazek se světlomet nebo svítilna, i když jsou opatřeny značkou schválení, považují za nepřítomné, pokud nemohou být uvedeny do činnosti pouhou instalací zdroje světla a/nebo pojistky.
- 5.23. Světlometry nebo svítilny schválené se zdrojem (zdroji) světla podle předpisu č. 37, kromě případů, kdy se tyto zdroje světla používají jako nevýměnný zdroj světla podle definice v bodě 2.7.1.1.2 tohoto předpisu, musí být na vozidle montovány tak, aby bylo možné zdroj světla správně vyměnit bez odborné pomoci a bez zvláštního nářadí jiného, než je to, které dodává výrobce s vozidlem. Výrobce vozidla poskytne s vozidlem podrobný popis postupu výměny.
- 5.23.1. Je-li součástí modulu zdroje světla držák výměnného zdroje světla schváleného podle předpisu č. 37, musí být tento zdroj světla výměnný, jak se požaduje v bodě 5.23.
- 5.24. Povolena je jakákoli dočasná náhrada funkce světelné signalizace zadní obrysové svítilny zabezpečená proti selhání za předpokladu, že náhradní funkce v případě poruchy má podobnou barvu, hlavní intenzitu a umístění jako porouchaná funkce a že náhradní zařízení zůstane funkční i ve své původní bezpečnostní funkci. Při výměně musí být přítomnost dočasné náhrady a potřeba opravy indikovány na přístrojové desce indikátorem (viz bod 2.18 tohoto předpisu).
- 5.25. V případě, že je namontován systém AFS, považuje se za rovnocenný s párem potkávacích světlometů, a pokud zajišťuje funkci/funkce dálkového světla, považuje se za rovnocenný s párem dálkových světlometů.
- 5.26. Přípustné jsou zadní směrové svítilny, zadní obrysové svítilny, brzdové svítilny (s výjimkou brzdových svítlen kategorie S4) a zadní mlhové svítilny s řízením proměnlivé svítivosti, které současně reagují alespoň na jeden z těchto vnějších vlivů: okolní osvětlení, mlha, sněžení, déšť, vodní tříšť, mračna prachu, znečištění plochy výstupu světla, za předpokladu, že jejich předepsaná intenzita zůstane zachována při všech přechodech změn. Během přechodu nesmí dojít k žádné prudké změně svítivosti. Brzdové svítilny kategorie S4 mohou vytvářet svítivost různé intenzity nezávisle na ostatních světlometech nebo svítilnách. Řidič může mít možnost nastavit výše uvedené funkce na svítivost odpovídající jejich stálé kategorii a přepnout je zpět na automatické řízení svítivosti.
- 5.27. Pro vozidla kategorií M a N musí žadatel doložit technické zkušební odpovědné za zkoušky schválení typu, že podmínky elektrického napájení zařízení uvedených v bodech 2.7.9, 2.7.10, 2.7.12, 2.7.14 a 2.7.15 jsou v souladu, jestliže elektrický systém vozidla pracuje za podmínek konstantního napětí reprezentujících příslušnou kategorii napájeného vozidla, jak stanovil žadatel, s následujícími ustanoveními:
- 5.27.1. Napětí přivedené na svorky zařízení, která podle příslušné dokumentace schválení typu byla zkoušena s použitím zvláštního napájení/elektronického ovladače zdroje světla nebo v sekundárním provozním režimu nebo při napětí požadovaném žadatelem, nesmí pro příslušná zařízení nebo funkce překročit specifikovaná napětí, při kterých byla tato zařízení nebo funkce schváleny.
- 5.27.2. Za podmínek elektrického napájení, které neodpovídají ustanovením bodu 5.27.1, nesmí napětí na svorkách zařízení nebo funkce/funkcí přesáhnout hodnoty 6,75 V (6 V systémy), 13,5 V (12 V systémy) nebo 28 V (24 V systémy) o více než 3 procenta. Prostředky k řízení maximálního napětí na svorkách zařízení mohou být v zájmu lepší dostupnosti umístěny v tělese zařízení.
- 5.27.3. Ustanovení bodů 5.27.1 a 5.27.2 se nevztahují na zařízení, která zahrnují elektronický ovladač zdroje světla nebo ovladač proměnlivé svítivosti, které jsou součástí zařízení.
- 5.27.4. Ke schvalovací dokumentaci musí být přiložena zpráva popisující metody použité k prokázání shody a obdržené výsledky.
- 5.28. Obecná ustanovení týkající se geometrické viditelnosti
- 5.28.1. Při pozorování z nekonečna nesmí být uvnitř úhlu geometrické viditelnosti žádná překážka bránící šíření světla z kterékoli části přivrácené plochy světlometu nebo svítilny. K těmto překážkám však není nutno přihlížet, jestliže byly již přítomny, když byly světlomet nebo svítilna schváleny jako typ.
- 5.28.2. Měří-li se blíže ke světlometu nebo svítilně, musí se směry pozorování rovnoběžně posunout tak, aby bylo dosaženo shodné přesnosti.

- 5.28.3. Jestliže je po montáži světlometu nebo svítilny kterákoli část jeho/její přivrácené plochy stíněna jakoukoli další částí vozidla, musí se prokázat, že část světlometu nebo svítilny nezastíněná překážkami stále vyhovuje požadavkům na fotometrické hodnoty předepsané pro schválení zařízení.
- 5.28.4. Pokud však může být svislý úhel geometrické viditelnosti pod vodorovnou rovinou snížen na 5° (svítlna montována níže než 750 mm nad vozovkou, při měření podle ustanovení bodu 5.8.1), může být fotometrické pole měření montovaného optického celku zmenšeno na 5° pod vodorovnou rovinou.
- 5.28.5. Pro systém vzájemně závislých svítilen musí být požadavky geometrické viditelnosti splněny, jestliže všechny vzájemně závislé svítlny jsou v činnosti společně.
- 5.29. LED modul nemusí být výměnný, je-li to uvedeno na informačním listu schválení typu konstrukční části.
- 5.30. Veškeré světlometry nebo svítlny (zařízení) musí být při montáži na vozidlo případně schváleny podle předpisů OSN pro dané zařízení, jak je uvedeno v příslušných podbodech bodu 6 tohoto předpisu.
- 5.31. Světlometry nebo svítlny namontované na vozidlo, jež je schváleno podle tohoto předpisu, a schválené pro jednu nebo více kategorií výměnných zdrojů světla podle předpisů OSN č. 37, 99 nebo 128 musí mít zdroje světla schválené výhradně podle těchto kategorií zdrojů světla.

Tento požadavek se nevztahuje na moduly zdroje světla, moduly LED a nevýměnné zdroje světla, ledaže se v jejich případě vyžaduje, aby byly schváleny podle příslušného předpisu OSN.

6. KONKRÉTNÍ SPECIFIKACE

6.1. Dálkový světlomet (předpisy č. 98 a 112)

6.1.1. Přítomnost

Povinně na motorových vozidlech. Zakázán na přípojných vozidlech.

6.1.2. Počet

Dva nebo čtyři, s uděleným schválením typu podle předpisů č. 98 nebo 112, vyjma světlometu třídy A.

U vozidel kategorie N₃: mohou být montovány dva další dálkové světlometry.

Je-li vozidlo vybaveno čtyřmi zakrývatelnými světlometry, je montáž dalších dvou světlometů přípustná pouze pro účely světelné signalizace za denního světla, představované jejich přerušovaným rozsvěcováním v krátkých časových intervalech (viz bod 5.12).

6.1.3. Uspořádání

Žádné zvláštní požadavky.

6.1.4. Poloha

6.1.4.1. Na šířku: žádné zvláštní požadavky.

6.1.4.2. Na výšku: žádné zvláštní požadavky.

6.1.4.3. Na délku: na přední části vozidla. Tato podmínka se považuje za splněnou, jestliže vyzařované světlo neobtěžuje řidiče ani přímo, ani nepřímo přes zařízení pro nepřímý výhled a/nebo jiné odražející plochy na vozidle.

6.1.5. Geometrická viditelnost

Viditelnost svítící plochy, včetně pásem, která se nejeví jako osvětlená ve směru uvažovaného pozorování, musí být zajištěna uvnitř rozbíhajícího se prostoru ohraničeného přímkami vycházejícími od obrysu svítící plochy a svírajícími se vztažnou osou světlometu úhel nejméně 5°. Výchozím bodem úhlu geometrické viditelnosti je obvod průmětu svítící plochy na příčnou rovinu tečnou k nejpřednější části krycího skla světlometu.

- 6.1.6. Orientace
- Směrem dopředu.
- Nejvýše jeden z dálkových světlometů na každé straně vozidla se může stáčet a osvětlovat zatáčku.
- 6.1.7. Elektrická zapojení
- 6.1.7.1. Kromě případů, kdy se používají pro přerušované varovné rozsvěcování v krátkých intervalech, mohou být dálkové světlometry ZAPNUTÝ pouze v případě, že hlavní spínač světel je v poloze ZAPNUTO pro dálkové světlometry nebo v poloze „AUTO“ (automatický režim) a jsou dány podmínky pro automatické rozsvícení potkávacích světlometů. Ve druhém případě se dálkové světlometry musí automaticky vypnout, pominou-li podmínky pro automatické rozsvícení potkávacích světlometů.
- 6.1.7.2. Ovládání dálkových světlometů může být automatické, pokud jde o jejich zapnutí a vypnutí, přičemž řídicí signály jsou generovány systémem čidel, který je schopen rozlišit každou z následujících vstupních informací a reagovat na ni:
- okolní světelné podmínky;
 - světlo vyzařované zařízeními pro přední osvětlení a zařízeními pro přední světelnou signalizaci protijedoucích vozidel;
 - světlo vyzařované zařízeními pro zadní světelnou signalizaci vozidel jedoucích vpředu.
- Čidla mohou mít přídatné funkce zlepšující výkon.
- Pro účely tohoto bodu se „vozidly“ rozumí vozidla kategorií L, M, N, O, T a rovněž jízdní kola, jsou-li takováto vozidla vybavena odrazkami a ZAPNUTÝMI zařízeními pro osvětlení a světelnou signalizaci.
- 6.1.7.3. Vždy musí být možné dálkové světlometry ručně ZAPNOUT a VYPNOUT a ručně VYPNOUT automatické ovládání dálkových světlometů.
- VYPNOUT dálkové světlometry a jejich automatické ovládání navíc musí být možné jednoduchým a rychlým manuálním úkonem; použití dílčích menu není dovoleno.
- 6.1.7.4. Dálkové světlometry mohou být rozsvěcovány buď současně, nebo v párech. Pokud jsou v souladu s ustanovením bodu 6.1.2, pouze u vozidel kategorie N₃, namontovány dva další dálkové světlometry, nesmí být současně rozsvíceny více než dva páry světlometů. Při přepínání z potkávacího světla na světlo dálkové se musí rozsvítit nejméně jeden pár dálkových světlometů. Při přepínání z dálkového světla na světlo potkávací musí zhasnout současně všechny dálkové světlometry.
- 6.1.7.5. Potkávací světla mohou zůstat rozsvícena současně se světly dálkovými.
- 6.1.7.6. Pokud jsou namontovány čtyři zakrývatelné světlometry, musí jejich zvednutá poloha zabránit současné funkci případně namontovaných přídatných dálkových světlometů, které jsou určeny pro vytváření světelného signálu za denního světla, představovaného jejich přerušovaným rozsvěcováním v krátkých časových intervalech (bod 5.12).
- 6.1.8. Indikátor
- Indikátor zapojení obvodu je povinný.
- 6.1.8.1. Je-li ovládání dálkových světlometů automatické, podle popisu v bodě 6.1.7.1, musí být řidič o zapnutí automatického ovládání funkce dálkových světlometů informován. Tato informace se musí zobrazovat po celou dobu aktivace automatické funkce.
- 6.1.9. Další požadavky
- 6.1.9.1. Maximální svítivost souboru dálkových světlometů, které mohou být zapnuty současně, nesmí překročit 430 000 cd, což odpovídá referenční hodnotě 100.
- 6.1.9.2. Tato maximální svítivost se zjistí sečtením vztažných hodnot, které jsou na jednotlivých světlometech vyznačeny. Každému světlometu označenému „R“ nebo „CR“ se přiřadí referenční hodnota „10“.

- 6.1.9.3. Automatické zapnutí a vypnutí dálkových světlometů:
- 6.1.9.3.1. systém čidel používaný k ovládání automatického zapínání a vypínání dálkových světlometů, dle popisu v bodě 6.1.7.1, musí splňovat tyto požadavky:
- 6.1.9.3.1.1. Hranice minimálních oblastí, v jejichž rámci je čidlo schopno zjistit světlo vyzařované jinými vozidly a definované v bodě 6.1.7.1, jsou určeny níže uvedenými úhly.
- 6.1.9.3.1.1.1. Vodorovné úhly: 15° vlevo a 15° vpravo.

Svislé úhly:

Vzestupný úhel	5°		
Montážní výška čidla (středu apertury čidla nad vozovkou)	menší než 2 m	1,5 m až 2,5 m	větší než 2,0 m
Sestupný úhel	2°	2° až 5°	5°

Tyto úhly se měří od středu apertury čidla vůči vodorovné přímce procházející jeho středem a rovnoběžné se střední podélnou rovinou vozidla.

- 6.1.9.3.1.2. Na přímé rovné vozovce musí být systém čidel schopen zjistit:
- protijedoucí motorové vozidlo na vzdálenost nejméně 400 m;
 - vpředu jedoucí motorové vozidlo nebo soupravu s přípojnými vozidly na vzdálenost nejméně 100 m;
 - protijedoucí jízdní kolo na vzdálenost nejméně 75 m, přičemž jízdní kolo je osvětleno bílou svítilnou o svítivosti 150 cd s plochou výstupu světla o velikosti 10 cm² ± 3 cm² a výškou nad vozovkou 0,8 m.
- K ověření souladu s výše uvedenými ustanoveními písmen a) a b) musí mít protijedoucí a vpředu jedoucí motorové vozidlo (nebo souprava s přípojnými vozidly) ZAPNUTÉ obrysové svítilny (je-li jimi vozidlo vybaveno) a potkávací světlomety.
- 6.1.9.3.2. Přepínání mezi dálkovými a potkávacími světlými podle podmínek uvedených v bodě 6.1.7.1 se může provádět automaticky a nesmí působit nepříjemně, rozptylovat či oslňovat.
- 6.1.9.3.3. Vlastnosti automatického ovládání se ověří:
- 6.1.9.3.3.1. simulací nebo jiným způsobem ověření uznaným schvalovacím orgánem, dle vyjádření žadatele;
- 6.1.9.3.3.2. zkušební jízdou podle bodu 1 přílohy 12. Vlastnosti automatického ovládání se zdokumentují a ověří se oproti popisu, který poskytl žadatel. Uvedou se veškeré zřejmé poruchy (například nadměrné úhly pohybu nebo blikání).
- 6.1.9.3.4. Ovládání dálkových světlometů může být nastaveno tak, aby se dálkové světlomety automaticky ZAPNULY jen tehdy:
- nejsou-li v oblastech a vzdálenostech podle bodů 6.1.9.3.1.1 a 6.1.9.3.1.2 zjištěna žádná vozidla, jak je uvedeno v bodě 6.1.7.1, a
 - zjištěné úrovně okolního osvětlení odpovídají ustanovením bodu 6.1.9.3.5.
- 6.1.9.3.5. Jsou-li dálkové světlomety ZAPNUTY automaticky, musí se automaticky VYPNOUT, jsou-li v oblastech a vzdálenostech podle bodů 6.1.9.3.1.1 a 6.1.9.3.1.2 zjištěna protijedoucí nebo vpředu jedoucí vozidla, jak je uvedeno v bodě 6.1.7.1.

Kromě toho se musí automaticky VYPNOUT, jestliže okolní světelné podmínky zajišťují osvětlení větší než 7 000 lx.

Žadatel musí prokázat splnění tohoto požadavku simulací nebo jiným způsobem ověření, který uznává schvalovací orgán. V případě nutnosti se osvětlení musí měřit na vodorovném povrchu s kosinově korigovaným čidlem ve stejné výšce, jako je montážní poloha čidla na vozidle. To může výrobce prokázat dostatečnou dokumentací nebo jinými prostředky, které uznává schvalovací orgán.

6.2. Potkávací světlomet (předpisy č. 98 a 112)

6.2.1. Přítomnost

Povinně na motorových vozidlech. Zakázán na přípojných vozidlech.

6.2.2. Počet

Dva, s udělením schválením typu podle předpisů č. 98 nebo 112, vyjma světlometu třídy A.

6.2.3. Uspořádání

Žádné zvláštní požadavky.

6.2.4. Poloha

6.2.4.1. Na šířku: okraj přivrácené plochy ve směru vztažné osy, který je nejvzdálenější od střední podélné roviny vozidla, nesmí být dále než 400 mm od nejvzdálenějšího vnějšího okraje vozidla.

Vnitřní okraje přivrácených ploch ve směru vztažných os musí být od sebe vzdáleny nejméně 600 mm. Toto se však nevztahuje na vozidla kategorií M_1 a N_1 ; u všech ostatních kategorií motorových vozidel, jejichž celková šířka je menší než 1 300 mm, může být tato vzdálenost snížena na 400 mm;

6.2.4.2. Na výšku: Nejméně 500 mm a nejvýše 1 200 mm nad vozovkou. U vozidel kategorie N_3G (terénní vozidla) ⁽¹⁴⁾ může být maximální výška zvýšena až na 1 500 mm;

6.2.4.3. Na délku: vpředu na vozidle. Tato podmínka se považuje za splněnou, jestliže vyzařované světlo neobtěžuje řidiče ani přímo, ani nepřímo přes zařízení pro nepřímý výhled a/nebo jiné odražející plochy na vozidle.

6.2.5. Geometrická viditelnost

Je určena úhly α a β uvedenými v bodě 2.13:

$\alpha = 15^\circ$ nahoru a 10° dolů,

$\beta = 45^\circ$ ven a 10° dovnitř.

Přítomnost přepážek nebo jiných prvků zařízení v blízkosti světlometu nesmí vytvářet sekundární efekty, které by obtěžovaly ostatní účastníky silničního provozu.

6.2.6. Orientace

Směrem dopředu.

6.2.6.1. Svislá orientace

6.2.6.1.1. Výchozí sklon rozhraní potkávacího světla, který se nastavuje u nenaloženého vozidla s jednou osobou na sedadle řidiče, musí být stanoven výrobcem vozidla s přesností na 0,1 % a musí být na každém vozidle vyznačen snadno čitelným a nesmazatelným způsobem v blízkosti některého světlometu nebo štítku výrobce značkou uvedenou v příloze 7.

Hodnota takto vyznačeného sklonu je definována v souladu s bodem 6.2.6.1.2.

⁽¹⁴⁾ Podle definice v Úplném usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3.), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, bod 2 - www.unece.org/trans/main/wp29/wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

6.2.6.1.2. V závislosti na montážní výšce dolního okraje přivrácené plochy ve směru vztažné osy potkávacího světloometu (h), vyjádřené v metrech a měřené u nenaloženého vozidla, musí zůstat svislý sklon rozhraní potkávacího světla při statických podmínkách podle přílohy 5 v dále uvedených mezích a výchozí sklon musí mít níže uvedené hodnoty:

$h < 0,8$

meze: od $-0,5 \%$ do $-2,5 \%$

výchozí nastavení: od $-1,0 \%$ do $-1,5 \%$

$0,8 < h < 1,0$

meze: od $-0,5 \%$ do $-2,5 \%$

výchozí nastavení: od $-1,0 \%$ do $-1,5 \%$

nebo podle rozhodnutí výrobce vozidla

meze: od $-1,0 \%$ do $-3,0 \%$

výchozí nastavení: od $-1,5 \%$ do $-2,0 \%$

Žádost o schválení typu vozidla musí v tomto případě obsahovat údaj, která z těchto dvou možností se má použít.

$h > 1,0$

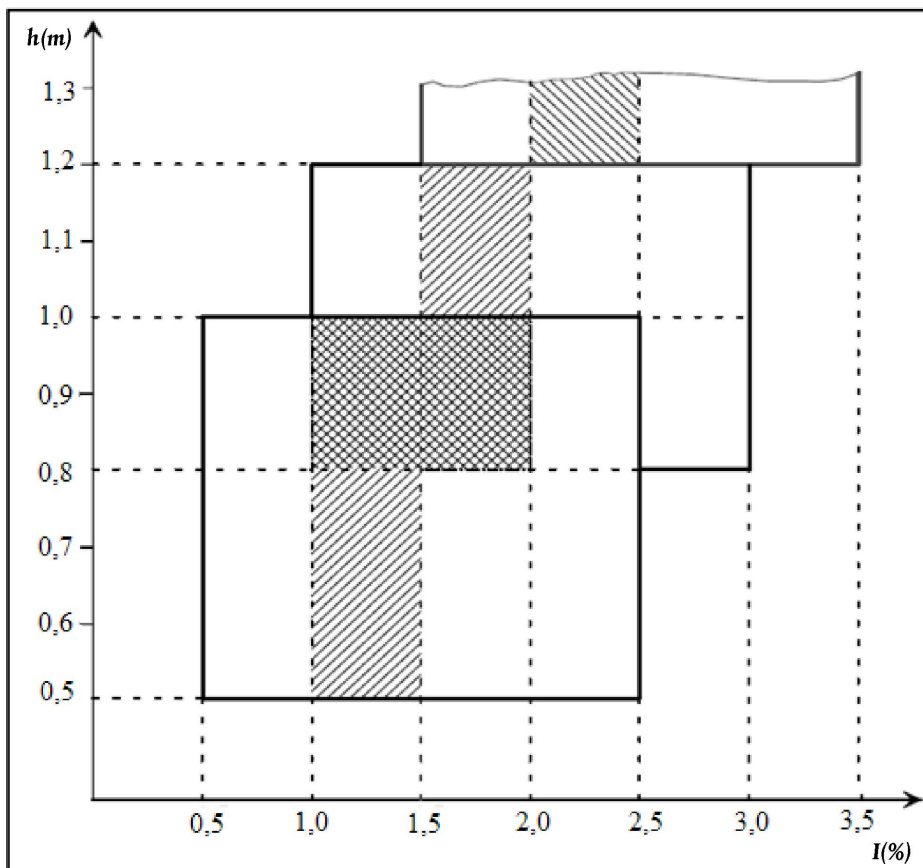
meze: od $-1,0 \%$ do $-3,0 \%$

výchozí nastavení: od $-1,5 \%$ do $-2,0 \%$

Tyto meze a hodnoty výchozího nastavení jsou shrnuty v níže uvedeném grafu.

U vozidel kategorie N₃G (terénní vozidla), u nichž je výška světlometů větší než 1 200 mm, jsou meze svislého sklonu rozhraní stanoveny mezi: $-1,5 \%$ a $-3,5 \%$.

Výchozí nastavení musí být od -2% do $-2,5 \%$.



- 6.2.6.2. Korektor sklonu světlometů
- 6.2.6.2.1. Je-li pro splnění požadavků v bodech 6.2.6.1.1 a 6.2.6.1.2 nezbytný korektor sklonu světlometů, musí toto zařízení působit samočinně.
- 6.2.6.2.2. Zařízení, která jsou spojitě či nespojitě nastavována ručně, jsou přesto přípustná za předpokladu, že mají aretovanou polohu, v níž mohou být světlometry pomocí obvyklých seřizovacích šroubů nebo obdobných prostředků vráceny do výchozího sklonu stanoveného v bodě 6.2.6.1.1.
- Tato ručně nastavitelná zařízení musí být ovladatelná ze sedadla řidiče.
- Spojitě nastavitelná zařízení musí mít referenční značky udávající podmínky naložení, které vyžadují nastavení potkávacího světla.
- Počet poloh zařízení, která nejsou nastavitelná spojitě, musí být takový, aby se zajistila shoda s rozsahem hodnot stanoveným v bodě 6.2.6.1.2 pro všechny podmínky naložení stanovené v příloze 5.
- Také pro tato zařízení musí být v blízkosti ovladače zařízení (příloha 8) jasně vyznačeny podmínky naložení podle přílohy 5, které vyžadují nastavení potkávacího světla.
- 6.2.6.2.3. V případě poruchy zařízení podle bodů 6.2.6.2.1 a 6.2.6.2.2 se potkávací světlo nesmí přesunout do polohy méně skloněné, než jaká byla v okamžiku, kdy k poruše došlo.
- 6.2.6.3. Postup měření
- 6.2.6.3.1. Po nastavení výchozího sklonu se svislý sklon potkávacího světla vyjádřený v procentech měří za statických podmínek při všech podmínkách naložení podle definice v příloze 5.
- 6.2.6.3.2. Změna sklonu potkávacího světla v závislosti na naložení se musí měřit zkušební postupem stanoveným v příloze 6.
- 6.2.6.4. Vodorovná orientace
- Vodorovná orientace jednoho nebo obou potkávacích světlometů se může měnit tak, aby světlomet osvětloval zatáčku, za předpokladu, že při změně pozice celého proudu světla nebo zlomu světelného rozhraní nedojde k tomu, že by zlom světelného rozhraní protnul dráhu těžiště vozidla ve vzdálenosti od přední části vozidla, která je větší než stonásobek montážní výšky příslušných potkávacích světlometů.
- 6.2.7. Elektrická zapojení
- 6.2.7.1. Přepínač pro přepnutí na potkávací světlo musí vypnout současně všechny dálkové světlometry.
- 6.2.7.2. Potkávací světlometry mohou zůstat rozsvíceny současně s dálkovými světlometry.
- 6.2.7.3. U potkávacích světlometů podle předpisu č. 98 musí výbojkové zdroje světla zůstat zapnuté, jsou-li v činnosti dálkové světlometry.
- 6.2.7.4. Rozsvícen může být jeden doplňkový zdroj světla nebo jeden nebo několik LED modulů umístěných uvnitř potkávacího světlometu nebo ve svítelně (s výjimkou dálkového světlometu), který je/které jsou ve skupině nebo je sloučen/ jsou sloučeny s příslušným potkávacím světlometem a slouží k osvětlení zatáčky, a to za předpokladu, že vodorovný poloměr zatáčení dráhy těžiště vozidla je 500 m nebo menší. To může výrobce prokázat výpočtem nebo jinými prostředky, které uznává schvalovací orgán.
- 6.2.7.5. Potkávací světlometry se mohou ZAPÍNAT nebo VYPÍNAT automaticky. Potkávací světlometry však musí být vždy možno ZAPNOUT a VYPNOUT ručně.
- 6.2.7.6. Potkávací světlometry se ZAPÍNAJÍ nebo VYPÍNAJÍ automaticky s ohledem na okolní světelné podmínky (např. zapnuté během noční jízdy, v tunelech apod.) v souladu s požadavky přílohy 13.
- 6.2.7.7. Aniž je dotčen bod 6.2.7.6.1, mohou být potkávací světlometry ZAPNUTY a VYPNUTY automaticky s ohledem na ostatní faktory jako čas nebo okolní podmínky (např. denní doba, umístění vozidla, déšť, mlha apod.).

- 6.2.8. Indikátor
- 6.2.8.1. Indikátor je nepovinný.
- 6.2.8.2. Optický indikátor, ať už s přerušovaným světlem, nebo nikoli, je povinný:
- a) v případě, kdy se celý proud světla nebo zlom světelného rozhraní pohybuje kvůli osvětlení zatáčky, nebo
 - b) pokud je pro účely vytvoření hlavního potkávacího světla použit jeden nebo více LED modulů, kromě případů, kdy jsou zapojeny takovým způsobem, že porucha kteréhokoli LED modulu znamená, že světlo přestanou vyzařovat všechny moduly.
- Rozsvítí se:
- a) v případě poruchy přesouvání zlomu světelného rozhraní, nebo
 - b) v případě poruchy kteréhokoli z LED modulů vytvářejících hlavní potkávací světlo, kromě případů, kdy jsou zapojeny takovým způsobem, že porucha kteréhokoli LED modulu znamená, že světlo přestanou vyzařovat všechny moduly.
- Musí zůstat rozsvícen po celou dobu trvání poruchy. Může se dočasně vypnout, avšak zapne se vždy při zapnutí a vypnutí zařízení pro spouštění a zastavení motoru.
- 6.2.9. Další požadavky
- Požadavky bodu 5.5.2 se nevztahují na potkávací světlometry.
- Potkávací světlometry se zdrojem světla nebo LED modulem (moduly), vytvářejícím(i) hlavní potkávací světlo a majícím(i) celkový skutečný světelný tok přesahující 2 000 lm, jsou přípustné pouze ve spojení s montáží zařízení pro čištění světlometů podle předpisu č. 45 ⁽¹⁵⁾.
- Z hlediska svislého sklonu se ustanovení bodu 6.2.6.2.2 nepoužijí pro potkávací světlometry se zdrojem světla nebo s LED modulem (moduly) vytvářejícím(i) hlavní potkávací světlo a majícím(i) skutečný světelný tok přesahující 2 000 lm.
- V případě žárovek, v jejichž specifikaci je uvedeno více než jedno zkušební napětí, se použije skutečný světelný tok, který vytváří hlavní potkávací světlo, jak je uvedeno ve formuláři sdělení pro účely schválení typu zařízení.
- U potkávacích světlometů se schváleným zdrojem světla je skutečným světelným tokem hodnota při relevantním zkušebním napětí uvedená v příslušném datovém listu v předpisu, podle něhož byl předmětný zdroj světla schválen, aniž by se přihlíželo k povoleným odchylkám od skutečného světelného toku, který je v tomto datovém listu uveden.
- Pro osvětlení zatáčky lze využít pouze potkávací světlometry podle předpisů č. 98 nebo 112.
- Je-li osvětlení zatáčky vytvářeno vodorovným přesunem celého proudu světla nebo zlomu světelného rozhraní, smí být aktivováno pouze tehdy, když se vozidlo pohybuje směrem dopředu; toto ustanovení se nepoužije, pokud je osvětlení zatáčky vytvářeno pro zatáčku doprava u pravostranného provozu (levé zatáčky u levostranného provozu).
- 6.3. Přední mlhový světlomet (předpis č. 19)
- 6.3.1. Přítomnost
- Nepovinně na motorových vozidlech. Zakázán na přípojných vozidlech.
- 6.3.2. Počet
- dva; vyhovující požadavkům série změn 03 předpisu č. 19 a sérií následujících.
- 6.3.3. Uspořádání
- Žádné zvláštní požadavky.

⁽¹⁵⁾ Smluvní strany uvedených předpisů mohou také zakázat užití mechanických čisticích systémů, pokud jsou užity světlometry s krycími skly z plastických materiálů, značené „PL“.

- 6.3.4. Poloha
- 6.3.4.1. Na šířku: bod na přivrácené ploše ve směru vzažné osy, který je nejvíce vzdálen od střední podélné roviny vozidla, nesmí být vzdálen více než 400 mm od nejvzdálenějšího vnějšího okraje vozidla.
- 6.3.4.2. Na výšku:
- Minimum: Nejméně 250 mm nad vozovkou.
- Maximum: pro vozidla kategorií M_1 a N_1 : nejvýše 800 mm nad vozovkou;
- pro všechny ostatní kategorie vozidel kromě N_3G (terénní vozidla) ⁽¹⁶⁾: nejvýše 1 200 mm nad vozovkou;
- pro vozidla kategorie N_3G : maximální výška může být zvýšena na 1 500 mm.
- Žádný bod na přivrácené ploše ve směru vzažné osy však nesmí být výše než nejvyšší bod přivrácené plochy potkávacího světlometu ve směru vzažné osy.
- 6.3.4.3. Na délku: vpředu na vozidle. Tato podmínka se považuje za splněnou, jestliže vyzařované světlo neobtěžuje řidiče ani přímo, ani nepřímo přes zařízení pro nepřímý výhled a/nebo jiné odrazující plochy na vozidle.
- 6.3.5. Geometrická viditelnost
- Je určena úhly α a β uvedenými v bodě 2.1.3:
- $\alpha = 5^\circ$ nahoru a dolů,
- $\beta = 45^\circ$ ven a 10° dovnitř.
- Přítomnost přepážek nebo jiných prvků zařízení v blízkosti předního mlhového světlometu nesmí vytvářet sekundární efekty, které by obtěžovaly ostatní účastníky silničního provozu ⁽¹⁷⁾.
- 6.3.6. Orientace
- Směrem dopředu.
- 6.3.6.1. Svislá orientace
- 6.3.6.1.1. Svislý sklon rozhraní, který se nastavuje u nenaloženého vozidla s jednou osobou na sedadle řidiče, musí v případě předních mlhových světlometů třídy „B“ činit – 1,5 % nebo méně. ⁽¹⁷⁾
- 6.3.6.1.2. V případě předních mlhových světlometů třídy „F3“:
- 6.3.6.1.2.1. nepřesahuje-li celkový skutečný světelný tok zdroje světla 2 000 lm:
- 6.3.6.1.2.1.1. svislý sklon rozhraní, který se nastavuje u nenaloženého vozidla s jednou osobou na sedadle řidiče, musí činit – 1,0 % nebo méně;
- 6.3.6.1.2.2. přesahuje-li celkový skutečný světelný tok zdroje světla 2 000 lm:
- 6.3.6.1.2.2.1. V závislosti na montážní výšce (h) dolního okraje přivrácené plochy ve směru vzažné osy předního mlhového světlometu, měřeno v metrech u nenaloženého vozidla, musí svislý sklon rozhraní za všech statických podmínek uvedených v příloze 5 automaticky zůstat v rámci těchto hodnot:
- $h \leq 0,8$
- meze: od – 1,0 % do – 3,0 %
- výchozí nastavení: od – 1,5 % do – 2,0 %
- $h > 0,8$
- meze: od – 1,5 % do – 3,5 %
- výchozí nastavení: od – 2,0 % do – 2,5 %

⁽¹⁶⁾ Podle definice v Úplném usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3.), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, bod 2 - www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

⁽¹⁷⁾ Nové typy vozidel, které nejsou v souladu s tímto ustanovením, mohou být po dobu 18 měsíců po vstupu doplňku 4 k sérii změn 03 v platnost nadále schvalovány.

- 6.3.6.1.2.2.2. Výchozí sklon rozhraní směrem dolů, který se nastavuje u nenaloženého vozidla s jednou osobou na sedadle řidiče, musí být stanoven výrobcem vozidla s přesností na jedno desetinné místo a musí být na každém vozidle vyznačen snadno čitelným a nesmazatelným způsobem v blízkosti některého předního mlhového světlometu nebo štítku výrobce nebo značkou uvedenou v příloze 7 tohoto předpisu ve spojení s údajem uvedeným v bodě 6.2.6.1.1. Hodnota takto vyznačeného sklonu směrem dolů se stanoví podle bodu 6.3.6.1.2.2.1.
- 6.3.6.2. Korektor sklonu předních mlhových světlometů
- 6.3.6.2.1. Pokud je u předního mlhového světlometu, samostatného nebo ve skupině s jinými funkcemi předního osvětlení a světelné signalizace namontován korektor sklonu, musí být takový, aby svislý sklon zůstal za všech statických podmínek naložení vozidla podle přílohy 5 tohoto předpisu v mezích uvedených v bodě 6.3.6.1.2.2.1.
- 6.3.6.2.2. V případě, kdy je přední mlhový světlomet kategorie „F3“ součástí potkávacího světlometu nebo systému AFS, použijí se při užití předního mlhového světla jako části potkávacího světla požadavky bodu 6.2.6.
- V tomto případě mohou být mezní hodnoty pro korekci sklonu stanovené v bodě 6.2.6 použity rovněž tehdy, je-li tento přední mlhový světlomet použit jako takový.
- 6.3.6.2.3. Korektor sklonu lze také použít k automatickému přizpůsobení sklonu předního mlhového světla vzhledem k daným okolním podmínkám za předpokladu, že nejsou překročeny meze pro sklon směrem dolů stanovené v bodě 6.3.6.1.2.2.1.
- 6.3.6.2.4. V případě poruchy korektoru sklonu se přední mlhové světlo nesmí přesunout do polohy, v níž je rozhraní méně skloněné, než byla jeho poloha v době vzniku poruchy zařízení.
- 6.3.7. Elektrická zapojení
- Přední mlhové světlometry musí být možné ZAPNOUT a VYPNOUT nezávisle na dálkových a potkávacích světlometech nebo jakékoli jejich kombinaci, ledaže:
- a) se přední mlhové světlometry používají jako součást jiné funkce systému AFS; ZAPNUTÍ funkce předního mlhového světlometu však musí mít přednost před funkcí, pro niž jsou přední mlhové světlometry užity jako součást, nebo
 - b) přední mlhové světlometry nelze rozsvítit zároveň s jakoukoli jinou svítílnou, s níž jsou sloučeny, jak udává příslušný symbol („/“) podle bodu 10.1 přílohy 1 předpisu č. 19.
- 6.3.8. Indikátor
- Indikátor zapojení obvodu je povinný. Nezávislé nepřerušované výstražné světlo.
- 6.3.9. Další požadavky
- V případě pozitivního stanoviska ve formuláři sdělení v bodě 10.9 přílohy 1 předpisu č. 19, je možno nasměrování a svítivost předního mlhového světla třídy „F3“ automaticky přizpůsobovat vzhledem k daným okolním podmínkám. Jakákoliv změna svítivosti nebo nasměrování se provede automaticky a takovým způsobem, aby světlo neobtěžovalo řidiče ani ostatní účastníky silničního provozu.
- 6.4. Zpětný světlomet (předpis č. 23)
- 6.4.1. Přítomnost
- Povinný na motorových vozidlech a na přípojných vozidlech kategorií O₂, O₃ a O₄. Nepovinný na přípojných vozidlech kategorie O₁.
- 6.4.2. Počet
- 6.4.2.1. Na motorových vozidlech kategorie M₁ a na všech ostatních vozidlech, jejichž délka nepřesahuje 6 000 mm, jeden světlomet povinně, druhý světlomet nepovinně.
- 6.4.2.2. Na všech vozidlech, jejichž délka přesahuje 6 000 mm, s výjimkou vozidel kategorie M₁, dva světlometry povinně a dva světlometry nepovinně.

- 6.4.3. Uspořádání
Žádné zvláštní požadavky.
- 6.4.4. Poloha
- 6.4.4.1. Na šířku: žádné zvláštní požadavky.
- 6.4.4.2. Na výšku: nejméně 250 mm a nejvýše 1 200 mm nad vozovkou.
- 6.4.4.3. Na délku: na zadní části vozidla.

Avšak, jsou-li namontovány, musí být dva nepovinné světlometry podle bodu 6.4.2.2 namontovány na straně vozidla za předpokladu, že jsou splněny požadavky bodů 6.4.5.2 a 6.4.6.2.
- 6.4.5. Geometrická viditelnost
- 6.4.5.1. Zařízení namontovaná v zadní části vozidla:
Určena úhly α a β , jak je specifikováno v bodě 2.13:
 $\alpha = 15^\circ$ nahoru a 5° dolů,
 $\beta = 45^\circ$ vpravo a vlevo, je-li světlomet pouze jeden,
 45° směrem ven a 30° směrem dovnitř, jsou-li dva.
- 6.4.5.2. Dva nepovinné světlometry uvedené v bodě 6.4.2.2, jsou-li namontovány na boku vozidla:

Má se za to, že geometrická viditelnost je zajištěna, směřuje-li vztázná osa daného zařízení směrem ven pod úhlem β nepřesahujícím 15° vůči střední podélné rovině vozidla. Svislé směřování dvou nepovinných zařízení může být směrem dolů.
- 6.4.6. Orientace
- 6.4.6.1. Směrem dozadu.
- 6.4.6.2. Jsou-li navíc dvě nepovinná zařízení podle bodu 6.4.2.2 namontována na boku vozidla, použijí se ustanovení bodu 6.4.5.2.
- 6.4.7. Elektrická zapojení
- 6.4.7.1. Zpětné světlometry se smějí rozsvítit jen tehdy, je-li zařazen zpětný chod a je-li zařízení ovládající spouštění nebo zastavení motoru v takové poloze, že je chod motoru možný. Nesmí se rozsvítit nebo zůstat rozsvícené, nejsou-li splněny obě výše uvedené podmínky.
- 6.4.7.2. Elektrická zapojení dvou nepovinných zpětných světlometů podle bodu 6.4.2.2 navíc musí být taková, aby tyto světlometry nemohly být zapnuty, pokud nejsou zapnuty světlometry nebo svítilny podle bodu 5.11.

Zařízení namontovaná na boku vozidla lze zapnout pro pomalé manévrování při pohybu směrem dopředu o maximální rychlosti vozidla 10 km/h, za předpokladu, že jsou splněny tyto podmínky:
- zařízení se musí aktivovat a deaktivovat manuálně zvláštním spínačem;
 - jsou-li takto aktivovaná, mohou zůstat rozsvícená po vyřazení zpětného chodu;
 - bez ohledu na polohu zvláštního spínače se musí automaticky vypnout, pokud rychlost vozidla směrem vpřed překročí 10 km/h; v tomto případě musí zůstat vypnutá do okamžiku jejich dalšího úmyslného zapnutí.
- 6.4.8. Indikátor

Indikátor je nepovinný.
- 6.4.9. Další požadavky

Žádné.

6.5. Směrová svítidla (předpis č. 6)

6.5.1. Použití (viz obrázky níže)

Povinná. Typy směrových svítidel jsou rozděleny do kategorií (1, 1a, 1b, 2a, 2b, 5 a 6), jejichž sestava na jednom vozidle představuje uspořádání („A“ a „B“).

Uspořádání A platí pro všechna motorová vozidla.

Uspořádání B platí pouze pro přípojná vozidla.

6.5.2. Počet

Dle způsobu uspořádání.

6.5.3. Uspořádání (viz obrázky níže)

A: dvě přední směrové svítidlo těchto kategorií:

1 nebo 1a nebo 1b,

pokud je vzdálenost mezi okrajem přivrácené plochy ve směru vztahné osy této svítidlo a okrajem přivrácené plochy ve směru vztahné osy potkávacího světloometu a/nebo případného předního mlhového světloometu nejméně 40 mm;

1a nebo 1b,

pokud je vzdálenost mezi okrajem přivrácené plochy ve směru vztahné osy této svítidlo a okrajem přivrácené plochy ve směru vztahné osy potkávacího světloometu a/nebo případného předního mlhového světloometu větší než 20 mm a menší než 40 mm;

1b,

pokud je vzdálenost mezi okrajem přivrácené plochy ve směru vztahné osy této svítidlo a okrajem přivrácené plochy ve směru vztahné osy potkávacího světloometu a/nebo případného předního mlhového světloometu menší nebo rovna 20 mm;

dvě zadní směrové svítidlo (kategorie 2a nebo 2b);

dvě nepovinné svítidlo (kategorie 2a nebo 2b) na všech vozidlech kategorií M₂, M₃, N₂, N₃;

dvě boční směrové svítidlo kategorií 5 nebo 6 (minimální požadavky):

5

U všech vozidel kategorie M₁;

u vozidel kategorií N₁, M₂ a M₃, jejichž délka nepřesahuje 6 metrů;

6

U všech vozidel kategorií N₂ a N₃;

u vozidel kategorií N₁, M₂ a M₃, jejichž délka přesahuje 6 metrů;

Ve všech případech je přípustné nahradit boční směrové svítidlo kategorie 5 bočními směrovými svítidly kategorie 6.

Jsou-li montovány svítidlo, které sdružují funkci předních směrových svítidel (kategorie 1, 1a, 1b) a bočních směrových svítidel (kategorie 5 a 6), mohou být ke splnění požadavků viditelnosti podle bodu 6.5.5 montovány dvě doplňkové boční směrové svítidlo (kategorie 5 nebo 6).

B: dvě zadní směrové svítidlo (kategorie 2a nebo 2b)

dvě nepovinné svítidlo (kategorie 2a nebo 2b) na všech vozidlech kategorií O₂, O₃ a O₄.

Maximálně tři nepovinná zařízení kategorie 5 nebo jedno nepovinné zařízení kategorie 6 na každé straně vozidla typu O₂ přesahujícího 9 m délky.

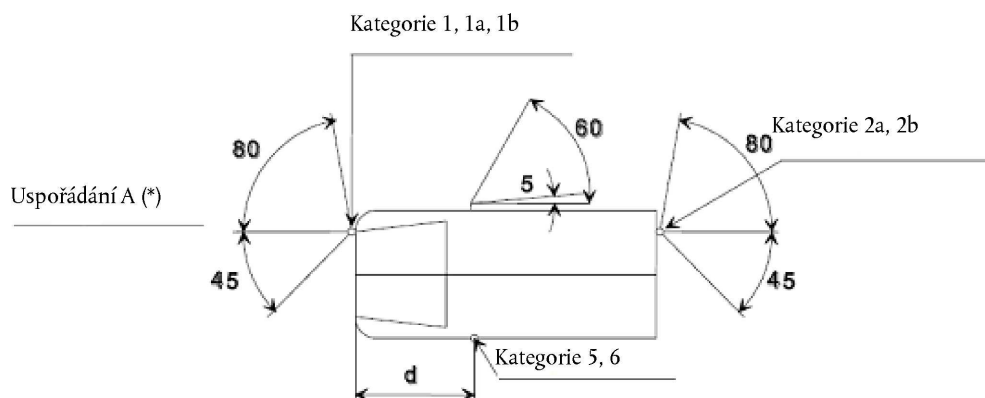
V případě, kdy je namontován systém AFS, je určující vzdáleností pro volbu kategorie vzdálenost mezi přední směrovou svítidlo a nejbližší jednotkou osvětlení v nejbližší poloze, která zcela nebo částečně zajišťuje režim potkávacího světla.

- 6.5.3.1. Navíc u vozidel kategorií:
- M_2 , M_3 , N_2 , a N_3 o délce větší než 6 m do 9 m včetně je jedno zařízení kategorie 5 nepovinné;
 - M_2 , M_3 , N_2 , a N_3 o délce větší než 9 m jsou povinná tři dodatečná zařízení kategorie 5, rozmístěná co nejrovnoměrněji po každé straně;
 - O_3 a O_4 jsou povinná tři zařízení kategorie 5, rozmístěná co nejrovnoměrněji po každé straně.
- Tyto požadavky se nepoužijí, jsou-li na téže straně vozidla alespoň tři oranžové boční obrysové svítilny, které svítí přerušovaně ve shodné fázi a zároveň se směrovými svítilnami.
- 6.5.4. Poloha
- 6.5.4.1. Na šířku: okraj přivrácené plochy ve směru vztažné osy, který je nejvzdálenější od střední podélné roviny vozidla, nesmí být dále než 400 mm od nejvzdálenějšího vnějšího okraje vozidla. Tato podmínka se nevztahuje na nepovinné zadní svítilny.
- Vnitřní okraje obou přivrácených ploch ve směru vztažných os musí být od sebe vzdáleny nejméně 600 mm.
- Tato vzdálenost může být zmenšena na 400 mm, je-li celková šířka vozidla menší než 1 300 mm.
- 6.5.4.2. Na výšku: nad vozovkou.
- 6.5.4.2.1. Výška plochy výstupu světla bočních směrových svítilen kategorií 5 nebo 6 nesmí být:
- menší než: 350 mm pro vozidla kategorií M_1 a N_1 a 500 mm pro vozidla všech ostatních kategorií, oboje měřeno od nejnižšího bodu a
- větší než: 1 500 mm, měřeno od nejvyššího bodu.
- 6.5.4.2.2. Směrové svítilny kategorií 1, 1a, 1b, 2a a 2b nesmějí být při měření podle bodu 5.8 umístěny níže než 350 mm ani výše než 1 500 mm.
- 6.5.4.2.3. Nedovoluje-li konstrukce vozidla při měření podle výše uvedených údajů dodržení těchto horních mezí a nejsou-li namontovány nepovinné zadní svítilny, mohou být meze zvýšeny na 2 300 mm pro boční směrové svítilny kategorií 5 a 6 a na 2 100 mm pro směrové svítilny kategorií 1, 1a, 1b, 2a a 2b.
- 6.5.4.2.4. Jsou-li namontovány nepovinné zadní svítilny, musí být umístěny ve výšce odpovídající příslušným požadavkům bodu 6.5.4.1, souměrně a podle tvaru karoserie v co největší svislé vzdálenosti, avšak nejméně 600 mm nad povinnými svítilnami.
- 6.5.4.3. Na délku (viz obrázek níže)
- Vzdálenost mezi plochou výstupu světla boční směrové svítilny (kategorií 5 a 6) a příčnou rovinou, která vyznačuje přední okraj celkové délky vozidla, nesmí překročit 1 800 mm.
- Tato vzdálenost však nesmí překročit 2 500 mm:
- pro vozidla kategorií M_1 a N_1 ;
 - u vozidel všech ostatních kategorií, pokud konstrukce vozidla neumožňuje dodržet minimální úhly viditelnosti.
- Nepovinné boční směrové svítilny kategorie 5 musí být montovány a rozloženy rovnoměrně podél vozidla.
- Nepovinná boční směrová svítilna kategorie 6 musí být montována mezi první a poslední čtvrtinu délky přívěsu.
- 6.5.5. Geometrická viditelnost
- 6.5.5.1. Vodorovné úhly: (viz obrázek níže)
- Svislé úhly: 15° nad a pod vodorovnou rovinu u směrových svítilen kategorií 1, 1a, 1b, 2a, 2b a 5.

Avšak:

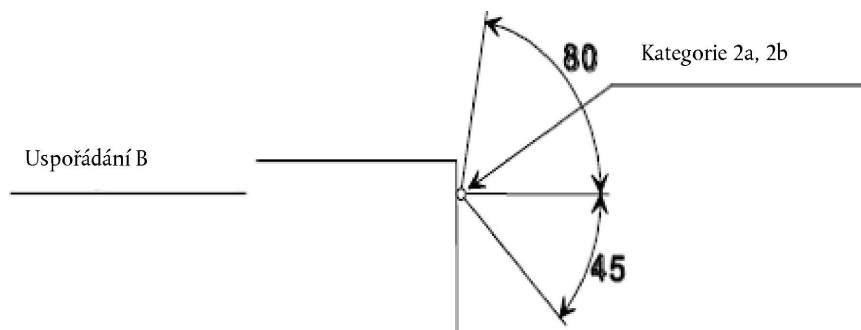
- je-li svítilna namontována níže než 750 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1), lze sestupný úhel 15° snížit na 5°;
 - je-li nepovinná zadní svítilna namontována výše než 2 100 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1), lze vzestupný 15° úhel snížit na 5°.
- 30° nad a 5° pod vodorovnou rovinu u směrových svítlen kategorie 6.

Obrázek (viz bod 6.5)



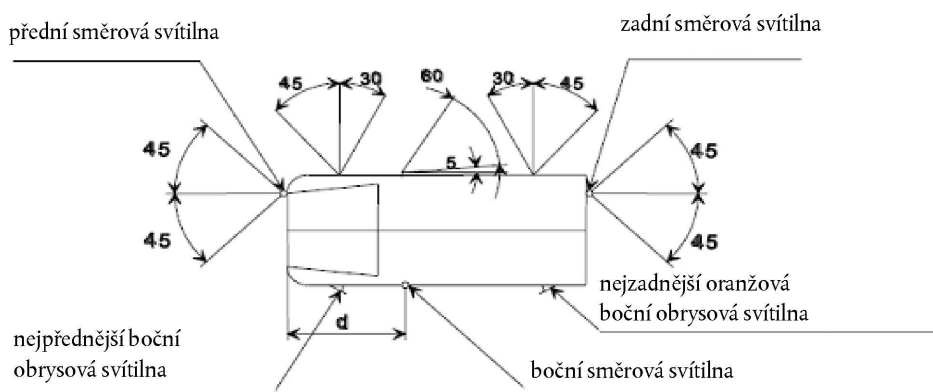
(*) Uvedená hodnota mrtvého úhlu viditelnosti 5° směrem dozadu pro boční směrovou svítilnu je jeho horní mezí, přičemž platí $d \leq 1,80$ m (u vozidel kategorií M_1 a N_1 platí $d \leq 2,50$ m).

U směrových svítlen kategorií 1, 1a, 1b, 2a a 2b namontovaných níže než 750 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1) lze vnitřní úhel 45° snížit na 20° pod rovinu H.



6.5.5.2. Nebo podle rozhodnutí výrobce u vozidel kategorií M_1 a N_1 : přední a zadní směrové svítlny i boční obrysová svítlny (**).

Vodorovné úhly: (viz následující obrázek)



(**) Uvedená hodnota mrtvého úhlu viditelnosti 5° směrem dozadu pro boční směrovou svítilnu je jeho horní mezí, přičemž platí $d \leq 2,50$ m.

Avšak u směrových svítlen kategorií 1, 1a, 1b, 2a a 2b namontovaných níže než 750 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1) lze vnitřní úhel 45° snížit na 20° pod rovinu H.

Svislé úhly: 15° nad vodorovnou rovinu a 15° pod ni. Je-li však svítlna namontována níže než 750 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1), lze sestupný úhel 15° snížit na 5°.

Aby byla svítlna považována za viditelnou, musí být zajištěn nezacloněný výhled na přivrácenou plochu o rozměru nejméně 12,5 cm², výjimku tvoří boční směrové svítlny kategorií 5 a 6. Vylučuje se svítící plocha jakékoli odrazky, která nepřenáší světlo.

6.5.6. Orientace

Dle případných specifikací výrobce pro montáž.

6.5.7. Elektrická zapojení

Směrové svítlny musí být zapínány nezávisle na ostatních světlometech nebo svítilnách. Všechny směrové svítlny na téže straně vozidla se musí zapínat a vypínat týmž ovládacím zařízením a musí svítit přerušovaně ve shodné fázi.

U vozidel kategorií M₁ a N₁ kratších než 6 m a s uspořádáním vyhovujícím bodu 6.5.5.2 výše musejí případně namontované oranžové boční obrysové svítlny také svítit přerušovaným světlem stejnou frekvencí (a ve shodné fázi) jako směrové svítlny.

Směrový ukazatel, který lze aktivovat v různých režimech (statickém nebo sekvenčním), se po aktivaci nesmí mezi těmito režimy přepínat.

Jsou-li na vozidlech kategorií M₂, M₃, N₂, N₃ namontovány dvě nepovinné svítlny (kategorie 2a nebo 2b), musí pracovat ve stejném režimu jako ostatní povinné zadní směrové svítlny (kategorie 2a nebo 2b), tj. ve statickém nebo sekvenčním.

6.5.8. Indikátor

Povinný je indikátor činnosti směrových svítlen kategorií 1, 1a, 1b, 2a a 2b. Může být optický nebo zvukový nebo obojí. Je-li optický, musí svítit přerušovaným světlem, které musí alespoň při poruše kterékoli této směrové svítilny zůstat zhasnuté nebo zůstat rozsvícené bez přerušování, nebo výrazně změnit frekvenci přerušování. Je-li indikátor výlučně zvukový, musí být zřetelně slyšitelný a musí alespoň při poruše kterékoli této směrové svítilny výrazně změnit frekvenci.

Aktivuje se signálem vytvořeným podle bodu 6.2.2 předpisu č. 6 nebo jiným vhodným způsobem ⁽¹⁸⁾.

Je-li motorové vozidlo uzpůsobeno pro tažení přípojného vozidla, musí mít zvláštní optický indikátor činnosti směrových svítlen na přípojném vozidle, pokud indikátor tažného vozidla neumožní odhalit poruchu kterékoli ze směrových svítlen takto vytvořené soupravy vozidel.

Pro nepovinné směrové svítlny na motorových a přípojných vozidlech není indikátor činnosti povinný.

6.5.9. Další požadavky

Světlo musí být přerušované s frekvencí (90 ± 30) period za minutu.

Po uvedení spínače světelného signálu v činnost musí nejdéle do jedné sekundy následovat rozsvícení světla a nejdéle do jedné a půl sekundy první zhasnutí světla. Je-li motorové vozidlo uzpůsobeno pro tažení přípojného vozidla, musí se ovládacím zařízením směrových svítlen na tažném vozidle uvést v činnost i směrové svítlny přípojného vozidla. V případě selhání některé ze směrových svítlen, s výjimkou krátkého spojení, musí ostatní směrové svítlny dále vyzařovat přerušované světlo, přičemž frekvence přerušování může být za těchto podmínek odlišná od předepsané frekvence.

⁽¹⁸⁾ Nové typy vozidel, které nejsou v souladu s tímto ustanovením, mohou být po dobu 18 měsíců po vstupu doplňku 4 k sérii změn 03 v platnost nadále schvalovány.

- 6.6. Výstražný signál
- 6.6.1. Přítomnost
- Povinná.
- Signál se dává současnou funkcí směrových svítilen podle požadavků bodu 6.5.
- Všechny směrové svítilny kategorie 1 (1, 1a, 1b) aktivované současně musí pracovat ve stejném režimu, tj. statickém nebo sekvenčním.
- Všechny směrové svítilny kategorie 2 (2a, 2b) aktivované současně musí pracovat ve stejném režimu, tj. statickém nebo sekvenčním.
- 6.6.2. Počet
- Podle specifikace v bodě 6.5.2.
- 6.6.3. Uspořádání
- Podle specifikace v bodě 6.5.3.
- 6.6.4. Poloha
- 6.6.4.1. Šířka: podle specifikace v bodě 6.5.4.1.
- 6.6.4.2. Výška: podle specifikace v bodě 6.5.4.2.
- 6.6.4.3. Délka: podle specifikace v bodě 6.5.4.3.
- 6.6.5. Geometrická viditelnost
- Podle specifikace v bodě 6.5.5.
- 6.6.6. Orientace
- Podle specifikace v bodě 6.5.6.
- 6.6.7. Elektrická zapojení
- 6.6.7.1. Signál musí být ovládán samostatným ručně ovládaným spínačem, který umožní, aby všechny směrové svítilny svítily přerušovaně ve shodné fázi.
- 6.6.7.2. Výstražný signál může být aktivován automaticky při srážce vozidla nebo po deaktivaci signálu nouzového brzdění, jak je uvedeno v bodě 6.2.3. V takových případech může být vypnut ručně.
- Kromě toho se může automaticky zapnout výstražný signál k upozornění ostatních účastníků silničního provozu na bezprostřední nebezpečí v souladu s definicí v předpisech. V takovém případě musí signál zůstat zapnutý, dokud není ručně nebo automaticky vypnut..
- 6.6.7.3. U vozidel kategorií M_1 a N_1 kratších než 6 m a s uspořádáním vyhovujícím bodu 6.5.5.2 musí případné namontované oranžové boční obrysové svítilny také svítit přerušovaným světlem stejnou frekvencí (a ve shodné fázi) jako směrové svítilny.
- 6.6.8. Indikátor
- Přerušovaně svítící indikátor zapojení obvodu je povinný.
- 6.6.9. Další požadavky
- Jak je uvedeno v bodě 6.5.9, je-li motorové vozidlo uzpůsobeno pro tažení přípojného vozidla, musí se ovládacím zařízením výstražného signálu dát uvést v činnost též směrové svítilny na přípojném vozidle. Výstražný signál musí zůstat schopný činnosti, i když zařízení pro spouštění nebo zastavení motoru je v poloze, kdy je chod motoru nemožný.

- 6.7. Brzdová svítilna (předpis č. 7)
- 6.7.1. Přítomnost
- Zařízení kategorie S1 nebo S2: povinná na vozidlech všech kategorií.
- Zařízení kategorie S3 nebo S4: povinná na vozidlech kategorií M₁ a N₁, s výjimkou podvozků s kabinou a těch vozidel kategorie N₁, která mají otevřený prostor pro náklad; nepovinná na ostatních kategoriích vozidel.
- 6.7.2. Počet
- Dvě zařízení kategorie S1 nebo S2 a jedno zařízení kategorie S3 nebo S4 na vozidlech všech kategorií.
- 6.7.2.1. Není-li namontováno zařízení kategorie S3 nebo S4, je možno na vozidlech kategorií M₂, M₃, N₂, N₃, O₂, O₃, a O₄ namontovat dvě nepovinná zařízení kategorie S1 nebo S2.
- 6.7.2.2. Jedině tehdy, když střední podélná rovina vozidla neprochází pevným panelem karoserie, ale odděluje jednu nebo dvě pohyblivé části vozidla (např. dveře) tak, že chybí dostatek prostoru k montáži jediného zařízení kategorie S3 nebo S4 ve střední podélné rovině nad takovými pohyblivými konstrukčními částmi, je možno montovat buď:
- dvě zařízení kategorie S3 nebo S4 typu „D“, nebo
- jedno zařízení kategorie S3 nebo S4 posunuté vlevo nebo vpravo od střední podélné roviny, nebo
- může být namontován systém vzájemně závislých svítlen kategorie S3 nebo S4.
- 6.7.3. Uspořádání
- Žádné zvláštní požadavky.
- 6.7.4. Poloha
- 6.7.4.1. Na šířku:
- pro vozidla kategorií M₁ a N₁:
- U zařízení kategorií S1 a S2 bod na přivrácené ploše ve směru vztahné osy, který je nejvíce vzdálen od střední podélné roviny vozidla, nesmí být vzdálen více než 400 mm od nejvzdálenějšího vnějšího okraje vozidla.
- Pro vzdálenost mezi vnitřními okraji přivrácených ploch ve směru vztahných os není stanoven žádný zvláštní požadavek.
- U všech ostatních kategorií vozidel:
- U zařízení kategorie S1 nebo S2 nesmí být vzdálenost mezi vnitřními okraji přivrácených ploch ve směru vztahných os menší než 600 mm. Tuto vzdálenost lze zmenšit na 400 mm, je-li celková šířka vozidla menší než 1 300 mm.
- Zařízení kategorie S3 nebo S4: vztahný střed musí být umístěn na střední podélné rovině vozidla. V případě, kdy se podle bodu 6.7.2 montují dvě zařízení kategorie S3 nebo S4, musí být umístěna po jednom co nejbližší střední podélné rovině na jejich obou stranách.
- Tam, kde je podle bodu 6.7.2 přípustné vysunutí jediné svítilny kategorie S3 nebo S4 mimo střední podélnou rovinu, nesmí při tomto vysunutí překročit vzdálenost vztahného středu svítilny od střední podélné roviny hodnotu 150 mm.
- 6.7.4.2. Na výšku:
- 6.7.4.2.1. Zařízení kategorie S1 nebo S2:
- Nejméně 350 mm a nejvýše 1 500 mm nad vozovkou (maximálně 2 100 mm, nedovoluje-li tvar karoserie dodržet výšku 1 500 mm a nejsou-li namontovány nepovinné svítilny).
- Pokud jsou nepovinné svítilny namontovány, musí být namontovány ve výšce slučitelné s požadavky na umístění na šířku a na souměrnost svítlen a podle tvaru karoserie v co největší svislé vzdálenosti, nejméně však 600 mm nad povinnými svítilnami.

- 6.7.4.2.2. Zařízení kategorie S3 nebo S4:
vodorovná rovina tečná ke spodnímu okraji přivrácené plochy nesmí: buď být níže než 150 mm pod vodorovnou rovinou tečnou ke spodnímu okraji činného povrchu skla nebo zasklení zadního okna, nebo být níže než 850 mm nad vozovkou.
Vodorovná rovina tečná ke spodnímu okraji přivrácené plochy zařízení kategorie S3 nebo S4 však musí procházet nad vodorovnou rovinou tečnou k hornímu okraji přivrácené plochy zařízení kategorie S1 nebo S2.
- 6.7.4.3. Na délku:
- 6.7.4.4. Zařízení kategorie S1 nebo S2: na zadní části vozidla.
- 6.7.4.5. Zařízení kategorie S3 nebo S4: žádné zvláštní požadavky.
- 6.7.5. Geometrická viditelnost
Vodorovný úhel:
Zařízení kategorie S1 nebo S2: 45° vlevo a vpravo vůči podélné ose vozidla.
Avšak u brzdových svítilen kategorií S1 a S2 namontovaných níže než 750 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1) lze vnitřní úhel 45° snížit na 20° pod rovinu H.
Zařízení kategorie S3 nebo S4: 10° vlevo a vpravo vůči podélné ose vozidla.
Svislý úhel:
Zařízení kategorie S1 nebo S2: 15° nad vodorovnou rovinu a 15° pod ni.
Avšak:
a) je-li svítilna namontována níže než 750 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1), lze sestupný úhel 15° snížit na 5°;
b) je-li nepovinná svítilna namontována výše než 2 100 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1), lze vzestupný úhel 15° snížit na 5°.
Zařízení kategorie S3 nebo S4: 10° nad vodorovnou rovinu a 15° pod ni.
- 6.7.6. Orientace
Směrem dozadu od vozidla.
- 6.7.7. Elektrická zapojení
- 6.7.7.1. Všechny brzdové svítilny se musí současně rozsvítit, jakmile brzdový systém předá příslušný signál podle definice v předpisech č. 13 a 13-H.
- 6.7.7.2. Brzdové svítilny nemusí svítit, pokud je zařízení pro spouštění a/nebo vypínání motoru v poloze, která neumožňuje chod motoru.
- 6.7.8. Indikátor
Indikátor je nepovinný, avšak indikátor upozorňující na poruchu je povinný tehdy, pokud jej vyžadují předpisy týkající se dané konstrukční části.
Je-li výše uvedený indikátor namontován, musí se jednat o indikátor činnosti vydávající nepřerušované výstražné světlo, které se rozsvítí v případě selhání brzdových svítilen.
- 6.7.9. Další požadavky
- 6.7.9.1. Zařízení kategorie S3 nebo S4 nesmí být sloučeno s jakoukoli jinou svítilnou.

- 6.7.9.2. Zařízení kategorie S3 nebo S4 může být montováno vně vozidla nebo ve vozidle.
- 6.7.9.2.1. V případě, že je montováno ve vozidle:
Vyzařované světlo nesmí obtěžovat řidiče přes zařízení pro nepřímý výhled a/nebo jiné plochy vozidla (např. zadní okno).
- 6.8. Svítidla zadní registrační tabulky (předpis č. 4)
- 6.8.1. Přítomnost
Povinná.
- 6.8.2. Počet
Taková, aby zařízení osvětlovalo místo pro registrační tabulku.
- 6.8.3. Uspořádání
Taková, aby zařízení osvětlovalo místo pro registrační tabulku.
- 6.8.4. Poloha
- 6.8.4.1. Na šířku: taková, aby zařízení osvětlovalo místo pro registrační tabulku.
- 6.8.4.2. Na výšku: taková, aby zařízení osvětlovalo místo pro registrační tabulku.
- 6.8.4.3. Na délku: taková, aby zařízení osvětlovalo místo pro registrační tabulku.
- 6.8.5. Geometrická viditelnost
Taková, aby zařízení osvětlovalo místo pro registrační tabulku.
- 6.8.6. Orientace
Taková, aby zařízení osvětlovalo místo pro registrační tabulku.
- 6.8.7. Elektrická zapojení
Dle bodu 5.11.
- 6.8.8. Indikátor
Indikátor je nepovinný. Pokud existuje, musí být jeho funkce zajišťována indikátorem vyžadovaným pro přední a zadní obrysové svítilny.
- 6.8.9. Další požadavky
Je-li svítidla zadní registrační tabulky sdružena se zadní obrysovou svítilnou nebo sloučena s brzdovou svítilnou nebo se zadní mlhovou svítilnou, mohou se fotometrické vlastnosti svítilny zadní registrační tabulky měnit při rozsvícení brzdové svítilny nebo zadní mlhové svítilny.
- 6.9. Přední obrysová svítidla (předpis č. 7)
- 6.9.1. Přítomnost
Povinná pro všechna motorová vozidla.
Povinná pro přípojná vozidla širší než 1 600 mm.
Nepovinná pro přípojná vozidla s šířkou nepřekračující 1 600 mm.
- 6.9.2. Počet
Dvě.
- 6.9.3. Uspořádání
Žádné zvláštní požadavky.

- 6.9.4. Poloha
- 6.9.4.1. Na šířku: bod na přivrácené ploše ve směru vztahné osy, který je nejvíce vzdálen od střední podélné roviny vozidla, nesmí být vzdálen více než 400 mm od nejvzdálenějšího vnějšího okraje vozidla.
- U přípojného vozidla nesmí být bod na přivrácené ploše ve směru vztahné osy, který je nejvzdálenější od střední podélné roviny, dále než 150 mm od nejvzdálenějšího vnějšího okraje vozidla.
- Vzdálenost mezi vnitřními okraji obou přivrácených ploch ve směru vztahných os:
- pro vozidla kategorií M_1 a N_1 : žádné zvláštní požadavky.
- U všech ostatních kategorií vozidel: nesmí být menší než 600 mm. Tato vzdálenost může být zmenšena na 400 mm, je-li celková šířka vozidla menší než 1 300 mm.
- 6.9.4.2. Na výšku: nejméně 250 mm a nejvýše 1 500 mm nad vozovkou (maximálně 2 100 mm u vozidel kategorií O_1 a O_2 nebo u vozidel ostatních kategorií, nedovoluje-li tvar karoserie dodržet výšku 1 500 mm).
- 6.9.4.3. Na délku: žádné zvláštní požadavky.
- 6.9.4.4. Je-li přední obrysová svítilna sloučena s jiným světlometem nebo svítilnou, musí se pro ověření souladu s požadavky na umístění (body 6.9.4.1 až 6.9.4.3) použít přivrácená plocha tohoto jiného světlometu nebo svítilny ve směru vztahné osy.
- 6.9.5. Geometrická viditelnost
- 6.9.5.1. Vodorovný úhel: 45° dovnitř a 80° ven.
- Je-li však svítilna namontována níže než 750 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1), lze vnitřní úhel 45° snížit na 20° pod rovinu H.
- U přípojných vozidel může být úhel dovnitř zmenšen na 5°.
- Svislý úhel: 15° nad vodorovnou rovinu a 15° pod ni. Je-li však svítilna namontována níže než 750 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1), lze sestupný úhel 15° snížit na 5°.
- 6.9.5.2. U vozidel kategorií M_1 a N_1 jako alternativa k bodu 6.9.5.1 na základě rozhodnutí výrobce nebo jeho řádně pověřeného zástupce a pouze tehdy, je-li na vozidle namontována přední boční obrysová svítilna:
- Vodorovný úhel: 45° ven a 45° dovnitř.
- Je-li však svítilna namontována níže než 750 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1), lze vnitřní úhel 45° snížit na 20° pod rovinu H.
- Svislý úhel: 15° nad vodorovnou rovinu a 15° pod ni.
- Je-li však svítilna namontována níže než 750 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1), lze sestupný úhel 15° snížit na 5°.
- Aby byla svítilna považována za viditelnou, musí být zajištěn nezacloněný výhled na přivrácenou plochu o rozměru nejméně 12,5 cm². Vylučuje se svítící plocha jakékoli odrazky, která nepřenáší světlo.
- 6.9.6. Orientace
- Směrem dopředu.
- 6.9.7. Elektrická zapojení
- Dle bodu 5.11.
- Pokud je však přední obrysová svítilna sloučená se směrovou svítilnou, elektrické zapojení přední obrysové svítilny na příslušné straně vozidla nebo její sloučená část mohou být takové, že jsou vypnuty během celého cyklu (jak zapnuto, tak vypnuto) aktivace směrové svítilny.

- 6.9.8. Indikátor
- Povinný je indikátor zapojení obvodu.
- Tento indikátor nesmí svítit přerušovaně a nevyžaduje se, dá-li se osvětlení přístrojové desky ZAPNOUT jen současně s předními obrysovými svítilnami.
- Avšak indikátor upozorňující na poruchu je povinný tehdy, pokud jej vyžadují předpisy týkající se dané konstrukční části.
- 6.9.9. Další požadavky
- 6.9.9.1. Pokud je v přední obrysové svítilně namontován jeden nebo více infračervených zářičů, může/mohou být zapnut/zapnuty, pouze pokud je na stejné straně vozidla rozsvícen světlomet a vozidlo se pohybuje dopředu. Pokud se přední obrysová svítilna nebo světlomet na stejné straně vozidla porouchá, musí se infračervený zářič automaticky vypnout.
- 6.9.9.2. Je-li namontován systém AFS zajišťující režim osvětlení v zatáčce, může být přední obrysová svítilna pootočená společně s jednotkou osvětlení, s níž je sloučena.
- 6.10. Zadní obrysová svítilna (předpis č. 7)
- 6.10.1. Přítomnost
- Zařízení kategorií R nebo R1 nebo R2: povinně
- 6.10.2. Počet
- Dvě.
- 6.10.2.1. Nejsou-li namontovány doplňkové obrysová svítilny, lze na všech vozidlech kategorií M₂, M₃, N₂, N₃, O₂, O₃, a O₄ namontovat dvě nepovinné obrysová svítilny.
- 6.10.3. Uspořádání
- Žádné zvláštní požadavky.
- 6.10.4. Poloha
- 6.10.4.1. Na šířku: bod na přivrácené ploše ve směru vztažné osy, který je nejvíce vzdálen od střední podélné roviny vozidla, nesmí být vzdálen více než 400 mm od nejvzdálenějšího vnějšího okraje vozidla. Tato podmínka se nevztahuje na nepovinné zadní svítilny.
- Vzdálenost mezi vnitřními okraji obou přivrácených ploch ve směru vztažných os:
- U vozidel kategorií M₁ a N₁: žádné zvláštní požadavky;
- U všech ostatních kategorií vozidel: nesmí být menší než 600 mm. Tato vzdálenost může být zmenšena na 400 mm, je-li celková šířka vozidla menší než 1 300 mm.
- 6.10.4.2. Na výšku: nejméně 350 mm a nejvýše 1 500 mm nad vozovkou (maximálně 2 100 mm, nedovoluje-li tvar karoserie dodržet výšku 1 500 mm a nejsou-li namontovány nepovinné svítilny). Jsou-li nepovinné svítilny namontovány, musí být namontovány ve výšce slučitelné s platnými požadavky bodu 6.10.4.1, požadavky na souměrnost svítilen a podle tvaru karoserie v co největší svislé vzdálenosti, nejméně však 600 mm nad povinnými svítilnami.
- 6.10.4.3. Na délku: na zadní části vozidla.
- 6.10.5. Geometrická viditelnost
- 6.10.5.1. Vodorovný úhel: 45° dovnitř a 80° ven.
- Je-li však svítilna namontována níže než 750 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1), lze vnitřní úhel 45° snížit na 20° pod rovinu H.
- Svislý úhel: 15° nad vodorovnou rovinu a 15° pod ni.

Avšak:

- a) je-li svítilna namontována níže než 750 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1), lze sestupný úhel 15° snížit na 5°;
- b) je-li nepovinná svítilna namontována výše než 2 100 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1), lze vzestupný úhel 15° snížit na 5°.

6.10.5.2. U vozidel kategorií M₁ a N₁ jako alternativa k bodu 6.10.5.1 na základě rozhodnutí výrobce nebo jeho řádně pověřeného zástupce a pouze tehdy, je-li na vozidle namontována zadní boční obrysová svítilna:

Vodorovný úhel: 45° ven a 45° dovnitř. Je-li však svítilna namontována níže než 750 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1), lze vnitřní úhel 45° snížit na 20° pod rovinu H.

Svislý úhel: 15° nad vodorovnou rovinu a 15° pod ni.

Je-li však svítilna namontována níže než 750 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1), lze sestupný úhel 15° snížit na 5°.

Aby byla svítilna považována za viditelnou, musí být zajištěn nezacloněný výhled na přivrácenou plochu o rozměru nejméně 12,5 cm². Vylučuje se svítící plocha jakékoli odrazky, která nepřenáší světlo.

6.10.6. Orientace

Směrem dozadu.

6.10.7. Elektrická zapojení

Dle bodu 5.11.

Je-li však zadní obrysová svítilna sloučená se směrovou svítilnou, elektrické zapojení zadní obrysové svítilny na příslušné straně vozidla nebo její sloučená část mohou být takové, že jsou vypnuty během celého cyklu (jak zapnuto, tak vypnuto) aktivace směrové svítilny.

6.10.8. Indikátor

Povinný je indikátor zapojení obvodu. Musí být sdružený s indikátorem předních obrysových svítlen.

Avšak indikátor upozorňující na poruchu je povinný tehdy, pokud jej vyžadují předpisy týkající se dané konstrukční části.

6.10.9. Další požadavky

Žádné.

6.11. Zadní mlhová svítilna (předpis č. 38)

6.11.1. Přítomnost

Zařízení kategorií F nebo F1 nebo F2: povinně.

6.11.2. Počet

Jedna nebo dvě.

6.11.3. Uspořádání

Žádné zvláštní požadavky.

6.11.4. Poloha

6.11.4.1. Na šířku: pokud je namontována pouze jedna zadní mlhová svítilna, musí být vzhledem ke střední podélné rovině vozidla umístěna na opačné straně, než je předepsaný provoz v zemi registrace; vztahný střed může být také umístěn na střední podélné rovině vozidla.

- 6.11.4.2. Na výšku: nejméně 250 mm a nejvýše 1 000 mm nad vozovkou. V případě zadních mlhových svítilen ve skupině s jakoukoli zadní svítilnou nebo v případě vozidel kategorie N₃G (terénní vozidla) lze maximální výšku zvýšit na 1 200 mm.
- 6.11.4.3. Na délku: na zadní části vozidla.
- 6.11.5. Geometrická viditelnost
Je určena úhly α a β uvedenými v bodě 2.13:
 $\alpha = 5^\circ$ směrem nahoru a 5° směrem dolů;
 $\beta = 25^\circ$ vpravo a vlevo.
- 6.11.6. Orientace
Směrem dozadu.
- 6.11.7. Elektrická zapojení
Zapojení musí být taková, aby:
- 6.11.7.1. zadní mlhová svítilna (svítilny) nemohla (nemohly) být zapnuta (zapnuty), nejsou-li rovněž zapnuty dálkové světlomety, potkávací světlomety nebo přední mlhové světlomety;
- 6.11.7.2. bylo možno zadní mlhovou svítilnu (svítilny) vypnout nezávisle na jakýchkoli jiných světlometech nebo svítilnách;
- 6.11.7.3. platila jedna z těchto možností:
- 6.11.7.3.1. zadní mlhová svítilna (mlhové svítilny) může (mohou) svítit do doby, než jsou vypnuty obrysové svítilny, a poté musí zůstat zadní mlhová svítilna (mlhové svítilny) vypnutá (vypnuté), dokud není znovu úmyslně zapnuta (nejsou zapnuty);
- 6.11.7.3.2. vedle povinného indikátoru (bod 6.11.8) musí být dáno upozornění, přinejmenším akustické, jestliže dojde k vypnutí zapalování nebo je vyjmut klíček spouštění motoru a jsou otevřeny dveře řidiče, ať již jsou svítilny či světlomety (bod 6.11.7.1) zapnuty, nebo vypnuty, když je zadní mlhová svítilna v poloze „zapnuto“.
- 6.11.7.4. s výjimkou ustanovení bodů 6.11.7.1, 6.11.7.3 a 6.11.7.5 nesmí být funkce zadní mlhové svítilny (svítilen) ovlivněna zapínáním a vypínáním jakýchkoli jiných světlometů nebo svítilen.
- 6.11.7.5. Zadní mlhová svítilna (mlhové svítilny) motorového tažného vozidla může (mohou) být automaticky vypnuta (vypnuty), když je připojeno přípojné vozidlo a zadní mlhová svítilna (mlhové svítilny) přípojného vozidla je aktivovaná (jsou aktivovány).
- 6.11.8. Indikátor
Indikátor zapojení obvodu je povinný. Nezávislé nepřerušované výstražné světlo.
- 6.11.9. Další požadavky
Vzdálenost zadní mlhové svítilny od každé z brzdových svítilen musí být ve všech případech větší než 100 mm.
- 6.12. Parkovací svítilna (předpis č. 77 nebo 7)
- 6.12.1. Přítomnost
Na motorových vozidlech o délce nepřesahující 6 m a šířce nepřesahující 2 m nepovinná.
Na všech ostatních vozidlech zakázána.
- 6.12.2. Počet
Dle způsobu uspořádání.
- 6.12.3. Uspořádání
Buď dvě svítilny vpředu a dvě svítilny vzadu, nebo po jedné svítilně na každé straně.

- 6.12.4. Poloha
- 6.12.4.1. Na šířku: bod na přivrácené ploše ve směru vztahné osy, který je nejvíce vzdálen od střední podélné roviny vozidla, nesmí být vzdálen více než 400 mm od nejvzdálenějšího vnějšího okraje vozidla.
Kromě toho, jsou-li svítilny dvě, musí být umístěny po stranách vozidla.
- 6.12.4.2. Na výšku:
u vozidel kategorií M_1 a N_1 : žádné zvláštní požadavky.
U všech ostatních kategorií vozidel: nejméně 350 mm a nejvýše 1 500 mm nad vozovkou (maximálně 2 100 mm, nedovoluje-li tvar karoserie dodržet výšku 1 500 mm).
- 6.12.4.3. Na délku: žádné zvláštní požadavky.
- 6.12.5. Geometrická viditelnost
Vodorovný úhel: 45° ven, dopředu a dozadu.
Je-li však přední nebo zadní parkovací svítlna namontována níže než 750 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1), lze vnitřní úhel 45° snížit na 20° pod rovinu H.
Svislý úhel: 15° nad vodorovnou rovinu a 15° pod ni.
Je-li však svítlna namontována níže než 750 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1), lze sestupný úhel 15° snížit na 5° .
- 6.12.6. Orientace
Taková, aby svítilny vyhovovaly požadavkům na viditelnost dopředu i dozadu.
- 6.12.7. Elektrická zapojení
Musí dovolit zapínání parkovací svítilny/parkovacích svítilen na téže straně vozidla nezávisle na veškerých jiných světloometech nebo svítilnách.
Parkovací svítlna (svítilny) a případně přední a zadní obrysové svítilny podle bodu 6.12.9 níže musí být schopny funkce, i když je zařízení pro spouštění motoru v poloze, která neumožňuje činnost motoru. Zařízení, která samočinně vypínají tyto svítilny v závislosti na čase, jsou zakázána.
- 6.12.8. Indikátor
Indikátor zapojení obvodu je nepovinný. Pokud existuje, nesmí jej být možno zaměnit s indikátorem předních a zadních obrysových svítilen.
- 6.12.9. Další požadavky
Funkce této svítilny může být též zajištěna současným zapnutím předních a zadních obrysových svítilen na téže straně vozidla. V tomto případě se u svítilen, které vyhovují požadavkům předních nebo zadních obrysových svítilen, má za to, že vyhovují požadavkům parkovacích svítilen.
- 6.13. Doplnková obrysová svítlna (předpis č. 7)
- 6.13.1. Přítomnost
Zařízení kategorií A nebo AM (viditelná zepředu) a zařízení kategorií R, R_1 , R_2 , RM_1 nebo RM_2 (viditelná zezadu):
Povinná na vozidlech o šířce překračující 2,10 m. Nepovinná na vozidlech o šířce od 1,80 m do 2,10 m. Na podvozcích s kabinou jsou zadní doplňkové obrysové svítilny nepovinné.
- 6.13.2. Počet
Dvě viditelné zepředu a dvě viditelné zezadu.
Další svítilny mohou být namontovány takto:
a) dvě viditelné zepředu;
b) dvě viditelné zezadu.

- 6.1.3.3. Uspořádání
Žádné zvláštní požadavky.
- 6.1.3.4. Poloha
- 6.1.3.4.1. Na šířku:
Vpředu a vzadu: co možno nejbliže k nejbližšímu vnějšímu okraji vozidla. Tato podmínka se považuje za splněnou, pokud bod na přivrácené ploše ve směru vztahné osy, který je nejvíce vzdálen od střední podélné roviny vozidla, není vzdálen více než 400 mm od nejbližšího vnějšího okraje vozidla.
- 6.1.3.4.2. Na výšku:
vpředu: motorová vozidla: vodorovná rovina tečná k hornímu okraji přivrácené plochy ve směru vztahné osy zařízení nesmí být níže, než je vodorovná rovina tečná k hornímu okraji průhledné zóny čelního skla.
Přípojná vozidla a návěsy: v nejvyšší výšce slučitelné s požadavky na šířku, konstrukci vozidla a s provozními požadavky vozidla a požadavky na souměrnost svítlen.
Vzadu: v nejvyšší výšce slučitelné s požadavky na šířku, konstrukci vozidla a s provozními požadavky vozidla a s požadavky na souměrnost svítlen.
Doplňkové svítlny podle bodu 6.1.3.2 písm. b) se montují tak, aby byly na výšku co nejvíce vzdálené od povinných svítlen, a to za předpokladu, že jejich umístění je slučitelné s konstrukcí/provozními požadavky vozidla a symetrií svítlen.
- 6.1.3.4.3. Na délku: žádné zvláštní požadavky.
Doplňkové svítlny podle bodu 6.1.3.2 písm. a) se montují tak, aby byly co nejbliže zádi vozidla, přičemž tento požadavek se považuje za splněný, pokud vzdálenost mezi těmito doplňkovými svítilnami a zádi vozidla není větší než 400 mm.
- 6.1.3.5. Geometrická viditelnost
Vodorovný úhel: 80° ven.
Svislý úhel: 5° nad vodorovnou rovinu a 20° pod ni.
- 6.1.3.6. Orientace
Taková, aby svítlny vyhovovaly požadavkům na viditelnost dopředu i dozadu.
- 6.1.3.7. Elektrická zapojení
Dle bodu 5.11.
- 6.1.3.8. Indikátor
Indikátor je nepovinný. Pokud existuje, musí být jeho funkce zajišťována indikátorem vyžadovaným pro přední a zadní obrysové svítlny.
Avšak indikátor upozorňující na poruchu je povinný tehdy, pokud jej vyžadují předpisy týkající se dané konstrukční části.
- 6.1.3.9. Další požadavky
Za předpokladu splnění všech ostatních podmínek mohou být povinné nebo nepovinné svítlny viditelné zepředu a povinné nebo nepovinné svítlny viditelné zezadu na téže straně vozidla sdruženy do jediného zařízení.
Dvě ze svítlen viditelných zezadu mohou být skupinové, sdružené nebo sloučené v souladu s bodem 5.7.

Poloha doplňkové obrysové svítilny musí být vůči příslušné obrysové svítilně taková, aby vzdálenost mezi průměty vzájemně nejbližších bodů přivrácených ploch obou posuzovaných svítilen ve směru jejich vztažných os na příčnou svislou rovinu nebyla menší než 200 mm.

Doplňkové svítilny podle bodu 6.13.2 písm. a), používané k vyznačení obrysu zádi vozidla, přípojného vozidla nebo návěsu, se montují tak, aby byly viditelné v zorném poli schválených hlavních zařízení pro nepřímý výhled dozadu.

6.14. Zadní odrazka jiná než trojúhelníková (předpis č. 3)

6.14.1. Přítomnost

Povinně na motorových vozidlech.

Nepovinně na přípojných vozidlech za předpokladu, že jsou ve skupině s jiným zařízením pro zadní světelnou signalizaci.

6.14.2. Počet

Dvě, jejich parametry musí vyhovovat požadavkům pro třídu IA nebo IB odrazek dle předpisu č. 3. Další odrazná zařízení a materiály (včetně dvou odrazek neodpovídajících bodu 6.14.4) jsou přípustné za předpokladu, že nezneškodňují účinnost povinných zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci.

6.14.3. Uspořádání

Žádné zvláštní požadavky.

6.14.4. Poloha

6.14.4.1. Na šířku: bod svítící plochy odrazky, který je nejvíce vzdálen od střední podélné roviny vozidla, nesmí být vzdálen více než 400 mm od nejvzdálenějšího vnějšího okraje vozidla.

Vzdálenost mezi vnitřními okraji obou přivrácených ploch ve směru vztažných os:

u vozidel kategorií M_1 a N_1 : žádné zvláštní požadavky;

u všech ostatních kategorií vozidel: nesmí být menší než 600 mm. Tuto vzdálenost lze zkrátit na 400 mm, je-li celková šířka vozidla menší než 1 300 mm.

6.14.4.2. Na výšku: nejméně 250 mm a nejvýše 900 mm nad vozovkou (ne více než 1 200 mm, je-li ve skupině s jinou zadní svítilnou (svítilnami), ne více než 1 500 mm, pokud tvar karoserie neumožňuje dodržet 900 mm nebo 1 200 mm).

6.14.4.3. Na délku: na zadní části vozidla.

6.14.5. Geometrická viditelnost

Vodorovný úhel: 30° dovnitř a 80° ven.

Svislý úhel: 10° nad vodorovnou rovinu a 15° pod ni.

Je-li však odrazka namontována níže než 750 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1), lze sestupný úhel 10° snížit na 5°.

6.14.6. Orientace

Směrem dozadu.

6.14.7. Další požadavky

Svítilná plocha odrazky může mít části společné s přivrácenou plochou jakékoli jiné zadní svítilny.

- 6.15. Zadní odrazka trojúhelníková (předpis č. 3)
- 6.15.1. Přítomnost
- Povinná na přípojných vozidlech.
- Zakázaná na motorových vozidlech.
- 6.15.2. Počet
- Dvě, jejich parametry musí vyhovovat požadavkům pro třídu IIIA nebo IIIB odrazek dle předpisu č. 3. Další odrazná zařízení a materiály (včetně dvou odrazek neodpovídajících bodu 6.15.4 níže) jsou přípustné za předpokladu, že neznehodnocují účinnost povinných zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci.
- 6.15.3. Uspořádání
- Vrchol trojúhelníku musí směřovat vzhůru.
- 6.15.4. Poloha
- 6.15.4.1. Na šířku: bod svítící plochy odrazky, který je nejvíce vzdálen od střední podélné roviny vozidla, nesmí být vzdálen více než 400 mm od nejvzdálenějšího vnějšího okraje vozidla.
- Vzdálenost mezi vnitřními okraji odrazek nesmí být menší než 600 mm. Tuto vzdálenost lze zkrátit až na 400 mm, je-li celková šířka vozidla menší než 1 300 mm.
- 6.15.4.2. Na výšku: nejméně 250 mm a nejvýše 900 mm nad vozovkou (ne více než 1 200 mm, je-li ve skupině s jinou zadní svítilnou (svítilnami), ne více než 1 500 mm, pokud tvar karoserie neumožňuje dodržet 900 mm nebo 1 200 mm).
- 6.15.4.3. Na délku: na zadní části vozidla.
- 6.15.5. Geometrická viditelnost
- Vodorovný úhel: 30° dovnitř a 80° ven.
- Svislý úhel: 15° nad vodorovnou rovinu a 15° pod ni. Je-li však odrazka namontována níže než 750 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1), lze sestupný úhel 15 snížit na 5°.
- 6.15.6. Orientace
- Směrem dozadu.
- 6.15.7. Další požadavky
- Svítilná plocha odrazky může mít části společné s přivrácenou plochou jakékoli jiné zadní svítilny.
- 6.16. Přední odrazka jiná než trojúhelníková (předpis č. 3)
- 6.16.1. Přítomnost
- Povinná na přípojných vozidlech.
- Povinná na motorových vozidlech, která mají všechny přední světlometry se zakrývatelnými odražeči.
- Nepovinná na ostatních motorových vozidlech.
- 6.16.2. Počet
- Dvě, jejich parametry musí vyhovovat požadavkům pro třídu IA nebo IB odrazek dle předpisu č. 3. Další odrazná zařízení a materiály (včetně dvou odrazek neodpovídajících bodu 6.16.4 níže) jsou přípustné za předpokladu, že neznehodnocují účinnost povinných zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci.

- 6.16.3. Uspořádání
Žádné zvláštní požadavky.
- 6.16.4. Poloha
- 6.16.4.1. Na šířku: bod svítící plochy odrazky, který je nejvíce vzdálen od střední podélné roviny vozidla, nesmí být vzdálen více než 400 mm od nejvzdálenějšího vnějšího okraje vozidla.

U přípojného vozidla nesmí být nejvzdálenější bod svítící plochy odrazky od střední podélné roviny vozidla dále než 150 mm od nejvzdálenějšího vnějšího okraje vozidla.

Vzdálenost mezi vnitřními okraji obou přivrácených ploch ve směru vztažných os:

u vozidel kategorií M_1 a N_1 : žádné zvláštní požadavky;

u všech ostatních kategorií vozidel: nesmí být menší než 600 mm. Tato vzdálenost může být zmenšena na 400 mm, je-li celková šířka vozidla menší než 1 300 mm.
- 6.16.4.2. Na výšku: nejméně 250 mm a nejvýše 900 mm nad vozovkou (1 500 mm, nedovoluje-li tvar karoserie dodržet výšku 900 mm).
- 6.16.4.3. Na délku: vpředu na vozidle.
- 6.16.5. Geometrická viditelnost

Vodorovný úhel: 30° dovnitř a 80° ven. U přípojných vozidel může být úhel dovnitř zmenšen na 10°. Pokud tento úhel nemůže být u povinných odrazek vzhledem ke konstrukci přípojného vozidla dodržen, musí být bez šířkového omezení (bod 6.16.4.1) namontovány doplňkové (dodatečné) odrazky, které musí společně s povinnými odrazkami dávat potřebný úhel viditelnosti.

Svislý úhel: 10° nad vodorovnou rovinu a 15° pod ni. Je-li však odrazka namontována níže než 750 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1), lze sestupný úhel 10° snížit na 5°.
- 6.16.6. Orientace

Směrem dopředu.
- 6.16.7. Další požadavky

Svítící plocha odrazky může mít části společné s přivrácenou plochou jakékoli jiné svítilny či světloometu umístěných na přední části vozidla.
- 6.17. Boční odrazka jiná než trojúhelníková (předpis č. 3)
- 6.17.1. Přítomnost

Povinná: na všech motorových vozidlech o délce přesahující 6 m,

na všech přípojných vozidlech.

Nepovinná: na motorových vozidlech o délce nepřesahující 6 m.
- 6.17.2. Počet

Takový, aby byly splněny požadavky na podélné umístění. Parametry těchto zařízení musí vyhovovat požadavkům pro třídu IA nebo IB odrazek dle předpisu č. 3. Další odrazná zařízení a materiály (včetně dvou odrazek neodpovídajících bodu 6.17.4. níže) jsou přípustné za předpokladu, že nezneškodňují účinnost povinných zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci.
- 6.17.3. Uspořádání

Žádné zvláštní požadavky.

- 6.17.4. Poloha
- 6.17.4.1. Na šířku: žádné zvláštní požadavky.
- 6.17.4.2. Na výšku: nejméně 250 mm a nejvýše 900 mm nad vozovkou (ne více než 1 200 mm, je-li ve skupině s jinou svítilnou (svítilnami), ne více než 1 500 mm, pokud tvar karoserie neumožňuje dodržet 900 mm, resp. 1 200 mm nebo jestliže přítomnost zařízení není povinná podle bodu 6.17.1).
- 6.17.4.3. Na délku: alespoň jedna boční odrazka musí být umístěna ve střední třetině vozidla, přičemž nejpřednější boční odrazka nesmí být od přední části vozidla dále než 3 m.
- Vzdálenost mezi dvěma sousedními bočními odrazkami nesmí přesahovat 3 m. To se však nevztahuje na vozidla kategorií M_1 a N_1 .
- Pokud konstrukce, způsob provedení nebo provozní použití vozidla neumožňuje vyhovět tomuto požadavku, může být tato vzdálenost zvětšena na 4 m. Vzdálenost mezi nejzadnější boční odrazkou a zadí vozidla nesmí překročit 1 m. Pro motorová vozidla o délce nepřesahující 6 m však postačuje, aby měla namontovány jednu boční odrazku v první třetině a/nebo jednu v poslední třetině délky vozidla.
- Pro vozidla kategorie M_1 , jejichž délka přesahuje 6 m, ale nepřesahuje 7 m, postačuje, aby měla namontovány jednu boční odrazku nejdále 3 m od přední části vozidla a jednu v poslední třetině délky vozidla.
- 6.17.5. Geometrická viditelnost
- Vodorovný úhel: 45° dopředu a dozadu.
- Svislý úhel: 10° nad vodorovnou rovinu a 15° pod ni. Je-li však odrazka namontována níže než 750 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1), lze sestupný úhel 10° snížit na 5°.
- 6.17.6. Orientace
- Do strany.
- 6.17.7. Další požadavky
- Svítilná plocha boční odrazky může mít části společné s přivrácenou plochou jakékoli jiné boční svítilny.
- 6.18. Boční obrysové svítilny (předpis č. 91)
- 6.18.1. Přítomnost
- Povinně: na všech vozidlech o délce přesahující 6 m, s výjimkou podvozků s kabinou.
- Na všech kategoriích vozidel se užívají boční obrysové svítilny typu SM1; na vozidlech kategorie M_1 však lze použít boční obrysové svítilny typu SM2.
- Boční obrysové svítilny se dále použijí u vozidel kategorií M_1 a N_1 o délce menší než 6 m, pokud tyto svítilny doplňují požadavky snížené geometrické viditelnosti předních obrysových svítilen podle bodu 6.9.5.2 a zadních obrysových svítilen podle bodu 6.10.5.2.
- Nepovinně: na všech ostatních vozidlech.
- Lze použít boční obrysové svítilny typu SM1 nebo SM2.
- 6.18.2. Minimální počet na jedné straně
- Takový, aby byla dodržena pravidla pro podélné umístění.
- 6.18.3. Uspořádání
- žádné zvláštní požadavky.

6.18.4. Poloha

6.18.4.1. Na šířku: žádné zvláštní podmínky.

6.18.4.2. Na výšku: Nejméně 250 mm a nejvýše 1 500 mm nad vozovkou (maximálně 2 100 mm, nedovoluje-li tvar karoserie dodržet výšku 1 500 mm).

6.18.4.3. Na délku: Nejméně jedna boční obrysová svítlna musí být umístěna ve střední třetině vozidla, přičemž nejprzednější boční svítlna nesmí být od přední části vozidla dále než 3 m. Vzdálenost mezi dvěma sousedními bočními obrysovými svítilnami nesmí přesahovat 3 m. Pokud konstrukce, návrh nebo provozní použití vozidla neumožňuje vyhovět tomuto požadavku, může být tato vzdálenost zvětšena na 4 m.

Vzdálenost mezi nejzadnější boční obrysovou svítilnou a zádí vozidla nesmí překročit 1 m.

Pro vozidla o délce nepřesahující 6 m a pro podvozky s kabinou však postačuje, aby měly namontovány jednu boční obrysovou svítilnu v první třetině a/nebo v poslední třetině délky vozidla. Pro vozidla kategorie M₁, jejichž délka přesahuje 6 m, ale nepřesahuje 7 m, postačuje, aby měla namontovány jednu boční obrysovou svítilnu nejdále 3 m od přední části vozidla a jednu v poslední třetině délky vozidla.

6.18.5. Geometrická viditelnost

Vodorovný úhel: 45° dopředu a dozadu; na vozidlech, pro něž je montáž bočních obrysových svítilen nepovinná, však tato hodnota může být snížena na 30°.

Je-li vozidlo vybaveno bočními obrysovými svítilnami užitými k doplnění požadavků snížené geometrické viditelnosti předních a zadních směrových svítilen podle bodu 6.5.5.2 a/nebo obrysových svítilen podle bodu 6.9.5.2 a 6.10.5.2, jsou tyto úhly stanoveny na 45° směrem dopředu a k zádí vozidla a 30° směrem ke středu vozidla (viz obrázek v bodě 6.5.5.2).

Svislý úhel: 10° nad vodorovnou rovinu a 15° pod ni. Je-li však svítlna namontována níže než 750 mm (měřeno podle ustanovení bodu 5.8.1), lze sestupný úhel 10° snížit na 5°.

6.18.6. Orientace

Do strany.

6.18.7. Elektrická zapojení

U vozidel kategorií M₁ a N₁, jejichž délka je menší než 6 m, mohou být oranžové boční obrysové svítilny zapojeny tak, aby svítily přerušovaným světlem, za předpokladu, že je toto přerušování ve fázi a shodné frekvence se směrovými svítilnami na téže straně vozidla.

U vozidel kategorií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄ mohou povinné oranžové boční obrysové svítilny svítit současně se směrovými svítilnami na téže straně vozidla. Jsou-li však na straně vozidla namontovány směrové svítilny kategorie 5 podle bodu 6.5.3.1, tyto oranžové boční obrysové svítilny svítit nesmí.

6.18.8. Indikátor

Indikátor je nepovinný. Pokud existuje, musí být jeho funkce zajišťována indikátorem vyžadovaným pro přední a zadní obrysové svítilny.

6.18.9. Další požadavky

Pokud je nejzadnější boční obrysová svítlna sdružená se zadní obrysovou svítilnou sloučenou se zadní mlhovou svítilnou nebo brzdovou svítilnou, mohou se fotometrické vlastnosti boční obrysové svítilny v době rozsvícení zadní mlhové svítilny nebo brzdové svítilny měnit.

Mají-li zadní boční obrysové svítilny svítit přerušovaným světlem spolu se zadní směrovou svítilnou, musí mít oranžovou barvu.

- 6.19. Denní svítlna (předpis č. 87)
- 6.19.1. Přítomnost
Povinně na motorových vozidlech. Zakázána na přípojných vozidlech.
- 6.19.2. Počet
Dvě.
- 6.19.3. Uspořádání
Žádné zvláštní požadavky.
- 6.19.4. Poloha
- 6.19.4.1. Na šířku: vnitřní okraje přivrácených ploch ve směru vztažných os musí být od sebe vzdáleny nejméně 600 mm.
Tuto vzdálenost lze zkrátit na 400 mm, je-li celková šířka vozidla menší než 1 300 mm.
- 6.19.4.2. Na výšku: nejméně 250 mm a nejvýše 1 500 mm nad vozovkou.
- 6.19.4.3. Na délku: vpředu na vozidle. Tato podmínka se považuje za splněnou, jestliže vyzařované světlo neobtěžuje řidiče ani přímo, ani nepřímo přes zařízení pro nepřímý výhled a/nebo jiné odrazující plochy na vozidle.
- 6.19.5. Geometrická viditelnost
Vodorovně: směrem ven 20° a směrem dovnitř 20°.
Svisle: směrem nahoru 10° a směrem dolů 10°.
- 6.19.6. Orientace
Směrem dopředu.
- 6.19.7. Elektrická zapojení
- 6.19.7.1. Denní svítlny musí být automaticky ZAPNUTY, když je zařízení pro spuštění a/nebo zastavení motoru (pohonného systému) v poloze, ve které může motor (pohonný systém) pracovat. Denní svítlny však mohou zůstat VYPNUTÉ za následujících podmínek:
- 6.19.7.1.1. ovladač automatické převodovky je v parkovací poloze, nebo
- 6.19.7.1.2. parkovací brzda je zatažena, nebo
- 6.19.7.1.3. před prvním uvedením vozidla do pohybu po každém manuálním spuštění pohonného systému.
- 6.19.7.2. Denní svítlny mohou být manuálně VYPNUTY, pokud rychlost vozidla nepřesahuje 10 km/h za předpokladu, že se automaticky ZAPNOU, jakmile rychlost vozidla překročí 10 km/h nebo když vozidlo urazilo dráhu delší než 100 m, a zůstanou ZAPNUTY, dokud nebudou opět úmyslně vypnuty.
- 6.19.7.3. Denní svítlna se musí automaticky VYPNOUT, když je zařízení, které spouští a/nebo vypíná motor (pohonný systém), v poloze, která znemožňuje, aby motor (pohonný systém) běžel, nebo jakmile se ROZSVÍTÍ přední mlhové nebo jiné světlometry, s výjimkou případu, kdy jsou světlometry užity pro přechodné výstražné rozsvícení v krátkých intervalech ⁽¹⁹⁾.
- 6.19.7.4. Jsou-li ZAPNUTY denní svítlny, mohou být ZAPNUTY svítlny uvedené v bodě 5.11.

⁽¹⁹⁾ Nové typy vozidel, které nejsou v souladu s tímto ustanovením, mohou být nadále schvalovány po dobu 18 měsíců po vstupu doplnku 4 k sérii změn 03 v platnost.

- 6.19.7.5. Je-li vzdálenost mezi přední směrovou svítilnou a denní svítilnou 40 mm nebo menší, mohou být elektrická zapojení denní svítilny na příslušné straně vozidla taková, že buď:
- a) se denní svítilna VYPNE; nebo
 - b) je její svítivost snížena během celého cyklu (ZAPNUTO a VYPNUTO) aktivace přední směrové svítilny.
- 6.19.7.6. Je-li směrová svítilna sloučená s denní svítilnou, elektrická zapojení denní svítilny na příslušné straně vozidla musí být taková, že denní svítilna je během úplného cyklu (ZAPNUTO a VYPNUTO) aktivace směrové svítilny VYPNUTÁ.
- 6.19.8. Indikátor
- Indikátor zapojení obvodu je nepovinný, avšak indikátor upozorňující na poruchu je povinný tehdy, pokud jej vyžadují předpisy týkající se dané konstrukční části.
- 6.19.9. Další požadavky
- Žádné požadavky.
- 6.20. Rohový světlomet (předpis č. 119)
- 6.20.1. Přítomnost
- Nepovinně na motorových vozidlech.
- 6.20.2. Počet
- Dva.
- 6.20.3. Uspořádání
- Žádné zvláštní požadavky.
- 6.20.4. Poloha
- 6.20.4.1. Na šířku: na každé straně od střední podélné roviny vozidla je umístěn jeden rohový světlomet.
- 6.20.4.2. Na délku: nejdále 1 000 mm od přední části vozidla.
- 6.20.4.3. Na výšku: minimální: nejméně 250 mm nad vozovkou,
maximální: nejvýše 900 mm nad vozovkou.
- Žádný bod na přivrácené ploše ve směru vztažné osy však nesmí být výše než nejvyšší bod přivrácené plochy potkávacího světlometu ve směru jeho vztažné osy.
- 6.20.5. Geometrická viditelnost
- Určena úhly α a β uvedenými v bodě 2.13:
- $\alpha = 10^\circ$ nahoru a dolů,
 $\beta = 30^\circ$ až 60° směrem ven.
- 6.20.6. Orientace
- Taková, aby světlomety vyhovovaly požadavkům na geometrickou viditelnost.
- 6.20.7. Elektrická zapojení
- Rohové světlomety musí být zapojeny tak, aby se nemohly aktivovat, nejsou-li současně rozsvíceny dálkové světlomety nebo potkávací světlomety.

- 6.20.7.1. Rohový světlomet na jedné straně vozidla může být automaticky ROZSVÍCEN pouze v případě, kdy jsou na téže straně vozidla ZAPNUTY směrové svítilny a/nebo pokud se úhel natočení řízení změní z polohy pro přímou jízdu vpřed do směru na tutéž stranu vozidla.
- Rohový světlomet musí automaticky ZHASNOUT, je-li směrová svítilna VYPNUTA a/nebo pokud se úhel natočení řízení vrátí do polohy pro přímou jízdu vpřed.
- 6.20.7.2. Pokud je ROZSVÍCEN zpětný světlomet, mohou být oba rohové světlometry rozsvíceny současně, nezávisle na poloze volantu nebo stavu směrové svítilny. Jsou-li takto rozsvíceny, musí oba rohové světlometry ZHASNOUT:
- VYPNE-LI se zpětný světlomet nebo
 - překročí-li rychlost vozidla směrem vpřed 10 km/h.
- 6.20.8. Indikátor
- Žádný.
- 6.20.9. Další požadavky
- Rohové světlometry se nesmí rozsvěcovat při rychlosti vozidla přesahující 40 km/h.
- 6.21. Nápadné značení (předpis č. 104)
- 6.21.1. Přítomnost
- 6.21.1.1. Zakázáno: na vozidlech kategorií M₁ a O₁.
- 6.21.1.2. Povinně:
- 6.21.1.2.1. Směrem dozadu:
- úplné obrysové značení na vozidlech se šířkou přesahující 2 100 mm a náležejících do těchto kategorií:
- N₂ s maximální hmotností přesahující 7,5 tuny a N₃ (s výjimkou podvozků s kabinou, neúplných vozidel a tahačů návěsů);
 - O₃ a O₄ (s výjimkou neúplných vozidel).
- 6.21.1.2.2. Směrem do strany:
- 6.21.1.2.2.1. částečné obrysové značení na vozidlech s délkou přesahující 6 000 mm (včetně tažné oje přípojných vozidel) a náležejících do těchto kategorií:
- N₂ s maximální hmotností přesahující 7,5 tuny a N₃ (s výjimkou podvozků s kabinou, neúplných vozidel a tahačů návěsů);
 - O₃ a O₄ (s výjimkou neúplných vozidel).
- 6.21.1.2.3. Místo povinného obrysového značení může být instalováno pruhové značení, jestliže tvar, konstrukce, způsob provedení nebo požadavky na provoz vozidla instalaci povinného obrysového značení znemožňují.
- 6.21.1.2.4. Je-li vnější povrch karoserie částečně tvořen pružným materiálem, musí být pruhové značení instalováno na tuhou část (tuhé části) vozidla. Zbývající část nápadného značení může být instalována na pružný materiál. Je-li vnější povrch karoserie zcela tvořen pružným materiálem, může být pruhové značení umístěno na něj.
- 6.21.1.2.5. Pokud výrobce po ověření technickou zkušebnou může ke spokojenosti schvalovacího orgánu prokázat, že kvůli provozním požadavkům, které mohou vyžadovat zvláštní tvar, konstrukci nebo způsob provedení vozidla, je nemožné vyhovět požadavkům uvedeným v bodech 6.21.2 až 6.21.7.5, potom je přijatelné částečné splnění některých z těchto požadavků. Předpokladem je, že část požadavků, které bylo možno splnit, je splněna, a že nápadné značení, které částečně splňuje požadavky, je na konstrukci vozidla použito v maximální míře. To může v případech, kdy je k dispozici vhodná konstrukce, zahrnovat instalaci přídatných držáků nebo tabulek obsahujících materiál vyhovující předpisu č. 104 pro zajištění jasné a jednotné signalizace, která je v souladu s cílem dosažení nápadnosti.

Pokud je částečné splnění považováno za přijatelné, mohou část požadovaného nápadného značení nahradit zařízení se zpětným odrazem, jako např. odrazky třídy IVA dle předpisu č. 3 nebo držáky obsahující odrazný materiál splňující fotometrické požadavky třídy C dle předpisu č. 104. V tomto případě se instaluje nejméně jedno takové zařízení se zpětným odrazem na délku 1 500 mm.

Potřebné informace musí být uvedeny ve formuláři sdělení.

6.21.1.3. Nepovinně:

6.21.1.3.1. Směrem dozadu a do strany:

U všech ostatních kategorií vozidel neuvedených jinak v bodech 6.21.1.1 a 6.21.1.2, včetně kabiny tahačů návěsů a kabiny podvozků s kabinou.

Místo povinného pruhového značení může být použito částečné nebo úplné obrysové značení a místo povinného částečného obrysového značení může být použito úplné obrysové značení.

6.21.1.3.2. Směrem dopředu:

Pruhové značení na vozidlech kategorií O₂, O₃ a O₄.

Částečné nebo úplné obrysové značení nesmí být použito vpředu.

6.21.2. Počet

Podle přítomnosti.

6.21.3. Uspořádání

Nápadné značení musí být umístěno co možná nejbližší vodorovnému a svislému směru a musí být slučitelné s tvarem, konstrukcí a způsobem provedení vozidla a provozními požadavky na něj; pokud to není možné, úplné nebo částečné obrysové značení, pokud je instalováno, musí co nejdůsledněji sledovat obrys vnějšího tvaru vozidla.

Kromě toho musí být nápadné značení rozloženo pokud možno rovnoměrně ve vodorovném směru na vozidle tak, aby mohla být rozpoznána celková délka a/nebo šířka vozidla.

6.21.4. Poloha

6.21.4.1. Šířka

6.21.4.1.1. Nápadné značení musí být umístěno co možná nejbližší k okraji vozidla.

6.21.4.1.2. Úhrnná vodorovná délka dílů nápadného značení instalovaných na vozidlo musí odpovídat nejméně 70 % celkové šířky vozidla, s vyloučením případného vodorovného překrytí jednotlivých dílů.

6.21.4.2. Délka

6.21.4.2.1. Nápadné značení musí být umístěno co možná nejbližší koncům vozidla a musí končit ve vzdálenosti do 600 mm od každého konce vozidla.

6.21.4.2.1.1. U motorových vozidel od každého konce vozidla nebo v případě tahačů návěsů od každého konce kabiny;

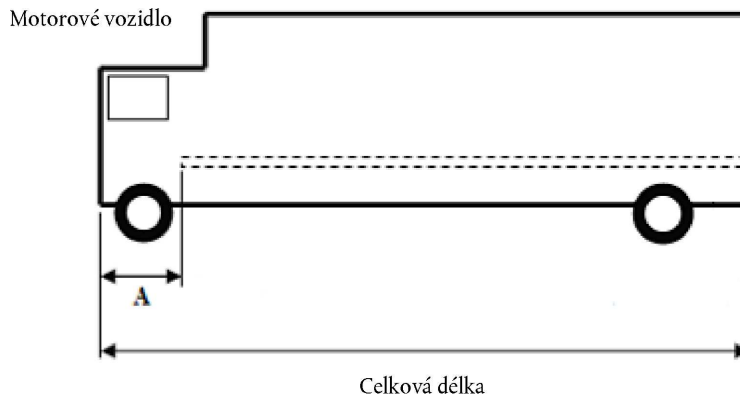
Je však dovolen alternativní způsob značení ve vzdálenosti do 2 400 mm od předního konce motorového vozidla spočívající v montáži sady odrazek třídy IVA dle předpisu č. 3 nebo třídy C dle předpisu č. 104, za nimiž následuje požadované nápadné značení takto:

- a) odrazka o velikosti minimálně 25 cm²;
- b) jedna odrazka namontovaná maximálně 600 mm od předního konce vozidla;
- c) dodatečné odrazky umístěné maximálně 600 mm od sebe;
- d) vzdálenost mezi poslední odrazkou a začátkem nápadného značení nesmí překročit 600 mm.

6.21.4.2.1.2. U přípojných vozidel od každého konce vozidla (bez tažné oje).

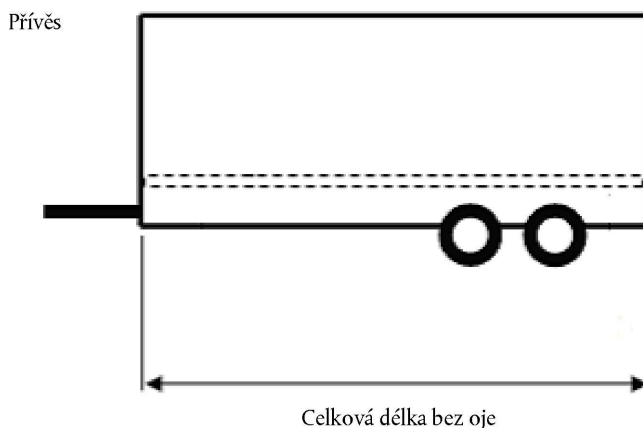
6.21.4.2.2. Úhrnná vodorovná délka dílů nápadného značení instalovaných na vozidlo, s vyloučením případného vodorovného překrytí jednotlivých dílů, musí odpovídat nejméně 70 %:

6.21.4.2.2.1. délky vozidla v případě motorových vozidel, nebo délky případné kabiny v případě tahačů návěsů; při použití alternativního způsobu značení dle bodu 6.21.4.2.1.1 se však jedná o vzdálenost začínající maximálně 2 400 mm od předního konce až po zád' vozidla.



A je vzdálenost mezi nejvíce vpředu umístěným nápadným značením a předním okrajem vozidla. Maximální hodnotou A je 2 400 mm (viz bod 6.21.4.2.1.1).

6.21.4.2.2.2. U přípojných vozidel celkové délky vozidla (bez tažné oje).



6.21.4.3. Výška

6.21.4.3.1. Dolní díl/díly pruhového a obrysového značení

Co možná nejnižší v rozsahu:

Minimum: nejméně 250 mm nad vozovkou.

Maximum: nejvýše 1 500 mm nad vozovkou;

Nicméně tam, kde tvar, konstrukce, způsob provedení nebo požadavky na provoz vozidla neumožňují vyhovět maximální hodnotě 1 500 mm, popřípadě tam, kde je to nezbytné pro splnění požadavků bodů 6.21.4.1.2, a 6.21.4.2.2 nebo vodorovného umístění pruhového značení nebo dolního/dolních dílů/dílů obrysového značení, je přípustná maximální montážní výška 2 500 mm.

Nezbytné zdůvodnění pro instalaci nápadného značení výše než 1 500 mm se uvede ve formuláři sdělení.

6.21.4.3.2. Horní díl/díly obrysového značení:

co nejvýše, avšak do 400 mm od horního kraje vozidla.

6.21.5. Viditelnost

Nápadné značení se považuje za viditelné, je-li nejméně 70 % svítící plochy instalovaného značení viditelných oku pozorovatele nalézajícího se v jakémkoli bodě rovin pozorování vymezených takto:

6.21.5.1. pro zadní a přední nápadné značení (viz příloha 11, obrázky 1a a 1b) je rovinou pozorování rovina kolmá k podélné ose vozidla, nacházející se 25 m od nejvzdálenějšího konce vozidla a ohraničená:

6.21.5.1.1. na výšku dvěma vodorovnými rovinami umístěnými ve výšce 1 a 3,0 m nad vozovkou;

6.21.5.1.2. na šířku dvěma svislými rovinami svírajícími úhel 4° směrem ven od střední podélné roviny vozidla a procházejícími průsečíkem svislých rovin rovnoběžných se střední podélnou rovinou vozidla a vymežujících celkovou šířku vozidla a roviny kolmé k podélné ose vozidla, která vymezuje konec vozidla.

6.21.5.2. Pro boční nápadné značení (viz příloha 11, obr. 2) je rovinou pozorování rovina rovnoběžná se střední podélnou rovinou vozidla, nacházející se 25 m od nejvzdálenějšího vnějšího okraje vozidla a ohraničená:

6.21.5.2.1. na výšku dvěma vodorovnými rovinami umístěnými ve výšce 1,0 a 1,5 m nad vozovkou;

6.21.5.2.2. na šířku dvěma svislými rovinami svírajícími úhel 4° směrem ven od roviny kolmé k podélné ose vozidla a procházejícími průsečíkem svislých rovin kolmých k podélné ose vozidla, které vymezují celkovou délku vozidla, a nejvzdálenějšího vnějšího okraje vozidla.

6.21.6. Orientace

6.21.6.1. Směrem do strany:

co nejvíce rovnoběžně se střední podélnou rovinou vozidla; musí být slučitelná s tvarem, konstrukcí a způsobem provedení vozidla a provozními požadavky na něj; není-li to možné, musí co nejdůsledněji sledovat obrys vnějšího tvaru vozidla.

6.21.6.2. Směrem dozadu a dopředu:

Co nejvíce rovnoběžně s příčnou rovinou vozidla; musí být slučitelná s tvarem, konstrukcí a způsobem provedení vozidla a provozními požadavky na něj; není-li to možné, musí co nejdůsledněji sledovat obrys vnějšího tvaru vozidla.

6.21.7. Další požadavky

6.21.7.1. Nápadné značení se považuje za spojité, jestliže vzdálenosti mezi sousedními díly jsou co nejmenší a nepřesahují 50 % délky nejkratšího sousedního dílu. Pokud však výrobce může ke spokojenosti schvalovacího orgánu prokázat, že není možné dodržet hodnotu 50 %, vzdálenost mezi sousedními díly může být větší než 50 % délky nejkratšího sousedního dílu a musí být co nejmenší a nesmí překročit 1 000 mm.

6.21.7.2. U částečného obrysového značení musí být každý horní roh vytvořen dvěma čarami svírajícími navzájem úhel 90°, z nichž každá musí mít délku nejméně 250 mm. Pokud to není možné, musí značení co nejdůsledněji sledovat obrys vnějšího tvaru vozidla.

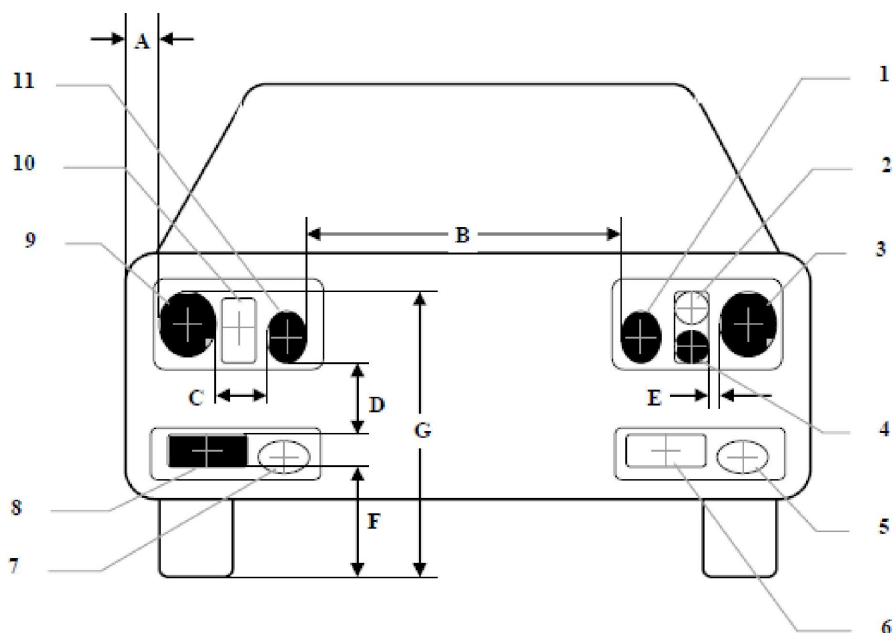
6.21.7.3. Vzdálenost mezi nápadným značením na zádi vozidla a každou povinnou brzdovou svítilnou by měla být větší než 200 mm.

6.21.7.4. Tam, kde jsou instalovány desky zadního značení odpovídající sérii změn 01 předpisu č. 70, mohou být tyto dle uvážení výrobce považovány pro účely výpočtu délky nápadného značení a jeho blízkosti k okraji vozidla za součást nápadného značení směrem dozadu.

6.21.7.5. Místa na vozidle určená k umístění nápadného značení musí umožňovat instalaci značení širokého nejméně 60 mm.

- 6.22. Adaptivní přední osvětlovací systém (AFS) (předpis č. 123)
- Není-li níže stanoveno jinak, použijí se pro příslušnou část systému AFS požadavky na dálkové světlomety (bod 6.1) a potkávací světlomety (bod 6.2) tohoto předpisu.
- 6.22.1. Přítomnost
- Nepovinně na motorových vozidlech. Zakázán na přípojných vozidlech.
- 6.22.2. Počet
- Jeden.
- 6.22.3. Uspořádání
- Žádné zvláštní požadavky.
- 6.22.4. Poloha
- Před jakoukoli zkouškou podle níže uvedených bodů musí být systém AFS uveden do neutrálního stavu.
- 6.22.4.1. Na šířku a na výšku:
- pro danou funkci nebo režim osvětlení musí jednotky osvětlení, které jsou podle popisu žadatele pro uvedenou funkci nebo režim osvětlení napájeny současně, splňovat požadavky uvedené níže v bodech 6.22.4.1.1 až 6.22.4.1.4.
- Všechny rozměry se týkají nejbližšího okraje přivrácené plochy/přivrácených ploch jednotky/jednotek osvětlení při pohledu ve směru vztahné osy.
- 6.22.4.1.1. Dvě symetricky umístěné jednotky osvětlení musí být na výšku umístěny v souladu s požadavky příslušných bodů 6.1.4 a 6.2.4, přičemž „dvěma symetricky umístěnými jednotkami osvětlení“ se rozumí dvě jednotky osvětlení, každá na jedné straně vozidla, umístěné tak, aby (geometrická) těžiště jejich přivrácených ploch byla ve stejné výšce a ve stejné vzdálenosti od podélné střední roviny vozidla, každá s dovolenou odchylkou 50 mm; jejich plochy výstupu světla, svítící plochy a vyzařované světlo však mohou být různé.
- 6.22.4.1.2. Případné dodatečné jednotky osvětlení musí být na obou stranách vozidla umístěny ve vzdálenosti nepřesahující 140 mm ⁽²⁰⁾ ve vodorovném směru (E na obrázku) a 400 mm ve svislém směru nad nebo pod (D na obrázku) nejbližší jednotkou osvětlení.
- 6.22.4.1.3. Žádná z dodatečných jednotek osvětlení popsanych výše v bodě 6.22.4.1.2 nesmí být umístěna níže než 250 mm (F na obrázku) ani výše než podle bodu 6.2.4.2 tohoto předpisu (G na obrázku) nad vozovkou.
- 6.22.4.1.4. Kromě toho na šířku:
- Pro každý režim potkávacího světla:
- vnější okraj přivrácené plochy alespoň jedné jednotky osvětlení na každé straně vozidla nesmí být vzdálen více než 400 mm od nejvzdálenějšího vnějšího okraje vozidla (A na obrázku) a dále
- vnitřní okraje přivrácených ploch ve směru vztahných os musí být od sebe vzdáleny nejméně 600 mm. Toto se však nevztahuje na vozidla kategorií M₁ a N₁; u všech ostatních kategorií motorových vozidel, jejichž celková šířka je menší než 1 300 mm, může být tato vzdálenost snížena na 400 mm;
- Přivrácené plochy jednotek osvětlení 1 až 11 systému AFS (příklad)

⁽²⁰⁾ V případě dodatečných „dvou symetricky umístěných jednotek osvětlení“ může vodorovná vzdálenost činit 200 mm (C na obrázku).



Jednotky osvětlení mohou být napájeny současně pro daný režim osvětlení:

Č. 3 a 9: (dvě symetricky umístěné jednotky osvětlení)

Č. 1 a 11: (dvě symetricky umístěné jednotky osvětlení)

Č. 4 a 8: (dvě dodatečné jednotky osvětlení)

Jednotky osvětlení, které nejsou napájeny pro daný režim osvětlení:

Č. 2 a 10: (dvě symetricky umístěné jednotky osvětlení)

Č. 5: (dodatečná jednotka osvětlení)

Č. 6 a 7: (dvě symetricky umístěné jednotky osvětlení)

Vodorovné rozměry v mm:

$A \leq 400$

$B \geq 600$, nebo ≥ 400 je-li celková šířka vozidla $< 1\,300$ mm, avšak žádné požadavky u vozidel kategorií M_1 a N_1 :

$C \leq 200$

$E \leq 140$

Svislé rozměry v mm:

$D \leq 400$

$F \geq 250$

$G \leq 1\,200$

6.22.4.2. Na délku:

Všechny jednotky osvětlení systému AFS se montují vpředu. Tato podmínka se považuje za splněnou, jestliže vyzařované světlo neobtěžuje řidiče ani přímo, ani nepřímo přes zařízení pro nepřímý výhled a/nebo jiné odrazující plochy na vozidle.

6.22.5. Geometrická viditelnost

Na každé straně vozidla pro každou zajišťovanou funkci a režim osvětlení:

Úhly geometrické viditelnosti předepsané pro příslušné funkce osvětlení podle bodů 6.1.5 a 6.2.5 tohoto předpisu musí splňovat alespoň jedna z jednotek osvětlení, které jsou podle popisu žadatele napájeny současně k výkonu uvedené funkce a režimu (režimů). Aby byly splněny požadavky na různé úhly, mohou být užity jednotlivé jednotky osvětlení.

- 6.22.6. Orientace
- Směrem dopředu.
- Před jakoukoli následnou zkouškou musí být systém AFS uveden do neutrálního stavu a vyzářovat základní potkávací světlo.
- 6.22.6.1. Svislá orientace:
- 6.22.6.1.1. Východí sklon rozhraní základního potkávacího světla směrem dolů, který se nastavuje u nenaloženého vozidla s jednou osobou na sedadle řidiče, musí být stanoven výrobcem vozidla s přesností na 0,1 % a musí být na každém vozidle vyznačen snadno čitelným a nesmazatelným způsobem v blízkosti předního osvětlovacího systému nebo štítu výrobce značkou uvedenou v příloze 7.
- Pokud výrobce stanoví různé základní sklony směrem dolů pro různé jednotky osvětlení, které vytvářejí rozhraní základního potkávacího světla nebo se na vyzářování podílejí, musí být tyto hodnoty sklonu směrem dolů stanoveny výrobcem vozidla s přesností 0,1 % a musí být na každém vozidle vyznačeny snadno čitelným a nesmazatelným způsobem v blízkosti některé příslušné jednotky osvětlení nebo štítu výrobce takovým způsobem, aby mohly být všechny dotčené jednotky osvětlení jednoznačně identifikovány.
- 6.22.6.1.2. Sklon vodorovné části „rozhraní“ základního potkávacího světla směrem dolů musí zůstat v mezích uvedených v bodě 6.2.6.1.2 tohoto předpisu za všech statických podmínek naložení vozidla podle přílohy 5 tohoto předpisu; východí nastavení musí být v rozsahu stanovených hodnot.
- 6.22.6.1.2.1. Pokud je potkávací světlo vytvářeno několika svazky světla z různých jednotek osvětlení, použijí se ustanovení podle bodu 6.22.6.1.2 na každé případné „rozhraní“ jednotlivých svazků světla, které je určeno k ozařování úhlové plochy, jak je uvedeno v bodě 9.4 formuláře sdělení podle vzoru v příloze 1 předpisu č. 123.
- 6.22.6.2. Korektor sklonu světlometů
- 6.22.6.2.1. Je-li pro splnění požadavků bodu 6.22.6.1.2 nezbytný korektor sklonu světlometů, musí toto zařízení fungovat automaticky.
- 6.22.6.2.2. V případě poruchy tohoto korektoru se potkávací světlo nesmí přesunout do polohy méně skloněné, než je jeho poloha v době, kdy k poruše došlo.
- 6.22.6.3. Vodorovná orientace:
- U každé jednotky osvětlení se musí zlom případného světelného rozhraní při promítnutí na stěnu krýt se svislou přímkou protínající vztáznou osu dané jednotky osvětlení. Směrem ke straně směru dopravního provozu je dovolena odchylka 0,5 stupně. Ostatní jednotky osvětlení se nastaví v souladu se specifikacemi žadatele, jak stanoví příloha 10 předpisu č. 123.
- 6.22.6.4. Postup měření:
- Po seřízení počáteční orientace světel se svislý sklon potkávacího světla nebo popřípadě svislé sklony všech různých jednotek osvětlení, které podle výše uvedeného bodu 6.22.6.1.2.1 vytvářejí rozhraní základního potkávacího světla nebo se na tom podílejí, ověří pro všechny podmínky naložení vozidla v souladu se specifikacemi v bodech 6.2.6.3.1 a 6.2.6.3.2 tohoto předpisu.
- 6.22.7. Elektrická zapojení
- 6.22.7.1. Dálkové světlo (pokud jej systém AFS poskytuje)
- 6.22.7.1.1. Jednotky osvětlení pro dálkové světlo mohou být aktivovány buď současně, nebo v párech. Při přepínání z potkávacího světla na světlo dálkové se musí aktivovat nejméně jeden pár jednotek osvětlení pro dálkové světlo. Při přepínání z dálkového světla na světlo potkávací se musí deaktivovat současně všechny jednotky osvětlení pro dálkové světlo.
- 6.22.7.1.2. Dálkové světlo může být adaptivní, podle ustanovení bodu 6.22.9.3, přičemž řídicí signály jsou generovány systémem čidel, který je schopen rozlišit každou z následujících vstupních informací a reagovat na ni:
- a) okolní světelné podmínky;

- b) světlo vyzařované zařízeními pro přední osvětlení a zařízeními pro přední světelnou signalizaci protijedoucích vozidel;
- c) světlo vyzařované zařízeními pro zadní světelnou signalizaci vozidel jedoucích vpředu.

Čidla mohou mít přídavné funkce zlepšující výkon.

Pro účely tohoto bodu se „vozidly“ rozumí vozidla kategorií L, M, N, O, T a rovněž jízdní kola, jsou-li takováto vozidla vybavena odrazkami a ZAPNUTÝMI zařízeními pro osvětlení a světelnou signalizaci.

- 6.22.7.1.3. Dálkové světlomety, ať adaptivní či nikoli, musí být vždy možné ručně ZAPNOUT a VYPNOUT a musí být možné ručně VYPNOUT automatické ovládání.

VYPNOUT dálkové světlomety a jejich automatické ovládání navíc musí být možné jednoduchým a rychlým manuálním úkonem; použití dílčích menu není dovoleno.

- 6.22.7.1.4. Potkávací světla mohou zůstat ZAPNUTA současně s dálkovými světly.

- 6.22.7.1.5. Jsou-li namontovány čtyři zakrývatelné jednotky osvětlení, musí jejich zvednutá poloha zabránit současné funkci veškerých namontovaných přídavných světlometů, které jsou určeny pro vytváření světelného signálu za denního světla, představovaného jejich přerušovaným rozsvěcováním v krátkých časových intervalech (viz bod 5.12).

- 6.22.7.2. Potkávací světlo:

- a) ovládacím zařízením pro přepínání na potkávací světlo se musí vypnout všechny dálkové světlomety nebo deaktivovat souběžně všechny jednotky osvětlení systému AFS pro dálkové světlo;
- b) potkávací světlomety mohou zůstat rozsvíceny současně s dálkovými světlomety;
- c) u jednotek osvětlení pro potkávací světlo vybavené výbojkovými zdroji světla musí výbojkové zdroje světla zůstat zapnuté, dokud je zapnuté dálkové světlo.

- 6.22.7.3. Zapnutí a vypnutí potkávacího světla může být automatické, musí však být v souladu s požadavky pro „elektrická zapojení“ v bodě 5.12 tohoto předpisu.

- 6.22.7.4. Automatická činnost systému AFS

Změny v rámci zajišťovaných tříd funkcí osvětlení systému AFS a jejich režimů a mezi nimi, jak je uvedeno níže, se provádí automaticky a mají být takové, aby neobtěžovaly, nerozptylovaly či neoslňovaly řidiče ani ostatní účastníky silničního provozu.

Pro aktivaci tříd potkávacího světla a případně dálkového světla a/nebo adaptaci dálkového světla a jejich režimů platí níže uvedené podmínky.

- 6.22.7.4.1. Režim/režimy třídy C potkávacího světla se aktivuje/aktivují, není-li aktivován žádný režim jiné třídy potkávacího světla.

- 6.22.7.4.2. Režim/režimy třídy V potkávacího světla není v činnosti, není-li automaticky zjištěna jedna či více následujících podmínek (uplatňuje se signál V):

- a) vozovky v zastavěných oblastech a rychlost vozidla nepřesahující 60 km/h;
- b) vozovky se stálým osvětlením a rychlost vozidla nepřesahující 60 km/h;
- c) hodnoty jasu povrchu vozovky nepřetržitě nad 1 cd/m² a/nebo horizontálního osvětlení vozovky nepřetržitě nad 10 lx;
- d) rychlost vozidla nepřesahující 50 km/h.

- 6.22.7.4.3. Režim/režimy třídy E potkávacího světla není/nejsou v činnosti, pokud rychlost vozidla nepřesáhne 60 km/h a není automaticky zjištěna jedna či více následujících podmínek:

- a) vlastnosti vozovky odpovídají podmínkám na dálnicích ⁽²¹⁾ nebo rychlost vozidla přesahuje 110 km/h (uplatňuje se signál E);
- b) v případě režimu třídy E potkávacího světla, který je podle dokumentů o schválení typu systému/formuláře sdělení v souladu pouze se „souborem údajů“ v tabulce 6 v příloze 3 předpisu č. 123.

⁽²¹⁾ Doprava v opačných směrech oddělena prostřednictvím silniční konstrukce nebo je určena odpovídající boční vzdálenost dopravního provozu v opačném směru. Znamená to snížení nadměrného oslnění způsobeného světlomety vozidel jedoucích v opačném směru.

Soubor údajů E1: rychlost vozidla přesahuje 100 km/h (uplatňuje se signál E1);

Soubor údajů E2: rychlost vozidla přesahuje 90 km/h (uplatňuje se signál E2);

Soubor údajů E3: rychlost vozidla přesahuje 80 km/h (uplatňuje se signál E3).

6.22.7.4.4. Režim/režimy třídy W potkávacího světla není/nejsou v činnosti, pokud nejsou vypnuty případné přední mlhové světlomety a není automaticky zjištěna jedna či více následujících podmínek (uplatňuje se signál W):

- a) automaticky byl zjištěn mokrá povrch vozovky;
- b) je ZAPNUT stěrač a jeho nepřetržitá či automaticky ovládaná činnost trvá již alespoň dvě minuty.

6.22.7.4.5. Režim třídy C, V, E nebo W potkávacího světla nesmí být změněn na režim osvětlení v zatáčce dané třídy (uplatňuje se signál T ve spojení se signálem dané třídy potkávacího světla podle výše uvedených bodů 6.22.7.4.1 až 6.22.7.4.4), není-li vyhodnocena alespoň jedna z následujících vlastností (nebo rovnocenných údajů):

- a) úhel vychýlitelnosti řízení;
- b) dráha těžiště vozidla.

Dále se použijí tato ustanovení:

- i) vodorovný přesun případného asymetrického rozhraní stranou od podélné osy vozidla je přípustný jen tehdy, pokud se vozidlo pohybuje směrem vpřed ⁽²²⁾, a má být takový, aby podélná svislá rovina zlomem světelného rozhraní neprotínala dráhu těžiště vozidla ve vzdálenosti od přední části vozidla, která je větší než stonásobek montážní výšky příslušné jednotky osvětlení;
- ii) jedna nebo více jednotek osvětlení mohou být doplňkově napájeny pouze tehdy, pokud vodorovný poloměr zatáčení dráhy těžiště vozidla je 500 m nebo menší.

6.22.7.5. Řidič musí mít možnost kdykoli uvést systém AFS do neutrálního stavu a přepnout jej na automatickou činnost.

6.22.8. Indikátor:

6.22.8.1. Ustanovení bodů 6.1.8 (pro dálkový světlomet) a 6.2.8 (pro potkávací světlomet) tohoto předpisu se použijí na příslušné části systému AFS.

6.22.8.2. Optický indikátor poruch pro systém AFS je povinný. Nesmí blikat. Aktivuje se, jakmile se objeví porucha řídicích signálů AFS nebo pokud se spustí signál při poruše v souladu s bodem 5.9 předpisu č. 123. Musí zůstat rozsvícen po celou dobu trvání poruchy. Může být dočasně vypnut, avšak opakuje se vždy při zapnutí a vypnutí zařízení pro spouštění a zastavení motoru.

6.22.8.3. Je-li dálkové světlo adaptivní, musí být k dispozici vizuální indikátor informující řidiče, že je zapnuta adaptace dálkového světla. Tato informace se musí zobrazovat po celou dobu, co je adaptace aktivována.

6.22.8.4. Indikátor sloužící k indikaci toho, že řidič uvedl systém do stavu podle bodu 5.8 předpisu č. 123, je nepovinný.

6.22.9. Další požadavky

6.22.9.1. Systém AFS je přípustný pouze ve spojení s montáží zařízení pro čištění světlometů podle předpisu č. 45 ⁽²³⁾ alespoň pro ty jednotky osvětlení, které jsou uvedeny v bodě 9.3 formuláře sdělení podle vzoru v příloze 1 předpisu č. 123, pokud celkový skutečný světelný tok zdrojů světla těchto jednotek přesahuje 2 000 lm na každé straně, a které se podílejí na vyzařování (základního) potkávacího světla třídy C.

⁽²²⁾ Toto ustanovení se nepoužije pro potkávací světlo, pokud je osvětlení zatáčky vytvářeno pro zatáčku doprava u pravostranného provozu (zatáčku doleva u levostranného provozu).

⁽²³⁾ Smluvní strany uvedených předpisů mohou také zakázat užití mechanických čisticích systémů, pokud jsou užity světlomety s krycími skly z plastických materiálů, označované „PL“.

- 6.22.9.2. Ověření souladu s požadavky na automatickou činnost systému AFS
- 6.22.9.2.1. *Stručným popisem* nebo jiným přijatelným způsobem žadatel schvalovacímu orgánu doloží:
- a) soulad *řídících signálů* AFS
 - i) s popisem vyžadovaným v bodě 3.2.6 tohoto předpisu, a
 - ii) s příslušnými řídicími signály AFS stanovenými v dokumentech o schválení typu systému AFS, a
 - b) soulad s požadavky na *automatickou činnost* podle bodů 6.22.7.4.1 až 6.22.7.4.5.
- 6.22.9.2.2. K ověření toho, zda podle bodu 6.22.7.4 automatické ovládání funkcí potkávacího světla systémem AFS neobtěžuje řidiče ani ostatní účastníky silničního provozu, musí technická zkušebna provést zkušební jízdu, která zahrnuje každou situaci týkající se řízení systému na základě popisu žadatele; musí být oznámeno, zda jsou všechny režimy aktivovány, fungují a jsou deaktivovány podle popisu žadatele; projeví-li se selhání (například nadměrné úhly pohybu nebo blikání), soulad se zpochybní.
- 6.22.9.2.3. Vlastnosti automatického ovládání musí žadatel prokázat dokumentací nebo jinými prostředky, které uznává schvalovací orgán. Výrobce musí navíc poskytnout soubor dokumentace umožňující přístup k pojetí „bezpečnostní koncepce“ systému. Tato „bezpečnostní koncepce“ je popisem opatření, která jsou součástí systému, například elektronických jednotek za tím účelem, aby byla zajištěna integrita systému, a tudíž jeho bezpečný chod i v případě mechanické nebo elektrické závady, která by mohla být na obtíž řidiči nebo protijedoucím vozidlům a vozidlům jedoucím vpředu nebo je rozptylovat či oslňovat. Tento popis musí také jednoduchým způsobem vysvětlovat veškeré řídicí funkce daného „systému“ a metody, které byly použity k dosažení cílů, a musí mimo jiné obsahovat popis mechanismu (mechanismů), kterými se řídicí funkce vykonávají.
- Musí být předložen seznam všech vstupních a zjištěných veličin a musí být definován i jejich vymezený pracovní rozsah. Součástí bezpečnostní koncepce musí být možnost návratu k základní funkci potkávacího světla (třídy C).
- Musí být vysvětleny funkce systému a bezpečnostní koncepce, jak je definoval výrobce. Dokumentace musí být stručná, avšak musí dokládat, že v rámci konstrukce a vývoje bylo využito odborných znalostí ze všech oblastí daného systému, jež jsou zahrnuty.
- Pro účely pravidelných technických prohlídek musí dokumentace popisovat, jakým způsobem lze zkontrolovat stav fungování daného „systému“.
- Při schvalování typu se tato dokumentace považuje za referenční základ pro ověřovací proces.
- 6.22.9.2.4. Aby se ověřilo, že adaptace dálkového světla není na obtíž řidiči ani protijedoucím vozidlům a vozidlům jedoucím vpředu a ani je nerozptyluje či neoslňuje, provede technická zkušebna zkušební jízdu podle bodu 2 v příloze 12. Její součástí musí být situace týkající se řízení systému na základě popisu žadatele. Vlastnosti adaptace dálkového světla se zdokumentují a ověří se oproti popisu, který poskytl žadatel. Uvedou se veškeré zřejmé poruchy (například nadměrné úhly pohybu nebo blikání).
- 6.22.9.3. Adaptace dálkového světla
- 6.22.9.3.1. Systém čidel používaný k ovládání adaptace dálkového světla, dle popisu v bodě 6.22.7.1.2, musí splňovat tyto požadavky:
- 6.22.9.3.1.1. Hranice minimálních oblastí, v jejichž rámci je čidlo schopno zjistit světlo vyzařované jinými vozidly, dle definice v bodě 6.22.7.1.2, jsou určeny úhly uvedenými v bodě 6.1.9.3.1.1 tohoto předpisu.
 - 6.22.9.3.1.2. Citlivost systému čidel musí splňovat požadavky bodu 6.1.9.3.1.2 tohoto předpisu.

- 6.22.9.3.1.3. Adaptivní dálkové světlo se musí vypnout, jestliže okolní světelné podmínky zajišťují osvětlení větší než 7 000 lx.
- Žadatel musí prokázat splnění tohoto požadavku simulací nebo jiným způsobem ověření, který uznává schvalovací orgán. V případě nutnosti se osvětlení musí měřit na vodorovném povrchu s kosinově korigovaným čidlem ve stejné výšce, jako je montážní poloha čidla na vozidle. To může výrobce prokázat dostatečnou dokumentací nebo jinými prostředky, které uznává schvalovací orgán.
- 6.22.9.4. Maximální svítivost souboru jednotek osvětlení, které mohou být napájeny současně za účelem vyzařování případného dálkového světla nebo jeho režimů, nesmí překročit 430 000 cd, což odpovídá referenční hodnotě 100.
- Tato maximální svítivost se zjistí sečtením referenčních hodnot, které jsou vyznačeny na jednotlivých instalačních jednotkách, které jsou současně použity za účelem vyzařování dálkového světla.
- 6.22.9.5. Prostředky podle ustanovení bodu 5.8 předpisu č. 123, které umožňují dočasné použití vozidla v zemích s dopravním provozem na jiné straně než v zemi, pro niž se schválení typu žádá, musí být podrobně popsány v příručce uživatele.
- 6.23. Signál nouzového brzdění
- 6.23.1. Přítomnost
- Nepovinně
- Signál nouzového brzdění se rozsvítí zároveň na všech brzdových nebo směrových svítilnách namontovaných podle bodu 6.23.7.
- 6.23.2. Počet
- Podle specifikace v bodě 6.5.2 nebo 6.7.2.
- 6.23.3. Uspořádání
- Podle specifikace v bodě 6.5.3 nebo 6.7.3.
- 6.23.4. Poloha
- Podle specifikace v bodě 6.5.4 nebo 6.7.4.
- 6.23.5. Geometrická viditelnost
- Podle specifikace v bodě 6.5.5 nebo 6.7.5.
- 6.23.6. Orientace
- Podle specifikace v bodě 6.5.6 nebo 6.7.6.
- 6.23.7. Elektrická zapojení
- 6.23.7.1. Všechny svítilny signálu nouzového brzdění musí svítit přerušovaně ve shodné fázi s frekvencí $4,0 \pm 1,0$ Hz.
- 6.23.7.1.1. Má-li však některá ze svítilen signálu nouzového brzdění na zádi vozidla žárovkový zdroj světla, musí být frekvence $4,0 + 0,0/- 1,0$ Hz.
- 6.23.7.2. Signál nouzového brzdění svítí nezávisle na ostatních svítilnách.
- 6.23.7.3. Signál nouzového brzdění se aktivuje a deaktivuje automaticky.
- 6.23.7.3.1. Signál nouzového brzdění se aktivuje pouze tehdy, pokud rychlost vozidla překročí 50 km/h a brzdový systém vytvoří logický signál nouzového brzdění podle definice v předpisech č. 13 a 13-H.
- 6.23.7.3.2. Signál nouzového brzdění se automaticky deaktivuje, pokud již není vytvářen logický signál nouzového brzdění podle definice v předpisech č. 13 a 13-H nebo pokud se aktivuje výstražný signál nebezpečí.

- 6.23.8. Indikátor
Nepovinně
- 6.23.9. Další požadavky
- 6.23.9.1. S výjimkou ustanovení bodu 6.23.9.2 platí, že je-li motorové vozidlo vybaveno k tažení přípojného vozidla, musí být spínač signálu nouzového brzdění motorového vozidla schopen ovládat i signál nouzového brzdění přípojného vozidla.
- Pokud je motorové vozidlo k přípojnému vozidlu připojeno elektricky, je pracovní frekvence signálu nouzového brzdění pro jízdní soupravu omezena na frekvenci stanovenou v bodě 6.23.7.1.1. Pokud však motorové vozidlo může zjistit, že žárovkové zdroje světla na přípojném vozidle nejsou pro signál nouzového brzdění použity, může frekvence odpovídat frekvenci stanovené v bodě 6.23.7.1.
- 6.23.9.2. Je-li motorové vozidlo vybaveno k tažení přípojného vozidla s namontovaným systémem provozního brzdění buď průběžného, nebo poloprůběžného typu podle definice v předpisu č. 13, musí být zajištěno, aby během činnosti provozní brzdy byl přes elektrické konektory brzdovým svítlnám k těmto přípojným vozidlům poskytován nepřetržitý zdroj energie.
- Signál nouzového brzdění na jakémkoli takovém přípojném vozidle může svítit nezávisle na tažném vozidle a nemusí pracovat se stejnou frekvencí jako tažné vozidlo ani ve shodné fázi s frekvencí tažného vozidla.
- 6.24. Svítlna vnějšího osvětlení vozidla
- 6.24.1. Přítomnost
Nepovinná na motorových vozidlech.
- 6.24.2. Počet
Dvě, jsou však dovoleny další svítlny vnějšího osvětlení vozidla k osvětlení schůdků a/nebo dveřních klik. Každá dveřní klika nebo schod mohou být osvětleny nejvýše jednou svítilnou.
- 6.24.3. Uspořádání
Žádné zvláštní požadavky, použijí se však požadavky bodu 6.24.9.3.
- 6.24.4. Poloha
Žádné zvláštní požadavky.
- 6.24.5. Geometrická viditelnost
Žádné zvláštní požadavky.
- 6.24.6. Orientace
Žádné zvláštní požadavky.
- 6.24.7. Elektrická zapojení
Žádné zvláštní požadavky.
- 6.24.8. Indikátor
Žádné zvláštní požadavky.
- 6.24.9. Další požadavky
- 6.24.9.1. Svítlna vnějšího osvětlení vozidla se nesmí aktivovat, pokud vozidlo nestojí a není splněna jedna nebo více následujících podmínek:
- a) motor je vypnut; nebo

- b) dveře řidiče nebo pro cestující jsou otevřeny; nebo
- c) dveře prostoru pro náklad jsou otevřeny.

Ustanovení bodu 5.10 musí být splněna ve všech pevných provozních polohách.

- 6.24.9.2. Schválené svítilny či světlomety vyzařující bílé světlo, s výjimkou dálkových světlometů, denních svítilen a zpětných světlometů, lze aktivovat jako vnější osvětlení vozidla. Lze je aktivovat také současně se svítilnami vnějšího osvětlení vozidla, přičemž podmínka uvedená v bodech 5.11 a 5.12 se nemusí uplatnit.
- 6.24.9.3. Technická zkušebna musí ke spokojenosti schvalovacího orgánu provést vizuální zkoušku, aby se ověřilo, že neexistuje žádná přímá viditelnost přivrácené plochy svítilen vnějšího osvětlení vozidla z pohledu pozorovatele pohybujícího se na okraji zóny, kterou tvoří příčná rovina ve vzdálenosti 10 m před přední částí vozidla, příčná rovina ve vzdálenosti 10 m od zadní části vozidla a dvě podélné roviny ve vzdálenosti 10 m od každé strany vozidla; tyto čtyři roviny se rozkládají od 1 m do 3 m nad vozovkou a kolmo k ní, jak je znázorněno v příloze 14.
- Na žádost žadatele a se souhlasem technické zkušebny lze splnění tohoto požadavku ověřit pomocí nákresu nebo simulace.
- 6.25. Výstražný signál nebezpečí nárazu pro vzadu jedoucí vozidlo
- 6.25.1. Přítomnost
- Nepovinně
- Výstražný signál nebezpečí nárazu pro vzadu jedoucí vozidlo se rozsvítí zároveň na všech směrových svítilnách namontovaných podle bodu 6.25.7.
- 6.25.2. Počet
- Podle specifikace v bodě 6.5.2.
- 6.25.2. Uspořádání
- Podle specifikace v bodě 6.5.3.
- 6.25.4. Poloha
- Podle specifikace v bodě 6.5.4.
- 6.25.5. Geometrická viditelnost
- Podle specifikace v bodě 6.5.5.
- 6.25.6. Orientace
- Podle specifikace v bodě 6.5.6.
- 6.25.7. Elektrická zapojení. Žadatel musí prokázat splnění požadavků simulací nebo jiným způsobem ověření, který uznává technická zkušebna odpovědná za schválení typu.
- 6.25.7.1. Všechny svítilny výstražného signálu nebezpečí nárazu pro vzadu jedoucí vozidlo musí svítit přerušovaně ve shodné fázi s frekvencí 4,0 +/- 1,0 Hz.
- 6.25.7.1.1. Má-li však některá ze svítilen výstražného signálu nebezpečí nárazu pro vzadu jedoucí vozidlo na zádi vozidla žárovkový zdroj světla, musí frekvence činit 4,0 + 0,0/-1,0 Hz.
- 6.25.7.2. Výstražný signál nebezpečí nárazu pro vzadu jedoucí vozidlo musí svítit nezávisle na ostatních svítilnách.
- 6.25.7.3. Výstražný signál nebezpečí nárazu pro vzadu jedoucí vozidlo se musí aktivovat a deaktivovat automaticky.
- 6.25.7.4. Výstražný signál nebezpečí nárazu pro vzadu jedoucí vozidlo se nesmí aktivovat, pokud svítí směrové svítilny, výstražný signál nebo signál nouzového brzdění.

6.25.7.5. Výstražný signál nebezpečí nárazu pro vzadu jedoucí vozidlo se smí aktivovat pouze za těchto podmínek:

Vr	aktivace
$V_r > 30 \text{ km/h}$	$TTC \leq 1,4$
$V_r \leq 30 \text{ km/h}$	$TTC \leq 1,4/30 \times V_r$

„ V_r (relativní rychlost)“ se rozumí rozdíl v rychlosti mezi vozidlem vybaveným výstražným signálem nebezpečí nárazu pro vzadu jedoucí vozidlo a za ním jedoucím vozidlem ve stejném jízdním pruhu.

„Časem zbývajícím do nárazu (TTC)“ se rozumí předpokládaná doba zbývajícím do srážky vozidla vybaveného výstražným signálem nebezpečí nárazu pro vzadu jedoucí vozidlo za předpokladu, že relativní rychlost v okamžiku odhadu zůstává konstantní.

6.25.7.6. Doba, po kterou je výstražný signál nebezpečí nárazu pro vzadu jedoucí vozidlo aktivován, nesmí být delší než tři sekundy.

6.25.8. Indikátor

Nepovinně

6.26. Manévrovací světlomety (předpis č. 23)

6.26.1. Přítomnost

Nepovinně na motorových vozidlech.

6.26.2. Počet

Jeden nebo dva (jeden na každé straně)

6.26.3. Uspořádání

Žádné zvláštní požadavky, ale použijí se požadavky bodu 6.26.9.

6.26.4. Poloha

Žádné zvláštní požadavky.

6.26.5. Geometrická viditelnost

Žádné zvláštní požadavky.

6.26.6. Orientace

Směrem dolů, ale použijí se požadavky bodu 6.26.9.

6.26.7. Elektrická zapojení

Manévrovací světlomety musí být zapojeny tak, aby se nedaly uvést v činnost v době, kdy nejsou současně zapnuty dálkové světlomety nebo potkávací světlomety.

Manévrovací světlomety se musí aktivovat automaticky při pomalém manévrování do 10 km/h, je-li splněna jedna z těchto podmínek:

- před prvním uvedením vozidla do pohybu po každém manuálním spuštění pohonného systému; nebo
- je zařazen zpětný chod, nebo
- je aktivován kamerový systém na podporu parkovacích manévrů.

Manévrovací světlomety se musí automaticky vypnout, pokud rychlost vozidla směrem vpřed překročí 10 km/h, a musí zůstat vypnuté do okamžiku, než budou znovu splněny podmínky pro uvedení v činnost.

6.26.8. Indikátor

Žádné zvláštní požadavky.

- 6.26.9. Další požadavky
- 6.26.9.1. Technická zkušebna musí ke spokojenosti schvalovacího orgánu provést vizuální zkoušku, aby se ověřilo, že není přímo viditelná přivrácená plocha těchto svítilen z pohledu pozorovatele pohybujícího se na okraji zóny, kterou tvoří příčná rovina ve vzdálenosti 10 m před přední částí vozidla, příčná rovina ve vzdálenosti 10 m od zadní části vozidla a dvě podélné roviny ve vzdálenosti 10 m od každé strany vozidla; tyto čtyři roviny se rozkládají od 1 m do 3 m nad vozovkou a rovnoběžně s ní, jak je znázorněno v příloze 14.
- 6.26.9.2. Na žádost žadatele a se souhlasem technické zkušebny lze splnění požadavku v bodě 6.26.9.1 ověřit pomocí nákresu nebo simulace, anebo lze daný požadavek považovat za splněný, jestliže podmínky montáže vyhovují bodu 6.2.3 předpisu č. 23, jak je uvedeno ve formuláři sdělení v bodě 9 přílohy 1.
7. ZMĚNY A ROZŠÍŘENÍ SCHVÁLENÍ TYPU VOZIDLA NEBO MONTÁŽE JEHO ZAŘÍZENÍ PRO OSVĚTLENÍ A SVĚTELNOU SIGNALIZACI
- 7.1. Každá změna typu vozidla nebo montáže jeho zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci nebo změna seznamu uvedeného v bodě 3.2.2 musí být oznámena schvalovacímu orgánu, který daný typ vozidla schválil. Tento orgán poté může:
- 7.1.1. dospět k závěru, že provedené změny pravděpodobně nebudou mít znatelný nepříznivý vliv a že vozidlo stále splňuje požadavky; nebo
- 7.1.2. požádat technickou zkušebnu odpovědnou za provádění zkoušek o nový zkušební protokol.
- 7.2. Potvrzení rozšíření nebo zamítnutí schválení, s uvedením změn, se oznámí smluvním stranám dohody, které uplatňují tento předpis, postupem stanoveným v bodě 4.3.
- 7.3. Schvalovací orgán, který vydává rozšíření schválení, přidělí tomuto rozšíření pořadové číslo a informuje o něm ostatní smluvní strany dohody z roku 1958, které uplatňují tento předpis, a to prostřednictvím formuláře sdělení podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.
8. SHODNOST VÝROBY
- Postupy pro shodnost výroby musí být v souladu s postupy stanovenými v dodatku 2 k dohodě z roku 1958 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), přičemž musí být splněny tyto požadavky:
- 8.1. Každé vozidlo typově schválené podle tohoto předpisu musí být vyrobeno tak, aby odpovídalo typu vozidla, kterému bylo uděleno schválení typu, splněním požadavků stanovených v bodech 5 a 6 výše.
- 8.2. Držitel schválení musí zejména:
- 8.2.1. zajistit existenci postupů pro účinné řízení jakosti vozidla ze všech hledisek důležitých z pohledu vyhovění požadavkům stanoveným v bodech 5 a 6;
- 8.2.2. zajistit, aby se pro každý typ vozidla prováděly alespoň zkoušky předepsané v příloze 9 tohoto předpisu nebo fyzické kontroly, z nichž je možno odvodit rovnocenné údaje.
- 8.3. Schvalovací orgán může provést kteroukoli zkoušku předepsanou tímto předpisem. Tyto zkoušky budou provedeny na náhodně vybraných vzorcích tak, aby nebyly narušeny dodavatelské závazky výrobce.
- 8.4. Schvalovací orgán se vynasnaží zajistit četnost inspekcí jedenkrát ročně. Toto rozhodnutí však záleží na uvážení schvalovacího orgánu a jeho důvěře v opatření pro zajištění účinného řízení shodnosti výroby. V případě, že jsou zjištěny negativní výsledky, musí schvalovací orgán zajistit, aby byly co nejrychleji učiněny veškeré nezbytné kroky k obnovení shodnosti výroby.

9. POSTIHY ZA NESHODNOST VÝROBY

9.1. Schválení typu vozidla udělené podle tohoto předpisu může být odňato, nejsou-li splněny požadavky, nebo jestliže vozidlo opatřené značkou schválení neodpovídá schválenému typu.

9.2. Pokud smluvní strana dohody, která uplatňuje tento předpis, odejme schválení, které dříve udělila, ihned o tom informuje ostatní smluvní strany, které uplatňují tento předpis, a to prostřednictvím formuláře sdělení podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.

10. DEFINITIVNÍ UKONČENÍ VÝROBY

Pokud držitel schválení zcela ukončí výrobu typu vozidla, kterému bylo uděleno schválení typu podle tohoto předpisu, uvědomí o tom orgán, který udělil schválení. Po obdržení příslušného sdělení o tom tento orgán informuje ostatní smluvní strany dohody, které používají tento předpis, prostřednictvím formuláře sdělení podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.

11. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH ZKUŠEBEN ODPOVĚDNÝCH ZA PROVÁDĚNÍ SCHVALOVACÍCH ZKOUŠEK A NÁZVY A ADRESY SCHVALOVACÍCH ORGÁNŮ

Smluvní strany dohody z roku 1958, které uplatňují tento předpis, sdělí sekretariátu Organizace spojených národů názvy a adresy technických zkušeben odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek, jakož i názvy a adresy schvalovacích orgánů, které schválení udělují a jimž se zasílají formuláře potvrzující udělení nebo rozšíření nebo zamítnutí nebo odejmutí schválení vydané v jiných zemích.

12. PŘECHODNÁ USTANOVENÍ

12.1. Obecné informace

12.1.1. Od oficiálního data vstupu poslední série změn v platnost nesmí žádná smluvní strana, která uplatňuje tento předpis, odmítnout udělit schválení typu dle tohoto předpisu ve znění této poslední série změn.

12.1.2. Od oficiálního data vstupu poslední série změn v platnost nesmí žádná smluvní strana, která uplatňuje tento předpis, odmítnout udělit vnitrostátní nebo regionální schválení typu vozidla schválenému dle tohoto předpisu ve znění této poslední série změn.

12.1.3. Po dobu mezi oficiálním datem vstupu v platnost poslední série změn a jejím povinném uplatňování u nových schválení typu musí smluvní strany, které uplatňují tento předpis, pokračovat v udělování schválení těm typům vozidel, které vyhovují požadavkům tohoto předpisu ve znění všech příslušných předchozích sérií změn.

12.1.4. Stávající schválení dle tohoto předpisu udělená před datem povinného uplatňování poslední série změn zůstávají platná po dobu neurčitou a smluvní strany, které uplatňují tento předpis, je musí nadále uznávat a nesmí jim odmítnout udělit rozšíření schválení (s výjimkou ustanovení bodu 12.1.6).

12.1.5. Pokud vozidlo schválené jako typ podle kterékoli z předchozích sérií změn splňuje požadavky tohoto předpisu ve znění poslední série změn, musí tuto skutečnost smluvní strana, která schválení udělila, sdělit ostatním smluvním stranám, které tento předpis uplatňují.

12.1.6. Bez ohledu na ustanovení bodu 12.1.4 výše nejsou smluvní strany, které začnou uplatňovat tento předpis až po datu vstupu poslední série změn v platnost, povinny uznávat schválení, která byla udělena v souladu s kteroukoli předchozí sérií změn tohoto předpisu.

12.1.7. Dokud nebude generálnímu tajemníkovi Organizace spojených národů oznámeno jinak, prohlašuje Japonsko, že z hlediska montáže zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci bude, pokud jde o vozidla kategorií M₁ a N₁, vázáno pouze povinnostmi vyplývajícími z dohody, k níž je tento předpis přiložen.

12.2. Přejídná ustanovení použitelná pro sérii změn 03.

Smluvní strany uplatňující tento předpis:

- a) počínaje dnem 10. října 2007 (12 měsíců od data vstupu v platnost) udělí schválení typu pouze tehdy, pokud schvalovaný typ vozidla vyhoví požadavkům tohoto předpisu ve znění série změn 03;
- b) až do dne 9. října 2009 (36 měsíců od data vstupu v platnost) neodmítnou udělit vnitrostátní nebo regionální schválení typu vozidla, jež byl schválen podle kterékoli z předchozích sérií změn tohoto předpisu;
- c) počínaje dnem 10. října 2009 (36 měsíců od data vstupu v platnost) smí odmítnout první vnitrostátní nebo regionální uvedení do provozu vozidla kategorií N₂ (s maximální hmotností převyšující 7,5 tuny), N₃, O₃ a O₄ se šířkou přesahující 2 100 mm (u zadního značení) a délkou přesahující 6 000 mm (u bočního značení), s výjimkou tahačů návěsů a neúplných vozidel, které nesplňují požadavky série změn 03 tohoto předpisu;
- d) bez ohledu na ustanovení bodu 12.1.4 počínaje dnem 10. října 2011 (60 měsíců od data vstupu v platnost) již nebudou uznávat schválení dle tohoto předpisu udělená typu vozidel kategorií N₂ (s maximální hmotností převyšující 7,5 tuny), N₃, O₃ a O₄ se šířkou přesahující 2 100 mm (u zadního značení) a délkou přesahující 6 000 mm (u bočního značení), s výjimkou tahačů návěsů a neúplných vozidel, podle kterékoli předchozí série změn, která pozbývá platnost;
- e) počínaje dnem 12. června 2010 (36 měsíců od data vstupu doplňku 3 k sérii změn 03 v platnost) smějí udělit schválení typu pouze tehdy, pokud schvalovaný typ vozidla splňuje požadavky tohoto předpisu ve znění doplňku 3 k sérii změn 03;
- f) až do dne 11. ledna 2010 (18 měsíců od data vstupu doplňku 4 k sérii změn 03 v platnost) musí nadále udělovat schválení novým typům vozidel, která nesplňují požadavky na svislou orientaci předních mlhových světlometů (bod 6.3.6.1.1) a/nebo na indikátor činnosti směrovek (bod 6.5.8) a/nebo na vypínání denních světlometů (bod 6.19.7.3);
- g) až do dne 10. října 2011 (60 měsíců od data vstupu v platnost) musí nadále udělovat schválení novým typům vozidel, která nesplňují požadavky na úhrnnou délku nápadného značení (bod 6.21.4.1.3) ⁽²⁴⁾.

12.3. Přejídná ustanovení použitelná pro sérii změn 04.

Smluvní strany uplatňující tento předpis:

- a) počínaje dnem 7. února 2011 pro vozidla kategorií M₁ a N₁ a dnem 7. srpna 2012 pro vozidla jiných kategorií (30, respektive 48 měsíců od data vstupu v platnost) udělí schválení typu pouze tehdy, pokud schvalovaný typ vozidla splňuje požadavky tohoto předpisu ve znění série změn 04;
- b) po 22. červenci 2009 (datum vstupu dodatku 2 k sérii změn 04 v platnost) musí nadále udělovat schválení typům vozidel, které nesplňují požadavky bodu 5.2.1 ve znění doplňku 2 k sérii změn 04, pokud jsou tato vozidla vybavena světlomety schválenými podle předpisu č. 98 (před doplňkem č. 9) nebo podle předpisu č. 112 (před doplňkem č. 8);
- c) počínaje dnem 24. října 2012 (36 měsíců od data vstupu doplňku 3 k sérii změn 04 v platnost) smějí udělit schválení typu pouze tehdy, pokud schvalovaný typ vozidla splňuje požadavky na omezení napětí stanovené v bodech 3.2.7 a 5.27 až 5.27.4 tohoto předpisu ve znění doplňku 3 k sérii změn 04;
- d) až do dne 7. února 2011 u vozidel kategorií M₁ a N₁ a do 7. srpna 2012 u vozidel jiných kategorií (30, respektive 48 měsíců od data vstupu doplňku 2 k sérii změn 04 v platnost) musí nadále udělovat schválení novým typům vozidel, které nesplňují požadavky na VYPÍNÁNÍ denních světlometů sloučených s předními směrovými světlomety (bod 6.19.7.6).

⁽²⁴⁾ Poznámka sekretariátu: pokud jde o bod 6.21.4.1.3, viz znění série změn 03 v dokumentu E/ECE/324/Rev.1/Add.47/Rev.6 - E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.47/Rev.6

- 12.3.1. Bez ohledu na výše uvedená přechodná ustanovení nejsou smluvní strany, které začnou uplatňovat předpis č. 112 až po dni 7. srpna 2008 (datum vstupu série změn 04 tohoto předpisu v platnost), povinny uznávat schválení typu vozidla, pokud schvalovaný typ vozidla nevyhovuje požadavkům bodů 6.1.2 a 6.2.2 tohoto předpisu ve znění série změn 04 tohoto předpisu, s ohledem na předpis č. 112.
- 12.4. Přechodná ustanovení použitelná pro sérii změn 05.
- Smluvní strany uplatňující tento předpis:
- a) počínaje dnem 30. ledna 2015 (48 měsíců od data vstupu v platnost) udělí schválení typu pouze tehdy, pokud schvalovaný typ vozidla vyhovuje požadavkům tohoto předpisu ve znění série změn 05;
 - b) až do dne 30. července 2016 u nových typů vozidel kategorií M₁ a N₁ a do dne 30. ledna 2018 u nových typů vozidel jiných kategorií (66, respektive 84 měsíců od data vstupu v platnost) schválení typu udělí, pokud nově schvalovaný typ vozidla splňuje požadavky alespoň jednoho z bodů 6.2.7.6.2 a 6.2.7.6.3 až 6.2.7.6.3.3, namísto požadavků bodu 6.2.7.6.1 tohoto předpisu ve znění série změn 05.
- 12.5. Přechodná ustanovení použitelná pro sérii změn 06.
- Smluvní strany uplatňující tento předpis:
- počínaje dnem 18. listopadu 2017 (60 měsíců od data vstupu v platnost) udělí schválení typu pouze tehdy, pokud schvalovaný typ vozidla splňuje požadavky tohoto předpisu ve znění série změn 06.
-

- 9.10. Zařízení k osvětlení
zadní registrační tabulky: ano/ne ⁽²⁾
- 9.11. Přední obrysové svítilny: ano/ne ⁽²⁾
- 9.11.1. Indikátor upozorňující na poruchu, v souladu s požadavky předpisů týkajících se dané konstrukční části, namontován:
ano/ne ⁽²⁾
- 9.12. Zadní obrysové svítilny: ano/ne ⁽²⁾
- 9.12.1. Indikátor upozorňující na poruchu, v souladu s požadavky předpisů týkajících se dané konstrukční části, namontován:
ano/ne ⁽²⁾
- 9.13. Zadní mlhové svítilny: ano/ne ⁽²⁾
- 9.14. Parkovací svítilny: ano/ne ⁽²⁾
- 9.15. Doplnkové obrysové svítilny: ano/ne ⁽²⁾
- 9.15.1. Indikátor upozorňující na poruchu, v souladu s požadavky předpisů týkajících se dané konstrukční části, namontován:
ano/ne ⁽²⁾
- 9.16. Zadní odrazky
jiné než trojúhelníkové: ano/ne ⁽²⁾
- 9.17. Zadní odrazky trojúhelníkové ano/ne ⁽²⁾
- 9.18. Přední odrazky
jiné než trojúhelníkové: ano/ne ⁽²⁾
- 9.19. Boční odrazky
jiné než trojúhelníkové: ano/ne ⁽²⁾
- 9.20. Boční obrysové svítilny: ano/ne ⁽²⁾
- 9.21. Denní svítilny: ano/ne ⁽²⁾
- 9.21.1. Indikátor upozorňující na poruchu, v souladu s požadavky předpisů týkajících se dané konstrukční části, namontován:
ano/ne ⁽²⁾
- 9.22. Adaptivní přední osvětlovací systém (AFS): ano/ne ⁽²⁾
- 9.23. Rohové světlometry: ano/ne ⁽²⁾
- 9.24. Nápadné značení: Zád' boční
- 9.24.1. Úplné obrysové značení: ano/ne ⁽²⁾ ano/ne ⁽²⁾
- 9.24.2. Částečné obrysové značení: ano/ne ⁽²⁾ ano/ne ⁽²⁾
- 9.24.3. Pruhové značení: ano/ne ⁽²⁾ ano/ne ⁽²⁾
- 9.24.4. Výjimka týkající se nápadného značení podle bodu 6.21.1.2.5
zadní
ano/ne ⁽²⁾
Poznámky:
- boční
ano/ne ⁽²⁾
Poznámky

- 9.25. Signál nouzového brzdění: ano/ne ⁽²⁾
- 9.26. Manévrovací světlometry: ano/ne ⁽²⁾
- 9.27. Svítílny vnějšího osvětlení vozidla: ano/ne ⁽²⁾
- 9.28. Rovnocenné svítílny: ano/ne ⁽²⁾
- 9.29. Maximální přípustné zatížení v zavazadlovém prostoru:
10. Poznámky:
- 10.1. Poznámky k pohyblivým částem:
- 10.2. Použitý způsob vymezení přivrácené plochy:
- a) okraj svíticí plochy ⁽²⁾ nebo
- b) plocha výstupu světla ⁽²⁾
- 10.3. Další poznámky (platné pro vozidla s pravým nebo levým řízením):
- 10.4. Poznámky týkající se systému AFS (podle bodů 3.2.6 a 6.22.7.4 tohoto předpisu):
- 10.5. Poznámky týkající se rozsahu pokrytí nápadného značení, nedosahuje-li minimální hodnoty 70 % požadované dle bodů 6.21.4.1.2 a 6.21.4.2.2 tohoto předpisu.
- 10.6. U vozidel kategorií M a N poznámky týkající se podmínek elektrického napájení (podle bodů 3.2.7 a 5.27 tohoto předpisu).
- 10.7. Poznámky týkající se nápadného značení (podle bodů 6.21.1.2.5 a 6.21.4.3.1 tohoto předpisu)
- 10.8. Poznámky týkající se nápadného značení (neúplná vozidla nebo úplná vozidla podle bodů 6.21.1.2.1 a 6.21.1.2.2.1 tohoto předpisu):
- Neúplná vozidla: ano/ne ⁽²⁾
- Úplná vozidla: ano/ne ⁽²⁾
- Dokončená vozidla: ano/ne ⁽²⁾
11. Umístění značky schválení:
12. Důvod (důvody) (případného) rozšíření:
13. Schválení uděleno/rozšířeno/zamítnuto/odňato ⁽²⁾
14. Místo:
15. Datum:
16. Podpis:
17. Následující dokumenty označené výše uvedeným číslem schválení lze obdržet na požádání:

⁽¹⁾ Rozlišovací číslo země, která schválení udělila/zamítla/odňala (viz ustanovení pro schválení typu v předpisu).

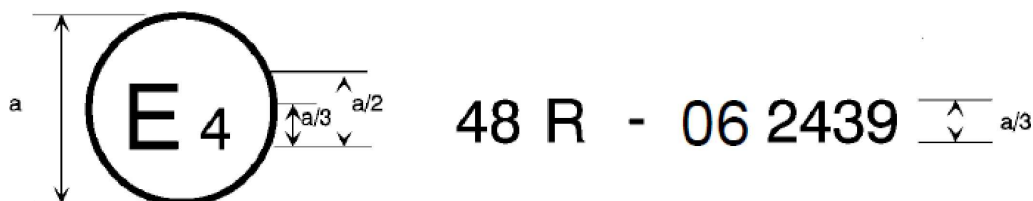
⁽²⁾ Nehodící se škrtněte.

PŘÍLOHA 2

USPOŘÁDÁNÍ ZNAČEK SCHVÁLENÍ

VZOR A

(Viz bod 4.4 tohoto předpisu)

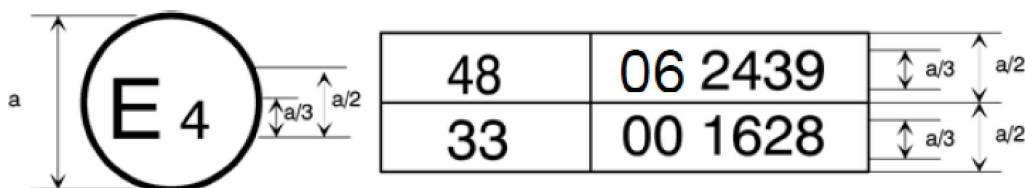


a = 8 mm (minimum)

Uvedená značka schválení umístěná na vozidle udává, že dotčený typ vozidla byl z hlediska montáže zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci schválen v Nizozemsku (E4) podle předpisu č. 48 ve znění série změn 06. Číslo schválení uvádí, že schválení bylo uděleno v souladu s požadavky předpisu č. 48 ve znění série změn 06.

VZOR B

(Viz bod 4.5 tohoto předpisu)



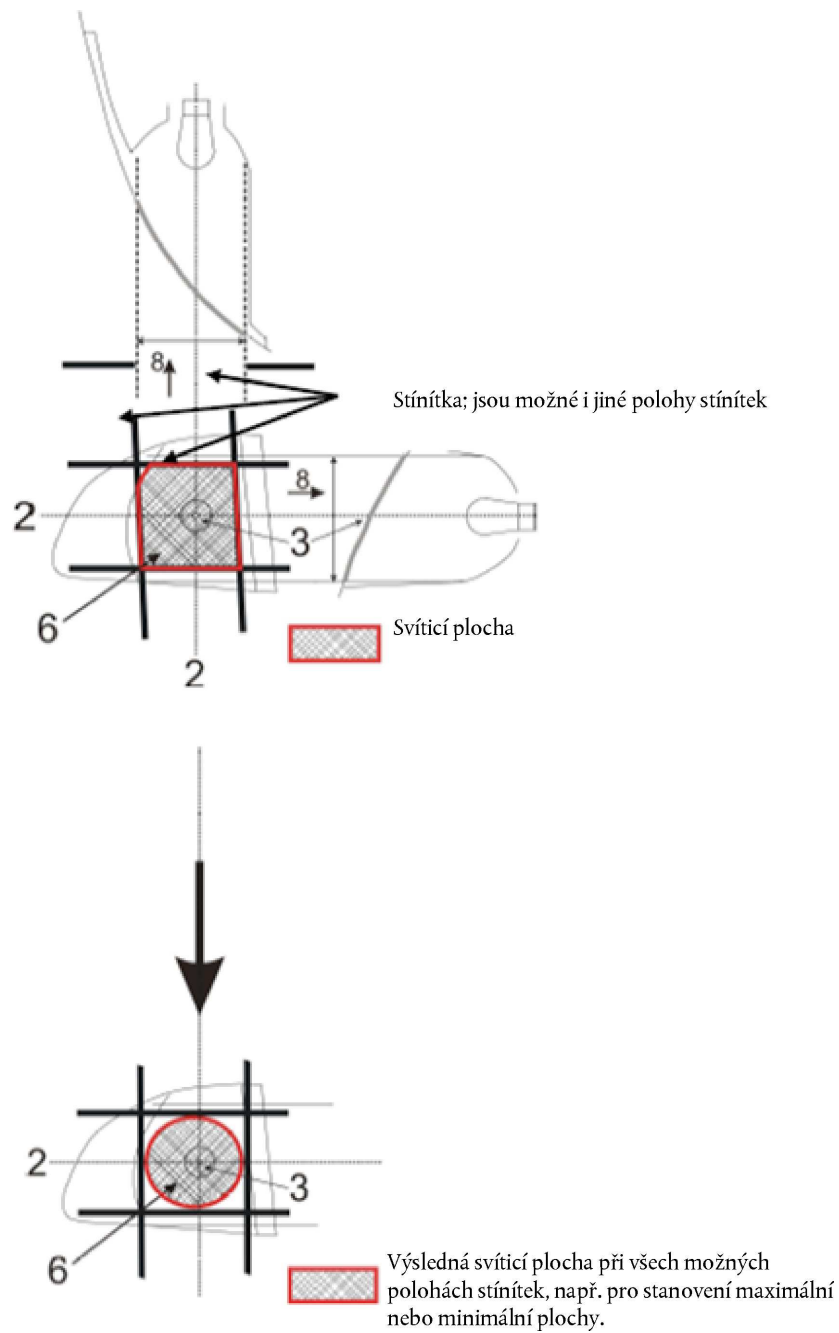
a = 8 mm (minimum)

Uvedená značka schválení umístěná na vozidle udává, že dotčený typ vozidla byl schválen v Nizozemsku (E4) podle předpisu č. 48 ve znění série změn 06 a podle předpisu č. 33. (¹) Číslo schválení udává, že v době udělení příslušných schválení byl předpis č. 48 pozměněn sérií změn 06 a předpis č. 33 byl dosud ve svém původním znění.

(¹) Druhé číslo je uvedeno pouze jako příklad.

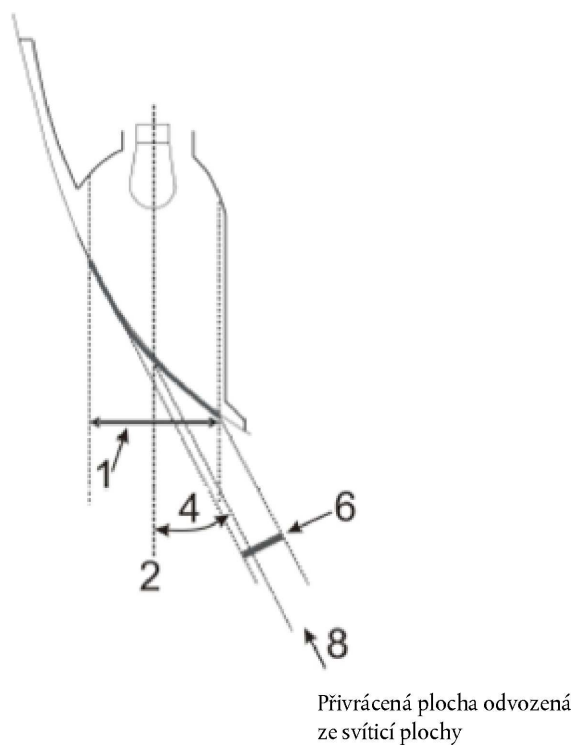
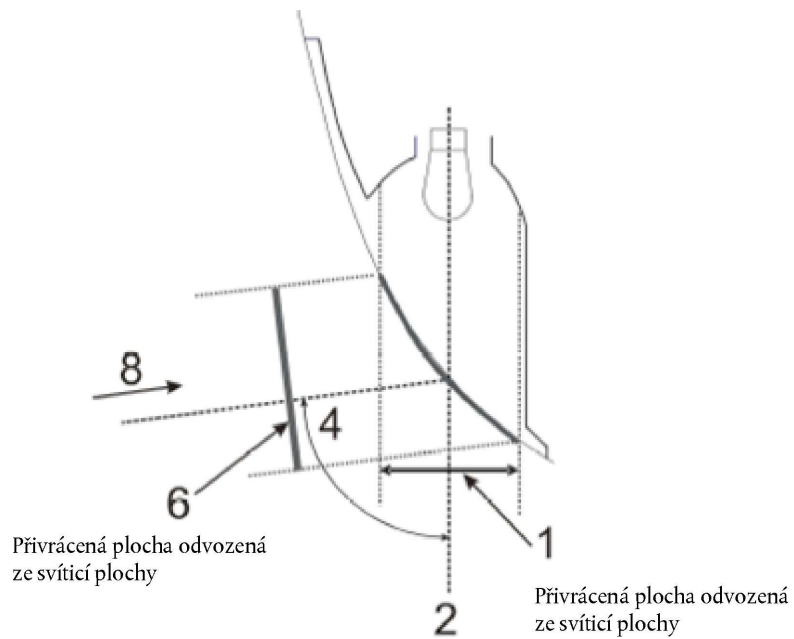
ČÁST 2

Svítící plocha zařízení pro světelnou signalizaci s výjimkou odrazek

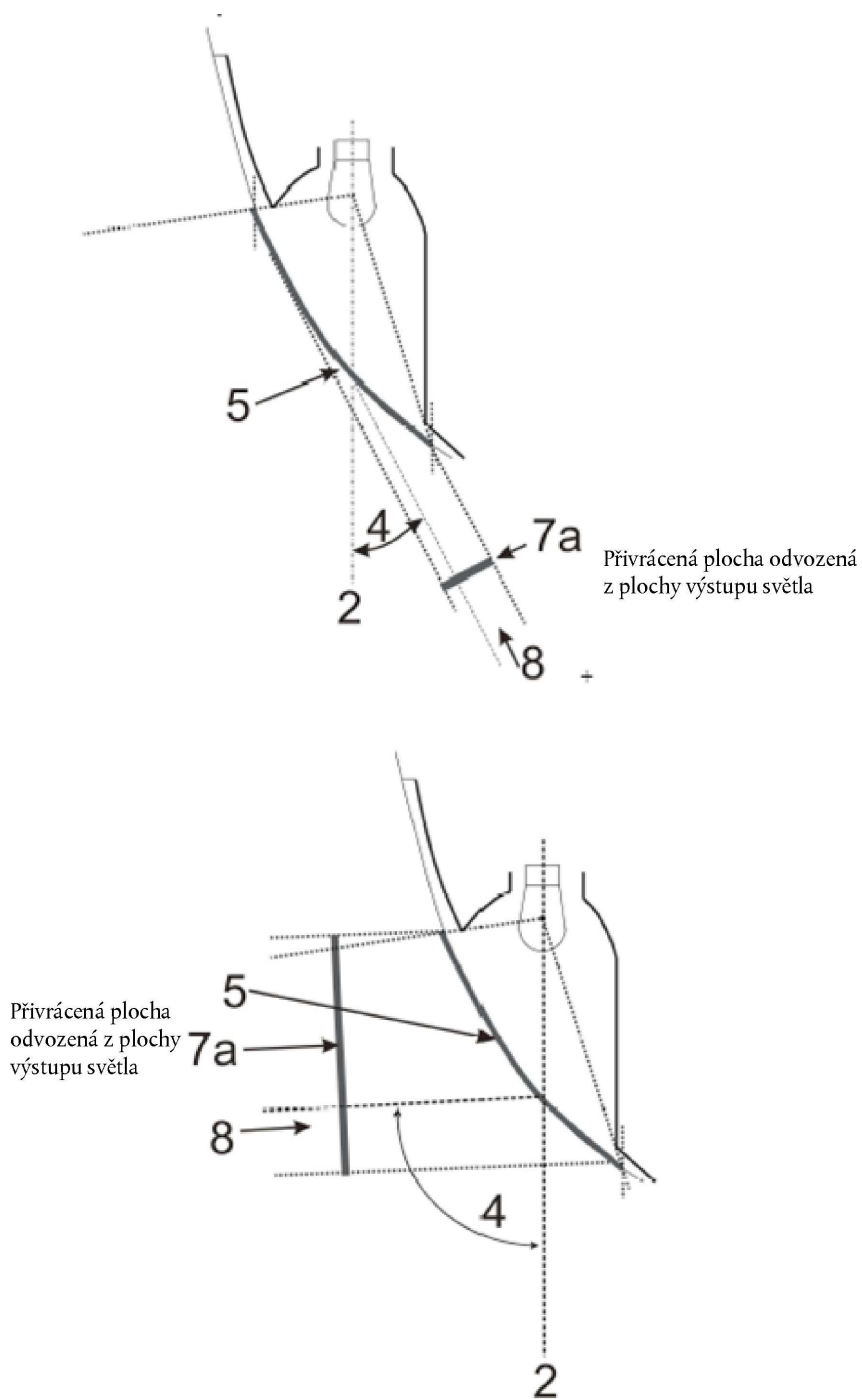


ČÁST 3

Příklady přivrácené plochy odvozené ze svítící plochy v různých směrech geometrické viditelnosti



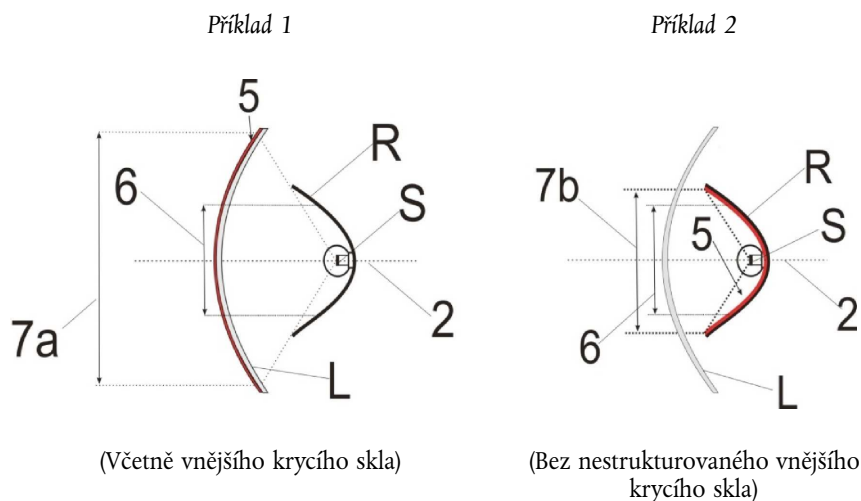
ČÁST 4

Příklady přivrácené plochy odvozené z plochy výstupu světla v různých směrech geometrické viditelnosti

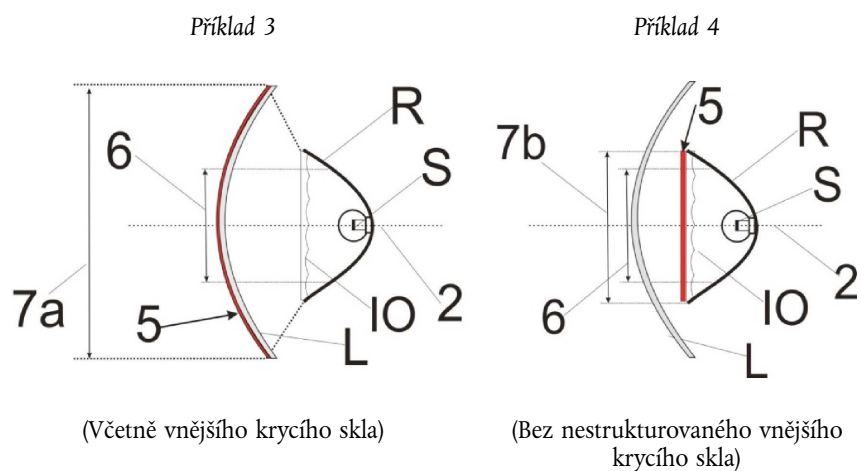
ČÁST 5

Příklad svítící plochy v porovnání s plochou výstupu světla v případě jednoúčelového světloometu nebo svítilny (viz body 2.8 až 2.9 tohoto předpisu)

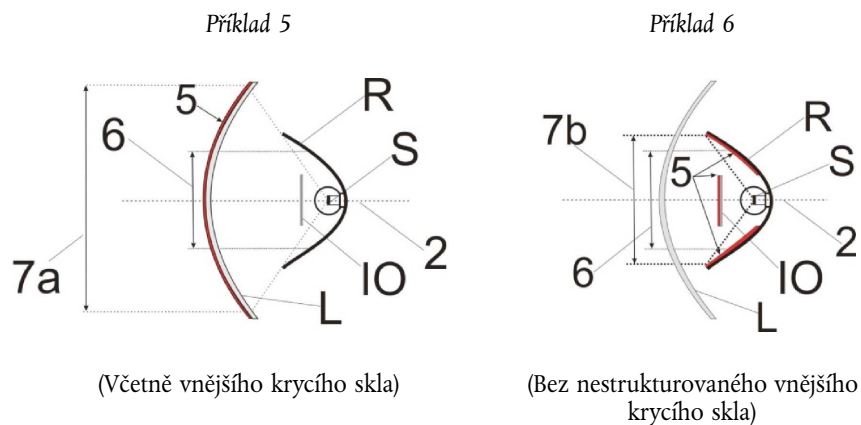
Příklady zdroje světla s optikou odražeče za vnějším krycím sklem:



Příklady zdroje světla s optikou odražeče s vnitřním krycím sklem za vnějším krycím sklem:

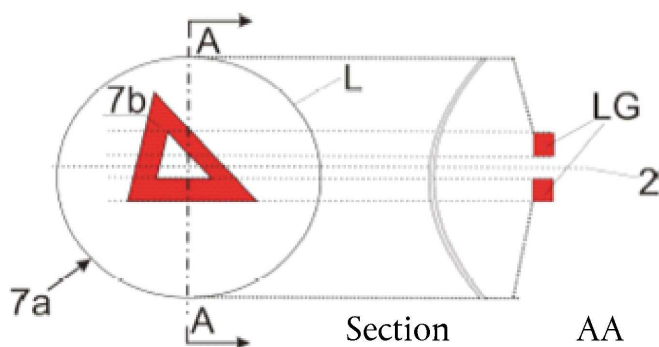



Příklady zdroje světla s optikou odražeče s částečným vnitřním krycím sklem za vnějším krycím sklem:



Příklad optiky světlovodu za vnějším krycím sklem:

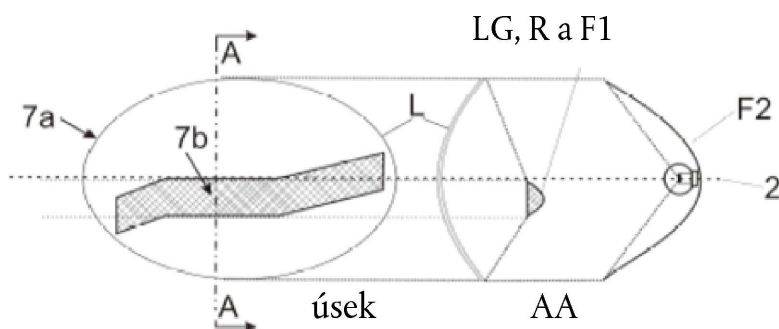
Příklad 7




 Je-li vyloučeno použití nestrukturovaného vnějšího krycího skla, je „7b“ přivrácenou plochou podle bodu 2.8. písm. b).

Příklad optiky světlovodu nebo optiky odražeče za vnějším krycím sklem:

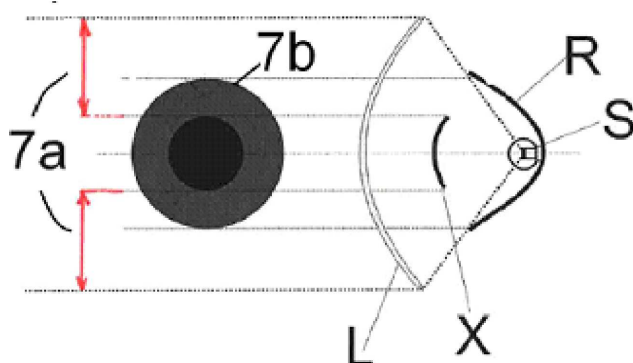
Příklad 8




 Je-li vyloučeno použití nestrukturovaného vnějšího krycího skla, je „7b“ přivrácenou plochou podle bodu 2.8. písm. b) a F1 nesmí být vzhledem k F2 průhledná.

Příklad světelného zdroje s optikou odražeče v kombinaci s oblastí, která není součástí této funkce; za vnějším krycím sklem:

Příklad 9



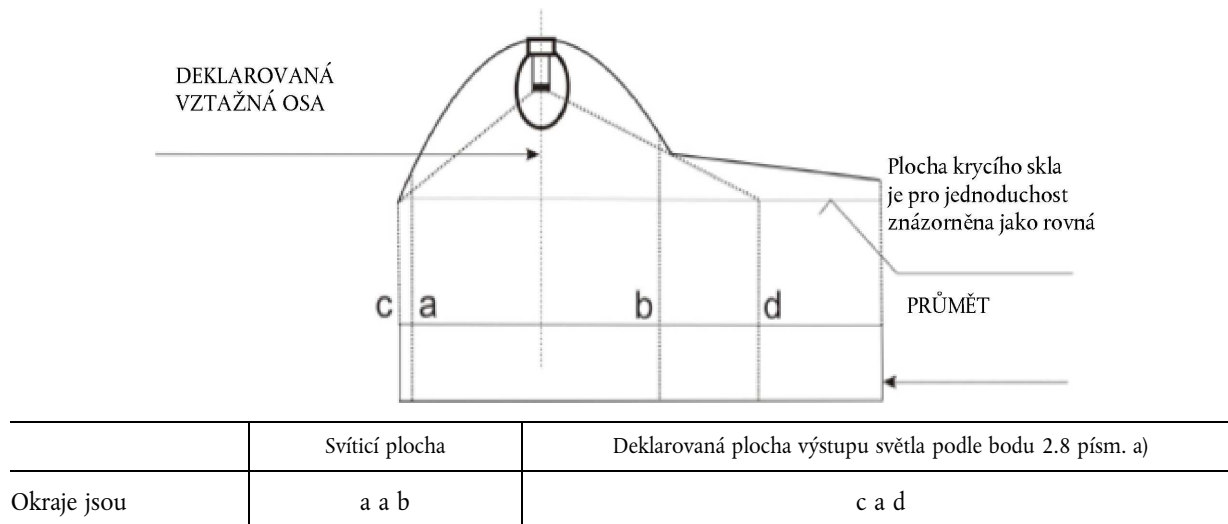
 Je-li vyloučeno použití nestrukturovaného vnějšího krycího skla, je „7b“ přivrácenou plochou podle bodu 2.8. písm. b).

ČÁST 6

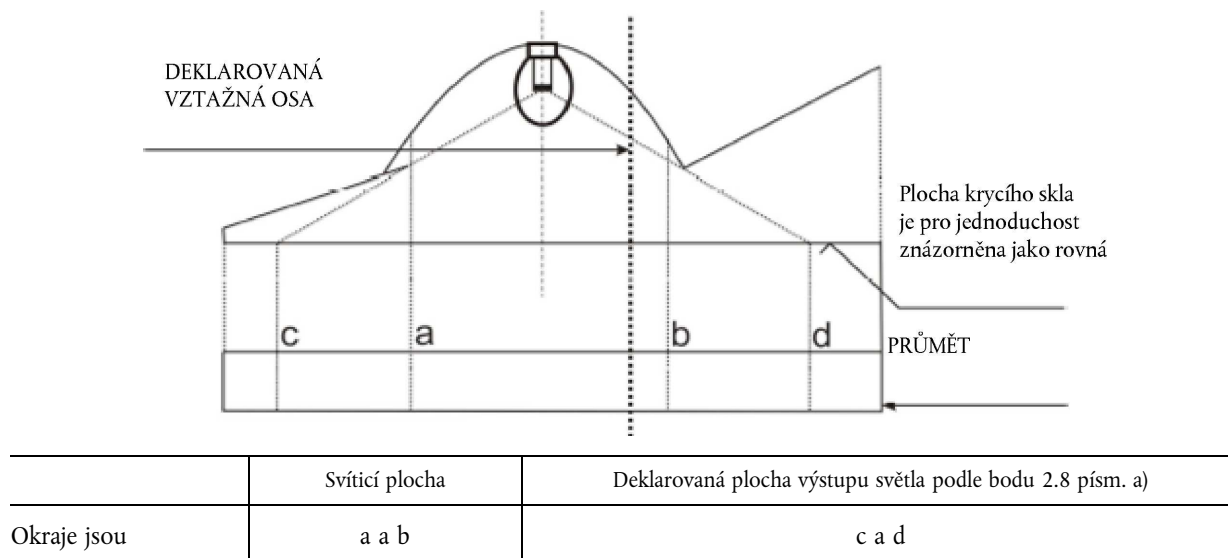
Příklady stanovení plochy výstupu světla v porovnání se svíticí plochou (viz body 2.8 a 2.9 tohoto předpisu)

Pozn.: Odražené světlo by se mohlo/se může podílet na stanovení plochy výstupu světla

Příklad A

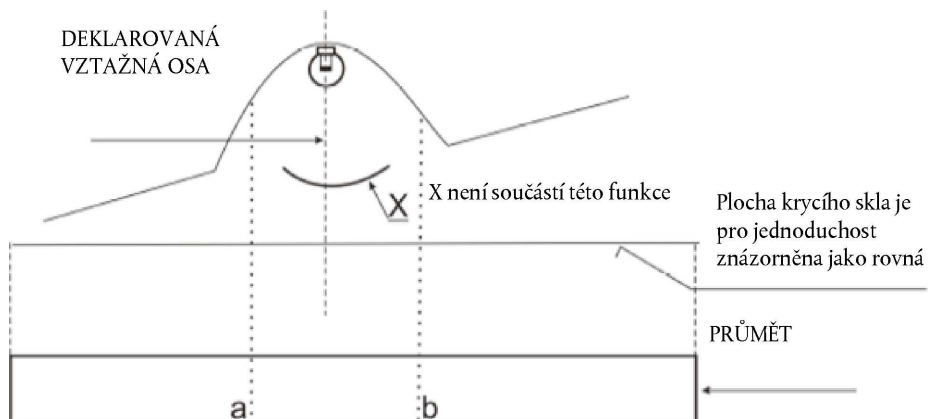


Příklad B



Příklad C

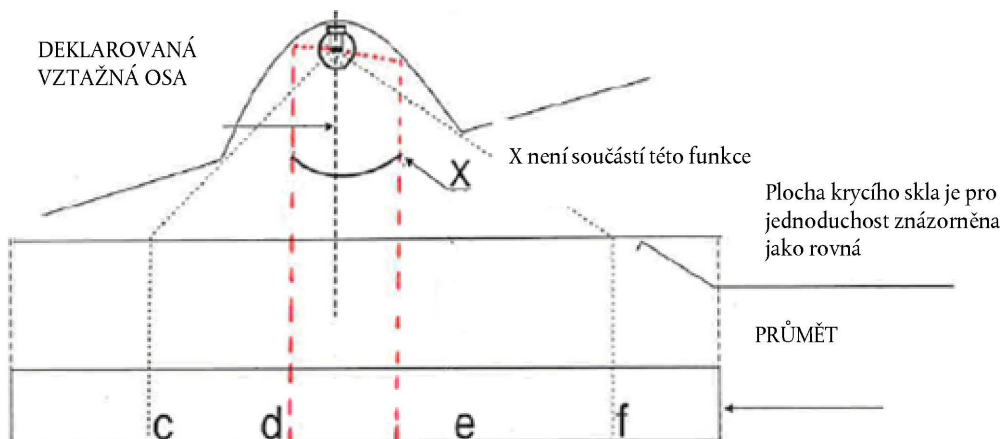
Příklad stanovení svíticí plochy v kombinaci s oblastí, která není součástí funkce:



	Svítilicí plocha
Okraje jsou	a a b

Příklad D

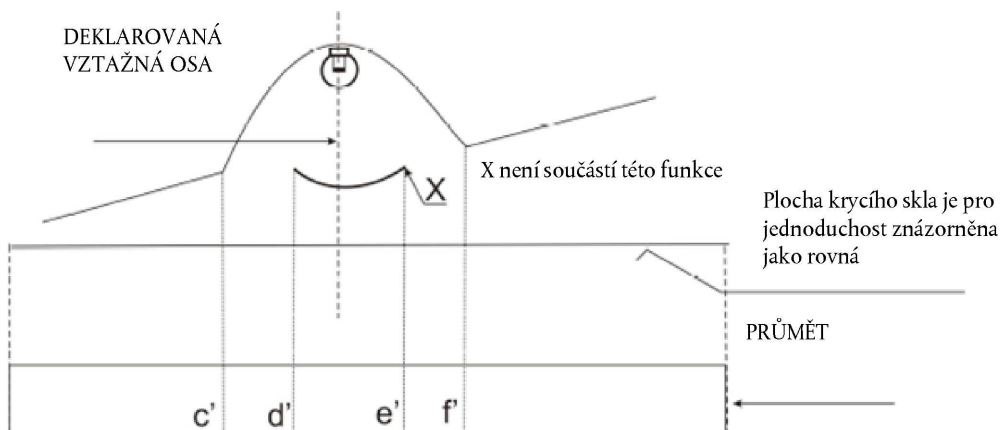
Příklad stanovení plochy výstupu světla podle bodu 2.8 písm. a) v kombinaci s oblastí, která není součástí funkce:



	Deklarovaná plocha výstupu světla podle bodu 2.8 písm. a)
Okraje jsou	c-d a e-f

Příklad E

Příklad stanovení přivrácené plochy v kombinaci s oblastí, která není součástí funkce a nestrukturovaným vnějším krycím sklem (podle bodu 2.8 b)):

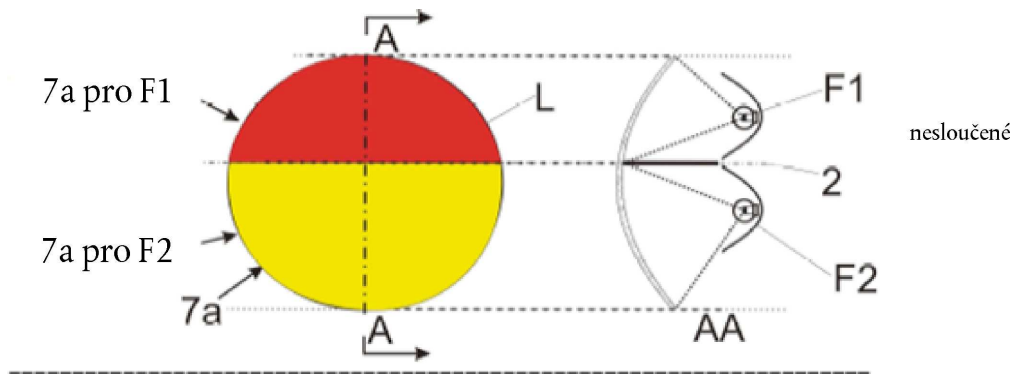


	Deklarovaná plocha výstupu světla podle bodu 2.8 písm. b), např.
Okraje jsou	c'-d' a e'-f'

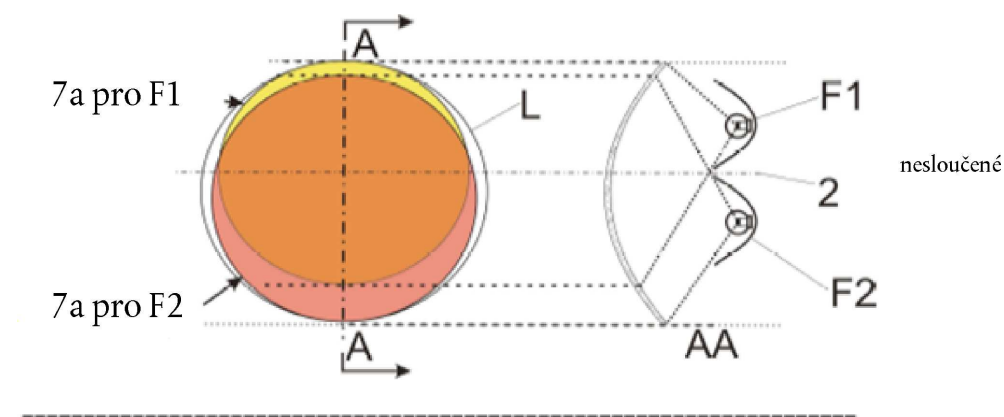
ČÁST 7

Příklady umožňující rozhodnutí ohledně sloučení dvou funkcí

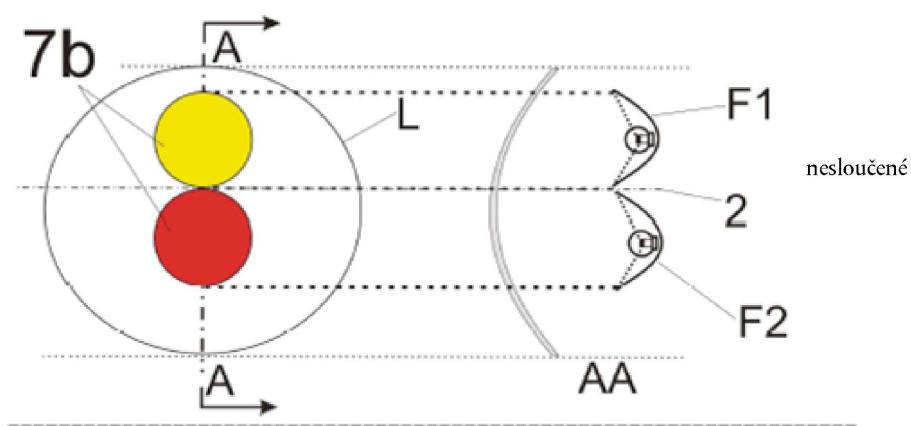
V případě strukturovaného vnějšího krycího skla a dělicí přepážky:



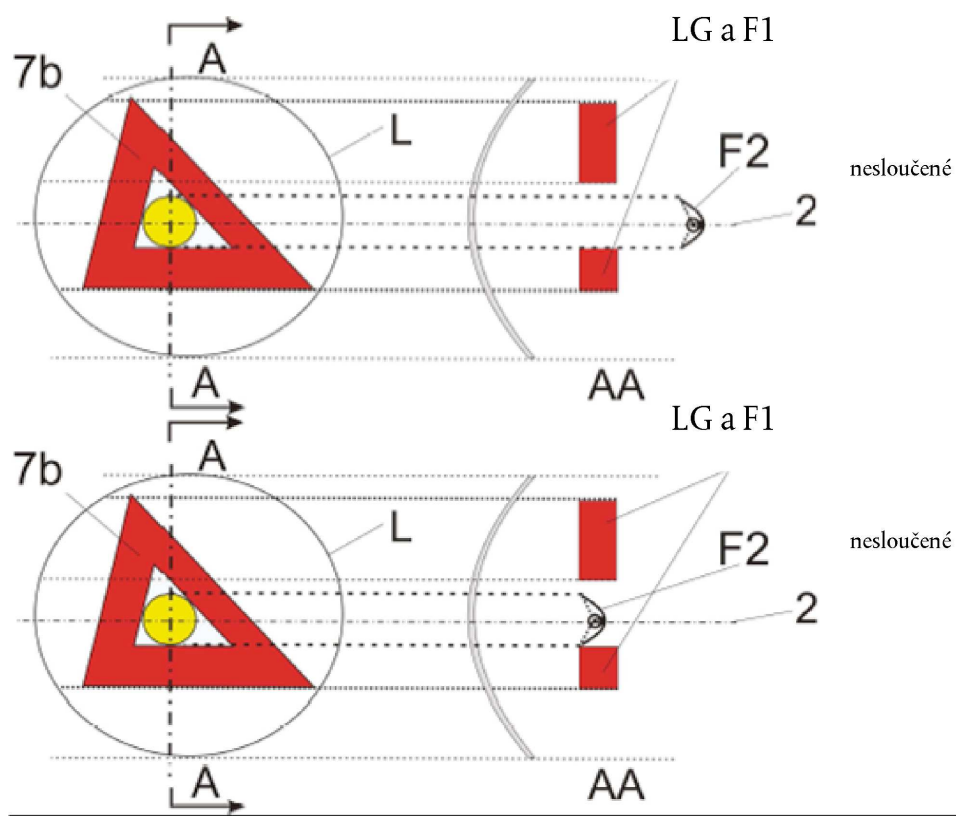
V případě strukturovaného vnějšího krycího skla:



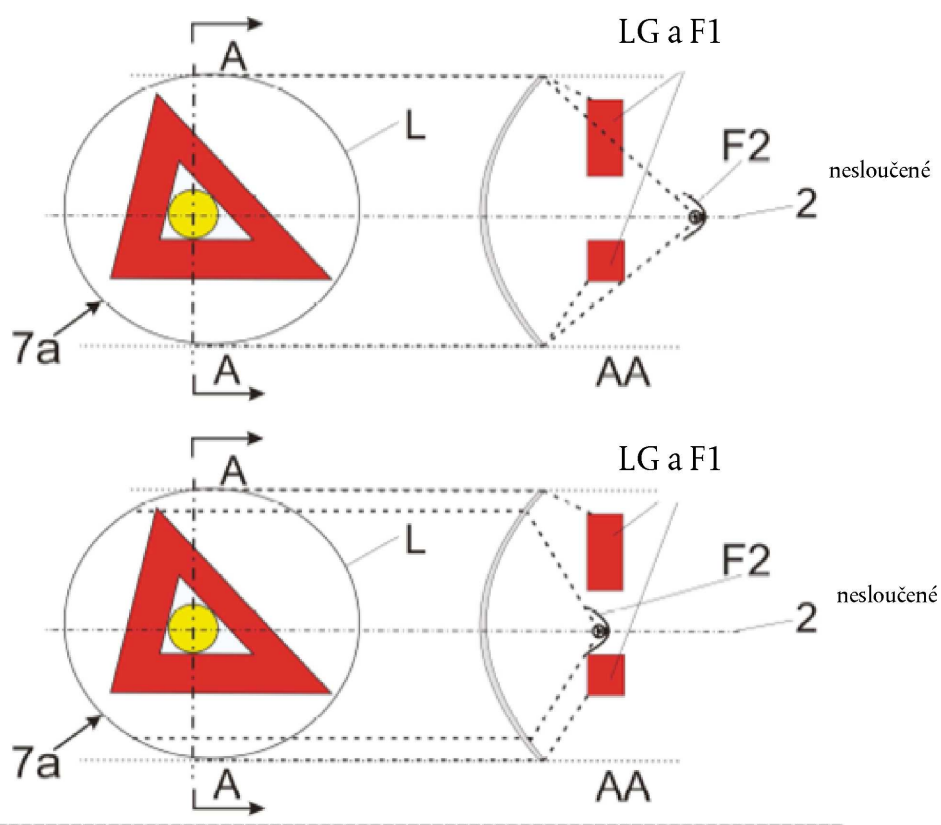
V případě, kdy je vyloučeno použití nestrukturovaného vnějšího krycího skla:



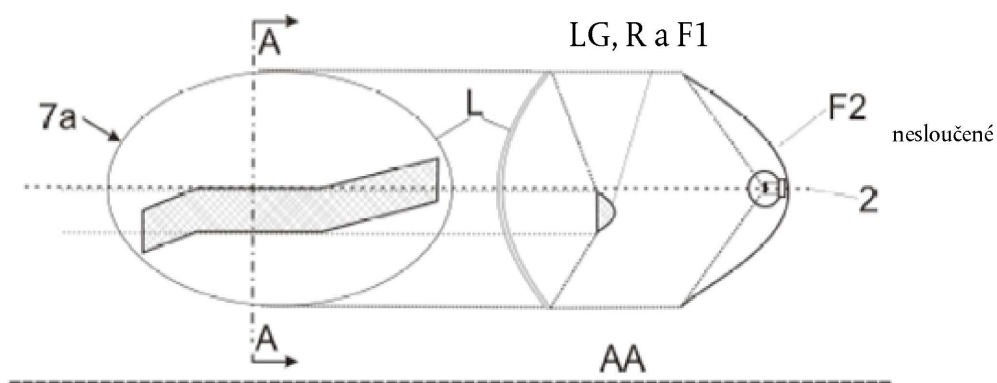
V případě, kdy je vyloučeno použití nestrukturovaného vnějšího krycího skla:



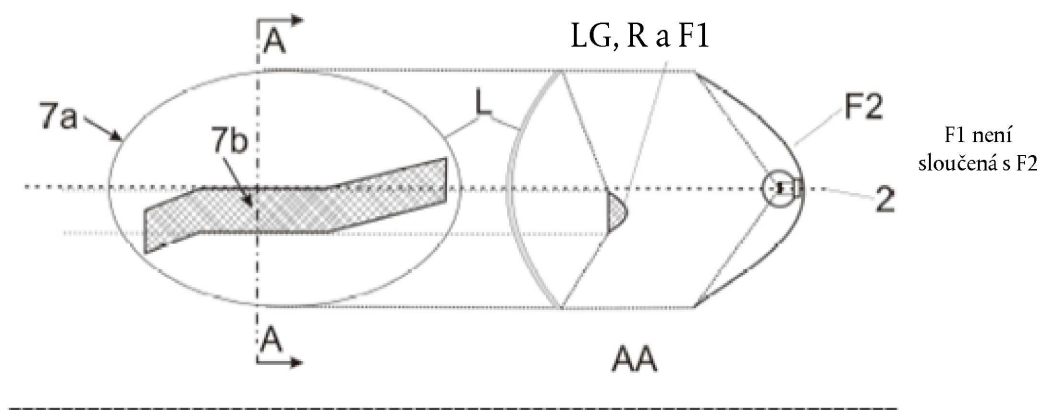
V případě, kdy je zahrnuto použití vnějšího krycího skla (strukturovaného nebo nestrukturovaného):



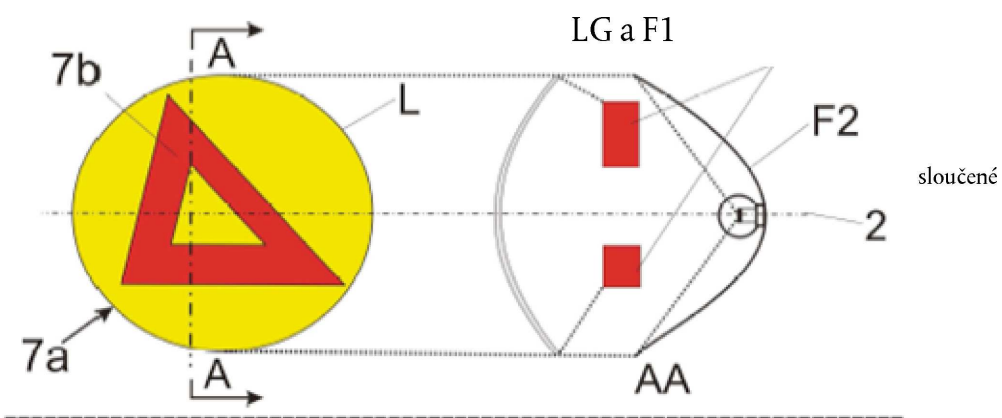
V případě, kdy je zahrnuto použití vnějšího krycího skla (strukturovaného nebo nestrukturovaného):



V případě, kdy je vyloučeno použití nestrukturovaného vnějšího krycího skla, je „7b“ přivrácená plocha podle bodu 2.8 a F1 nesmí být vzhledem k F2 průhledná:



V případě, kdy je nebo není vyloučeno použití nestrukturovaného vnějšího krycího skla:

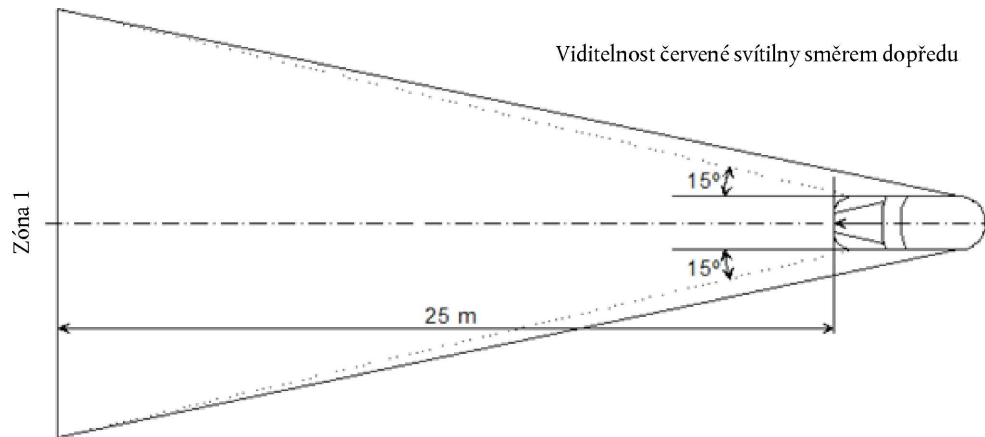


PŘÍLOHA 4

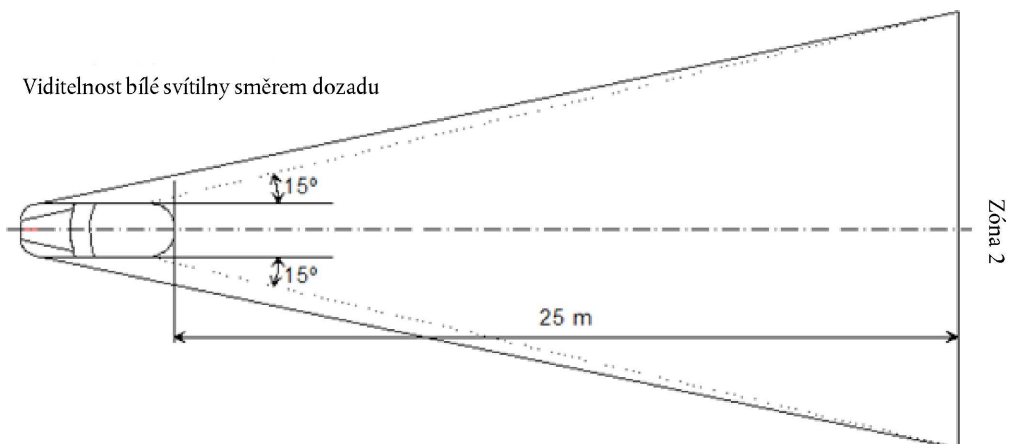
VIDITELNOST ČERVENÉ SVÍTILNY SMĚREM DOPŘEDU A BÍLÉ SVÍTILNY SMĚREM DOZADU

(viz body 5.10.1 a 5.10.2 tohoto předpisu)

Obrázek 1



Obrázek 2



PŘÍLOHA 5

PODMÍNKY NALOŽENÍ, K NIMŽ SE PŘIHLÍŽÍ PŘI STANOVENÍ ZMĚN SVISLÉ ORIENTACE POTKÁVACÍCH SVĚTLOMETŮ

Podmínky naložení působících na nápravy podle bodů 6.2.6.1. a 6.2.6.3.1.

1. Pro následující zkoušky se počítá s hmotností 75 kg na osobu.
2. Podmínky naložení pro jednotlivé typy vozidel:
 - 2.1. Vozidla kategorie M_1 ⁽¹⁾:
 - 2.1.1. Sklon světla potkávacího světlometu se stanoví za těchto podmínek naložení:
 - 2.1.1.1. jedna osoba na sedadle řidiče;
 - 2.1.1.2. řidič a jeden cestující na předním sedadle nejvíce vzdáleném od řidiče;
 - 2.1.1.3. řidič, jeden cestující na předním sedadle nejvíce vzdáleném od řidiče a všechna nejzadnější sedadla obsazena;
 - 2.1.1.4. všechna sedadla obsazena;
 - 2.1.1.5. všechna sedadla obsazena a náklad rovnoměrně rozložený v prostoru pro zavazadla tak, aby se dosáhlo přípustného zatížení působícího na zadní nápravu, nebo na přední nápravu, je-li zavazadlový prostor vpředu. Má-li vozidlo zavazadlový prostor vpředu i vzadu, musí se přídatná hmotnost nákladu rovnoměrně rozložit tak, aby se dosáhlo přípustných zatížení na nápravách. Dosáhne-li se však maximální přípustné hmotnosti naloženého vozidla před dosažením přípustného zatížení na jedné z náprav, musí se náklad v prostoru/prostorech pro zavazadla omezit tak, aby se dosáhlo přípustné hmotnosti;
 - 2.1.1.6. řidič a náklad rovnoměrně rozložený v prostoru pro zavazadla tak, aby se dosáhlo přípustného zatížení odpovídající nápravy.

Dosáhne-li se však maximální přípustné hmotnosti naloženého vozidla před dosažením přípustného zatížení na jedné z náprav, musí se náklad v prostoru/prostorech pro zavazadla omezit tak, aby se dosáhlo přípustné hmotnosti.
 - 2.1.2. Při stanovování shora uvedených podmínek naložení se musí přihlídnout k omezením nákladu stanoveným výrobcem.
 - 2.2. Vozidla kategorií M_2 a M_3 ⁽¹⁾:

Úhel světla potkávacích světlometů se musí stanovit za těchto podmínek naložení:

 - 2.2.1. nenaložené vozidlo a jedna osoba na sedadle řidiče;
 - 2.2.2. vozidlo naložené tak, že každá z náprav nese své technicky přípustné maximální zatížení, nebo tak, až je dosaženo maximální naložené hmotnosti vozidla zatížením přední a zadní nápravy úměrně k jejich technicky přípustnému maximálnímu zatížení, podle toho, čeho se dosáhne dříve.
 - 2.3. Vozidla kategorie N s ložnými plochami:
 - 2.3.1. Úhel světla potkávacích světlometů se musí stanovit za těchto podmínek naložení:
 - 2.3.1.1. nenaložené vozidlo a jedna osoba na sedadle řidiče;
 - 2.3.1.2. řidič a náklad, který je rozložen tak, aby se dosáhlo technicky přípustného maximálního zatížení na zadní nápravu nebo na zadní nápravy, nebo aby se dosáhlo maximální přípustné hmotnosti vozidla, podle toho, čeho se dosáhne dříve, aniž by se na přední nápravě překročilo zatížení vypočítané jako součet zatížení nenaloženého vozidla připadajícího na přední nápravu a 25 % maximálního přípustného užitečného zatížení přední nápravy. Je-li ložná plocha v přední části vozidla, posuzuje se naopak přední náprava.

⁽¹⁾ Podle definice v Úplném usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3.), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, bod 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

-
- 2.4. Vozidla kategorie N bez ložné plochy:
 - 2.4.1. Tahače návěsů:
 - 2.4.1.1. nenaložené vozidlo bez zatížení na točnici a jedna osoba na sedadle řidiče;
 - 2.4.1.2. jedna osoba na sedadle řidiče; technicky přípustné zatížení na točnici v poloze točnice odpovídající nejvyššími zatížení zadní nápravy.
 - 2.4.2. Tahače přívěsů:
 - 2.4.2.1. nenaložené vozidlo a jedna osoba na sedadle řidiče;
 - 2.4.2.2. jedna osoba na sedadle řidiče, všechna ostatní místa v kabině obsazena.
-

PŘÍLOHA 6

MĚŘENÍ ZMĚNY SKLONU POTKÁVACÍHO SVĚTLA V ZÁVISLOSTI NA NALOŽENÍ

1. OBLAST PŮSOBNOSTI

Tato příloha stanovuje metodu pro měření změn sklonu potkávacího světla motorového vozidla vzhledem k výchozímu sklonu, způsobených změnami polohy vozidla v důsledku jeho naložení.

2. DEFINICE

2.1. Výchozí sklon

2.1.1. Udaný výchozí sklon

Hodnota výchozího sklonu potkávacího světla stanovená výrobcem vozidla sloužící jako referenční hodnota pro výpočet přípustných změn.

2.1.2. Měřený výchozí sklon

Střední hodnota sklonu potkávacího světla nebo sklonu vozidla měřená u vozidla při první podmínce stanovené v příloze 5 pro danou kategorii zkoušeného vozidla. Slouží jako referenční hodnota k hodnocení změn sklonu světla při změně naložení.

2.2. Sklon potkávacího světlometu

Může být definován takto:

buď úhlem mezi směrem světla k charakteristickému bodu na vodorovné části rozhraní v rozložení světla světlometu a svislou rovinou, vyjádřeným v miliradiánech,

nebo tangentou tohoto úhlu, vyjádřenou v procentech sklonu, protože úhly jsou malé (pro tyto malé úhly se 1 % rovná 10 mrad).

Vyjádří-li se sklon v procentech, může být vypočten podle tohoto vzorce:

$$\frac{(h_1 - h_2)}{L} \times 100$$

přičemž:

h_1 je výška umístění výše zmíněného charakteristického bodu nad vozovkou v mm, měřená na svislé stěně kolmé ke střední podélné rovině vozidla a umístěné ve vodorovné vzdálenosti L ,

h_2 je výška umístění vztažného středu (který je uvažován jako výchozí pro charakteristický bod stanovený ve výšce h_1) nad vozovkou v mm:

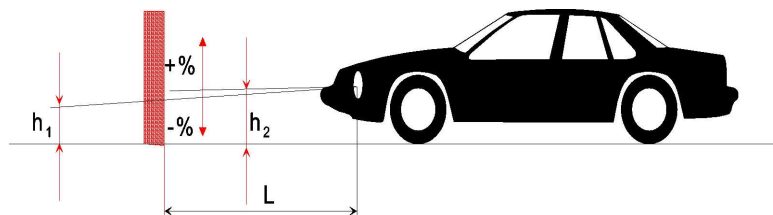
L je v milimetrech vyjádřená vzdálenost mezi stěnou a vztažným středem.

Záporné hodnoty označují sklon směrem dolů (viz obrázek 1).

Kladné hodnoty označují sklon směrem nahoru.

Obrázek 1

Sklon potkávacího světla směrem dolů u vozidla kategorie M₁



Poznámky:

1. Tento náčrtek představuje vozidlo kategorie M₁, ale uvedený princip platí shodně pro vozidla ostatních kategorií.
 2. Nemá-li vozidlo systém ovládání sklonu světlometů, je změna sklonu potkávacího světla shodná se změnou sklonu vlastního vozidla.
3. **PODMÍNKY MĚŘENÍ**
- 3.1. Použije-li se vizuální kontrola rozložení potkávacího světla na stěně nebo fotometrická metoda, musí se měřit v temném prostředí (např. v zatemněné místnosti) dostatečně rozměrném, aby vozidlo i stěna mohly být umístěny podle vyobrazení na obrázku 1. Vztažné středy světlometů musí být od stěny ve vzdálenosti nejméně 10 m.
 - 3.2. Základna, na které se měří, musí být pokud možno rovná a vodorovná, aby bylo možno zajistit reprodukovatelnost měření sklonu potkávacího světla s přesností $\pm 0,5$ mrad ($\pm 0,05$ % sklonu).
 - 3.3. Použije-li se měřicí stěna, musí být její označení, umístění a orientace vzhledem k základně a vzhledem ke střední podélné rovině vozidla takové, aby bylo možno zajistit reprodukovatelnost měření sklonu potkávacího světla s přesností $\pm 0,5$ mrad ($\pm 0,05$ % sklonu).
 - 3.4. Při měření musí být okolní teplota v rozsahu od 10 °C do 30 °C.
4. **PŘÍPRAVA VOZIDLA**
- 4.1. Měří se na vozidle, které najelo 1 000 km až 10 000 km, přednostně 5 000 km.
 - 4.2. Pneumatiky musí být nahuštěny na tlak pro plné naložení podle údaje výrobce vozidla. Vozidlo musí být zcela naplněné (palivo, voda, olej) a být vybaveno veškerým příslušenstvím a nářadím podle údajů výrobce. Pojmem „zcela naplněné palivem“ se rozumí, že palivová nádrž musí být naplněna nejméně na 90 % svého objemu.
 - 4.3. Parkovací brzda vozidla musí být uvolněna a převodovka v neutrálu.
 - 4.4. Vozidlo se stabilizuje při teplotě stanovené v bodě 3.4 po dobu nejméně 8 hodin.
 - 4.5. Je-li užitá fotometrická nebo vizuální metoda, měly by být na zkoušeném vozidle pro usnadnění měření přednostně montovány světlometry s dobře vyjádřeným rozhraním potkávacího světla. Pro získání přesnějšího odečtu mohou být použity i jiné metody (např. odejmutí krycího skla světlometu).
5. **ZKUŠEBNÍ POSTUP**
- 5.1. **Obecné informace**
- V závislosti na zvolené metodě musí být změny sklonu potkávacího světla nebo sklonu vozidla měřeny odděleně pro každou stranu vozidla. Výsledky naměřené za všech podmínek naložení podle požadavků v příloze 5 musí být jak pro levý, tak pro pravý světlomet v mezích stanovených v bodě 5.5. Náklad musí být ukládán postupně, aniž by vozidlo bylo vystaveno nadměrným rázům.
- 5.1.1. Pokud je namontován systém AFS, musí se měřit s AFS v neutrálním stavu.

5.2. Stanovení měřeného výchozího sklonu

Vozidlo musí být připraveno podle bodu 4 a naloženo podle požadavků v příloze 5 (první podmínka naložení pro příslušnou kategorii vozidla). Před každým měřením se vozidlo rozhoupe podle ustanovení bodu 5.4. Měření se musí provést třikrát.

5.2.1. Pokud se výsledek žádného ze tří měření neliší od aritmetické střední hodnoty výsledků těchto měření o více než 2 mrad (0,2 % sklonu), tvoří tato aritmetická střední hodnota konečný výsledek.

5.2.2. Liší-li se výsledek kteréhokoli měření od aritmetické střední hodnoty výsledků o více než 2 mrad (0,2 % sklonu), provede se dalších deset měření a střední aritmetická hodnota výsledků těchto měření tvoří konečný výsledek.

5.3. Metody měření

K měření změn sklonu lze zvolit jakoukoli metodu za předpokladu, že měření jsou přesná v toleranci $\pm 0,2$ mrad ($\pm 0,02$ % sklonu).

5.4. Zacházení s vozidlem při každém naložení

Zavěšení náprav a kterákoli jiná část schopná ovlivnit sklon potkávacího světla musí být aktivovány níže popsanými postupy.

Technické zkušebny a výrobci však mohou společně navrhnout jiné postupy (buď experimentální, nebo podložené výpočtem), zvláště pokud činí zkouška určité problémy, ovšem za předpokladu, že je jasné, že takové výpočty jsou platné.

5.4.1. Vozidla kategorie M_1 s konvenčním zavěšením náprav

Vozidlo stojící na měřicí ploše a v případě potřeby s koly umístěnými na plovoucích plošinách (které musí být užity, pokud by jejich nepřítomnost zavinila taková omezení pohybu v závěsech, která by mohla ovlivnit výsledky měření) se nepřetržitě houpe nejméně ve třech úplných cyklech; v každém cyklu se stlačí napřed zád' a pak předek vozidla.

Posloupnost houpání musí končit dokončením cyklu. Před měřením se vozidlo musí ponechat samovolně uklidnit. Místo použití plovoucích plošin lze stejného účinku dosáhnout popojížděním vozidla vzad a vpřed v délce nejméně jedné otáčky kola.

5.4.2. Vozidla kategorie M_2 , M_3 a N s konvenčním zavěšením náprav

5.4.2.1. Nelze-li u vozidel kategorie M_1 postupovat podle bodu 5.4.1, je možno použít metodu popsanou v bodech 5.4.2.2 nebo 5.4.2.3.

5.4.2.2. Vozidlo stojící na měřicí ploše s koly na základně se rozhoupe pomocí dočasné změny naložení.

5.4.2.3. Působí se vibrátorem na zavěšení náprav a na všechny ostatní části, které mohou ovlivnit sklon potkávacího světla u vozidla stojícího na měřicí ploše s koly na základně. Působit lze vibrující plošinou, na které stojí kola.

5.4.3. Vozidla s nekonvenčním zavěšením náprav, u kterých musí být motor v chodu.

Před měřením se vyčká, až vozidlo při běžícím motoru zaujme svoji konečnou výšku.

5.5. Měření

Změna sklonu potkávacího světla vzhledem k měřenému výchozímu sklonu stanovenému podle bodu 5.2 se hodnotí pro každou z různých podmínek naložení.

Je-li vozidlo vybaveno ručně ovládaným systémem ovládání sklonu světlometů, musí být tento systém nastaven do polohy stanovené výrobcem pro dané podmínky naložení (podle přílohy 5).

5.5.1. Ze začátku se pro každou podmínku naložení musí uskutečnit jedno měření. Požadavky jsou splněny, pokud pro každou podmínku naložení leží změna sklonu ve vypočítaných mezích (např. uvnitř rozdílu mezi stanoveným výchozím sklonem a dolní a horní mezní hodnotou určenou pro schválení) s bezpečnostní rezervou 4 mrad (0,4 % sklonu).

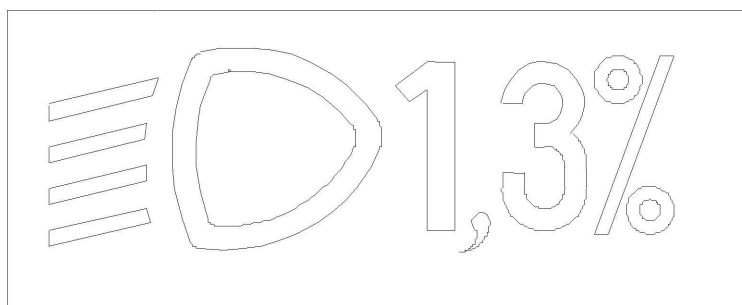
- 5.5.2. Pokud výsledek (výsledky) kteréhokoli měření neleží v rozsahu bezpečnostní rezervy uvedené v bodě 5.5.1 nebo pokud překračuje mezní hodnoty, provedou se další tři měření v podmínkách naložení odpovídajících tomuto výsledku (těmto výsledkům) podle bodu 5.5.3.
- 5.5.3. Pro každou výše uvedenou podmínku naložení:
- 5.5.3.1. Pokud se výsledek žádného ze tří měření neliší od aritmetické střední hodnoty výsledků těchto měření o více než 2 mrad (0,2 % sklonu), tvoří tato aritmetická střední hodnota konečný výsledek.
- 5.5.3.2. Liší-li se výsledek kteréhokoli měření od aritmetické střední hodnoty výsledků o více než 2 mrad (0,2 % sklonu), provede se dalších deset měření a střední aritmetická hodnota výsledků těchto měření tvoří konečný výsledek.
- 5.5.3.3. Je-li vozidlo vybaveno automatickým systémem ovládní sklonu světlometů, který má z principu hysterezi, považují se za rozhodující hodnoty střední hodnoty horní a dolní části hysterezní smyčky.
- Veškerá tato měření se provádějí podle bodů 5.5.3.1 a 5.5.3.2.
- 5.5.4. Požadavky jsou splněny, je-li za všech podmínek naložení změna mezi měřeným výchozím sklonem stanoveným podle bodu 5.2 a sklonem změřeným za každé z podmínek naložení menší než hodnoty vypočtené v bodě 5.5.1 (bez bezpečnostních rezerv).
- 5.5.5. Je-li překročena pouze jedna z vypočtených horních nebo dolních mezí změny, musí se dát výrobci možnost, aby zvolil odlišnou hodnotu stanoveného výchozího sklonu v mezích stanovených pro schválení.
-

PŘÍLOHA 7

OZNAČENÍ SKLONU ROZHRAŇÍ POTKÁVACÍHO SVĚTLA SVĚTLOMETU UVEDENÉHO V BODĚ 6.2.6.1.1 TOHOTO PŘEDPISU A SKLONU ROZHRAŇÍ PŘEDNÍHO MLHOVÉHO SVĚTLOMETU UVEDENÉHO V BODĚ 6.3.6.1.2 TOHOTO PŘEDPISU

Příklad 1

Rozměr značky a znaků údaje je ponechán na rozhodnutí výrobce.



Standardní značka pro potkávací světlo-

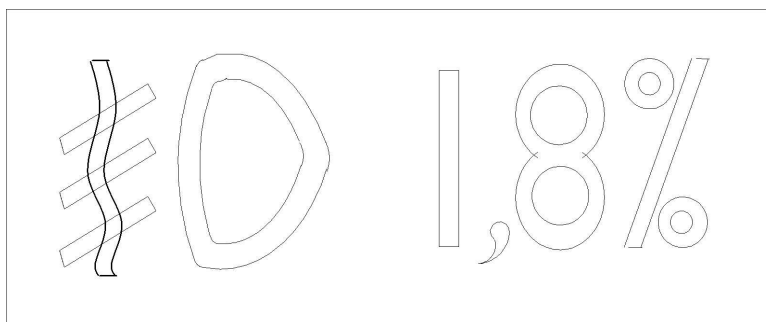
met



Hodnota uvedeného výchozího nastavení

Příklad 2

Rozměr značky a znaků údaje je ponechán na rozhodnutí výrobce.



Standardní značka pro přední mlhový

světlo-



Hodnota sklonu směrem dolů

PŘÍLOHA 8

OVLADAČE KOREKTORU SKLONU SVĚTLOMETŮ PODLE BODU 6.2.6.2.2 TOHOTO PŘEDPISU

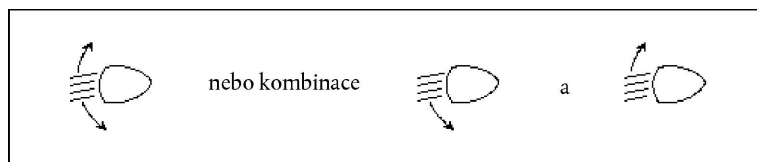
1. SPECIFIKACE

- 1.1. Sklon potkávacího světla směrem dolů musí být ve všech případech zajišťován jedním z následujících způsobů:
- pohybem ovladače směrem dolů nebo vlevo;
 - otáčením ovladače proti směru pohybu hodinových ručiček;
 - stlačením tlačítka (ovladač typu stlačit – vytáhnout).

Je-li pro seřizování světla užito více tlačítek, musí být tlačítko, kterým se nastavuje největší sklon dolů, namontováno vlevo nebo pod tlačítkem/tlačítky pro ostatní polohy seřízení potkávacího světla.

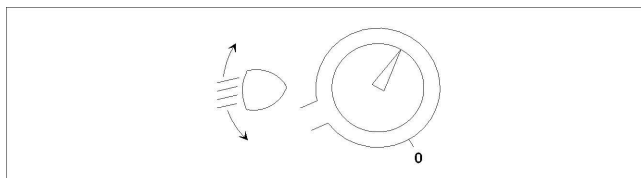
Otočný ovladač, který je montován k ovládání po obvodu nebo jen s viditelnou úsečí, by měl vyhovět ovládacím principům pro ovladač typu a) nebo c).

- 1.1.1. Takový ovladač musí být opatřen značkami, které zřetelně udávají pohyby odpovídající sklonu potkávacího světla směrem dolů nebo nahoru.
- 1.2. Poloha „0“ odpovídá výchozímu sklonu podle bodu 6.2.6.1.1 tohoto předpisu.
- 1.3. Poloha „0“, která má být podle bodu 6.2.6.2.2 tohoto předpisu „aretovaná polohou“, nemusí být nezbytně na dorazu stupnice.
- 1.4. Značky na ovladačích musí být vysvětleny v příručce uživatele.
- 1.5. K identifikaci ovladačů smí být užity pouze následující značky:

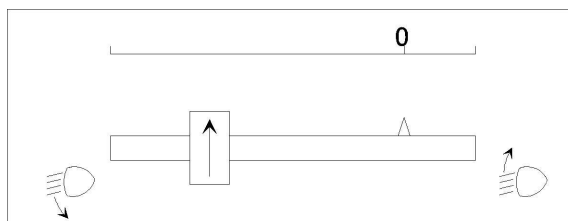


Místo značky se čtyřmi čarami je možno použít značku s pěti čarami.

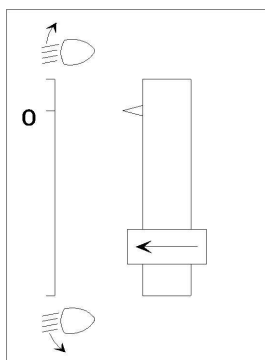
Příklad 1



Příklad 2



Příklad 3



PŘÍLOHA 9

KONTROLA SHODNOSTI VÝROBY

1. ZKOUŠKY

1.1. Umístění světlometů nebo svítílen

Umístění světlometů nebo svítílen podle definice v bodě 2.7 tohoto předpisu z hlediska šířky, výšky a délky se ověřuje podle všeobecných požadavků stanovených v bodech 2.8 až 2.10, 2.14 a 5.4 tohoto předpisu.

Naměřené hodnoty vzdáleností musí být takové, aby byly splněny jednotlivé požadavky, které se na každý světlomet/každou svítilnu vztahují.

1.2. Viditelnost světlometů nebo svítílen

1.2.1. Úhly geometrické viditelnosti se ověřují podle bodu 2.13 tohoto předpisu.

Naměřené hodnoty úhlů musí být takové, aby byly splněny zvláštní požadavky, které se na každý světlomet nebo svítilnu vztahují, s tou výjimkou, že meze úhlů mohou mít přípustnou toleranci odpovídající přípustné odchylce $\pm 3^\circ$ pro montáž zařízení pro světelnou signalizaci povolené v bodě 5.3.

1.2.2. Viditelnost červeného světla směrem dopředu a bílého světla směrem dozadu se ověřuje podle bodu 5.10 tohoto předpisu.

1.3. Seřízení potkávacích světlometů a předních mlhových světlometů třídy „F3“ směrem dopředu

1.3.1. Výchozí sklon směrem dolů

Výchozí sklon rozhraní potkávacího světla směrem dolů a předních mlhových světlometů třídy „F3“ musí být nastaven na hodnotu vyznačenou na štítku podle požadavků a vzoru v příloze 7.

Alternativně může výrobce nastavit výchozí seřízení na hodnotu odlišnou od hodnoty na štítku, pokud může prokázat, že tato hodnota je typická pro schvalovaný typ při zkoušení postupem uvedeným v příloze 6 a zvláště v bodě 4.1.

1.3.2. Změna sklonu v závislosti na naložení

Změna sklonu potkávacího světla směrem dolů musí jako funkce naložení podle tohoto bodu ležet v rozmezí:

0,2 % až 2,8 % pro montážní výšku světlometu $h < 0,8$;

0,2 % až 2,8 % pro montážní výšku světlometu $0,8 \leq h \leq 1,0$; nebo

0,7 % až 3,3 % (podle seřizovacího rozsahu zvoleného výrobcem při schválení);

0,7 % až 3,3 % pro montážní výšku světlometu $1,0 < h \leq 1,2$ m;

1,2 % až 3,8 % pro montážní výšku světlometu $h > 1,2$ m.

V případě předního mlhového světlometu třídy „F3“ se zdrojem/zdroji světla s celkovým skutečným světelným tokem přesahujícím 2 000 lm musí změny sklonu směrem dolů v závislosti na podmínkách naložení specifikovaných v této části zůstat v tomto rozsahu:

0,7 % až 3,3 % pro montážní výšku předního mlhového světlometu $h \leq 0,8$;

1,2 % až 3,8 % pro montážní výšku předního mlhového světlometu $h > 0,8$ m.

Podmínky naložení musí odpovídat údajům v příloze 5 tohoto předpisu, pro každý systém musí být odpovídajícím způsobem upraveny a být následující:

1.3.2.1. Vozidla kategorie M₁:

bod 2.1.1.1

bod 2.1.1.6 s přihlédnutím k

bodu 2.1.2.

1.3.2.2. Vozidla kategorií M₂ a M₃;

bod 2.2.1

bod 2.2.2

1.3.2.3. Vozidla kategorie N s ložnými plochami:

bod 2.3.1.1

bod 2.3.1.2

1.3.2.4. Vozidla kategorie N bez ložných ploch:

1.3.2.4.1. Tahače návěsů:

bod 2.4.1.1

bod 2.4.1.2

1.3.2.4.2. Tahače přívěsů:

bod 2.4.2.1

bod 2.4.2.2

1.4. Elektrická zapojení a indikátory

Elektrická zapojení se zkouší zapnutím každého světlometu nebo svítilny při napájení z elektrické soustavy vozidla.

Světlometry nebo svítilny a indikátory musí fungovat podle ustanovení bodů 5.11 až 5.14 tohoto předpisu a zvláštních požadavků vztahujících se na každý světlomet nebo svítilnu.

1.5. Svítivost

1.5.1. Dálkové světlometry

Úhrnná maximální svítivost dálkových světlometů se ověřuje postupem popsáním v bodě 6.1.9.2 tohoto předpisu. Zjištěná hodnota musí být taková, aby byl splněn požadavek bodu 6.1.9.1 tohoto předpisu.

1.6. Namontování, počet, barva, uspořádání a případně kategorie světlometů/svítílen se ověřují vizuální kontrolou světlometů/svítílen a jejich značení.

Výše uvedené parametry musí být takové, aby byly splněny požadavky stanovené v bodech 5.15 a 5.16 a též jednotlivé požadavky vztahující se na každý světlomet nebo svítilnu.

PŘÍLOHA 10

VYHRAZENO

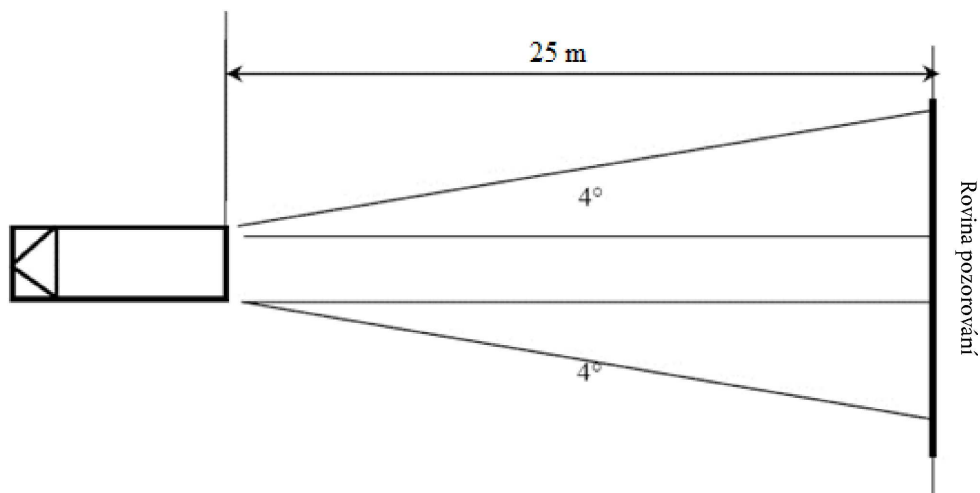
—

PŘÍLOHA 11

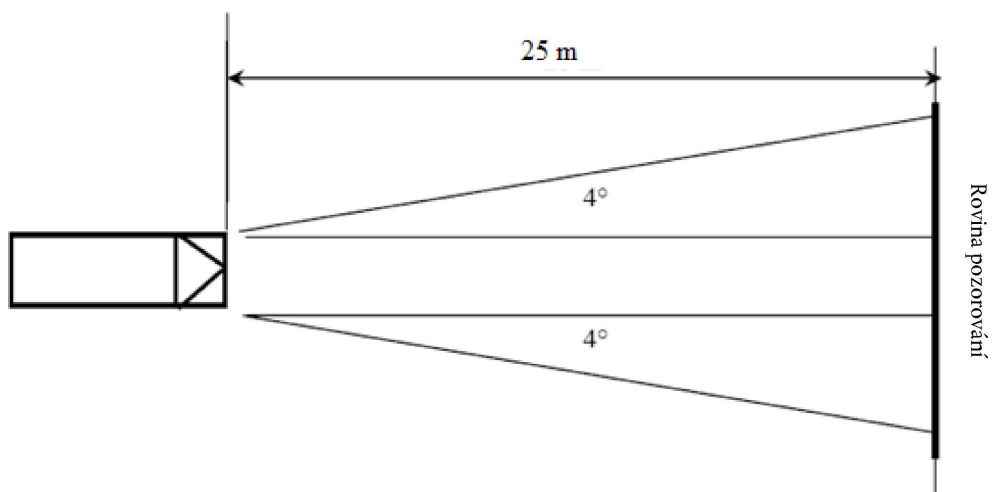
VIDITELNOST NÁPADNÉHO ZNAČENÍ SMĚREM DOZADU, DOPŘEDU A DO BOKU VOZIDLA

(Viz bod 6.21.5 tohoto předpisu)

Obrázek 1a

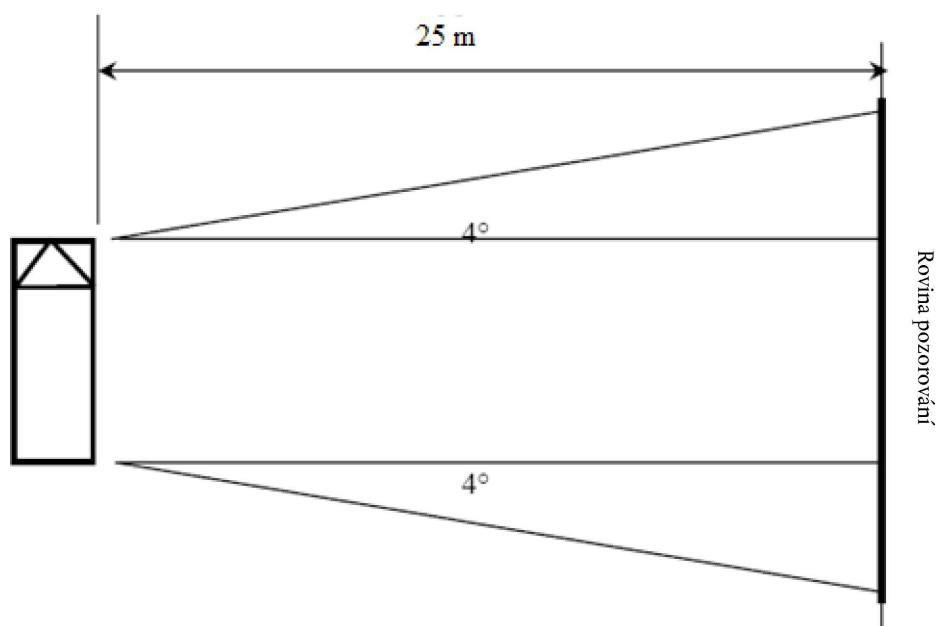
dozadu

Obrázek 1b

dopředu (pouze přívěsy)

Obrázek 2

do boku



PŘÍLOHA 12

ZKUŠEBNÍ JÍZDA

1. Požadavky na automatické ovládání dálkových světlometů při zkušební jízdě
 - 1.1. Zkušební jízda se provede v čistém prostředí ⁽¹⁾ a s čistými světlometry
 - 1.2. Zkušební dráha musí obsahovat zkušební úseky s podmínkami silničního provozu popsány v tabulce 1 níže, přičemž rychlost musí odpovídat příslušnému typu silnice:

Tabulka 1

Zkušební úsek	Podmínky silničního provozu	Typ silnice		
		Městské oblasti	Silnice s více jízdními pruhy, např. dálnice	Mimoměstské silnice
		Rychlost	50 ± 10 km/h	100 ± 20 km/h
	Průměrné procento celé délky zkušební dráhy	10 %	20 %	70 %
A	Jednotlivé protijedoucí nebo vpředu jedoucí vozidlo projíždějící s takovou frekvencí, aby se dálkové světlo ZAPNULO a VYPNULO.		X	X
B	Podmínky silničního provozu s kombinací protijedoucích a vpředu jedoucích vozidel projíždějících s takovou frekvencí, aby se dálkové světlo ZAPNULO a VYPNULO.		X	X
C	Aktivní a pasivní předjíždění s takovou frekvencí, aby se dálkové světlo ZAPNULO a VYPNULO.		X	X
D	Protijedoucí jízdní kolo podle popisu v bodě 6.1.9.3.1.2.			X
E	Podmínky silničního provozu s kombinací protijedoucích a vpředu jedoucích vozidel	X		

- 1.3. Městské oblasti musí zahrnovat osvětlené i neosvětlené silnice.
- 1.4. Mimoměstské silnice musí mít úseky s dvěma jízdními pruhy a úseky se čtyřmi nebo více jízdními pruhy a nesmí chybět křižovatky, kopce a/nebo stoupání, klesání a serpentiny.
- 1.5. Silnice s více jízdními pruhy (např. dálnice) a mimoměstské silnice musí zahrnovat přímé rovné úseky s délkou alespoň 600 m. Navíc musí mít i úseky s levotočivými i pravotočivými zatáčkami.
- 1.6. Musí se vzít v úvahu situace s hustým provozem.

⁽¹⁾ Dobrá viditelnost (meteorologický optický rozsah MOR > 2 000 m podle definice WMO (Guide to Meteorological Instruments and Methods of Observation – Návod pro meteorologické pomůcky a metody pozorování, šesté vydání, ISBN: 92-63-16008-2, s. 1. 9. 1/1. 9. 11, Ženeva 1996).

2. Požadavky na adaptivní dálkové světlomety při zkušební jízdě
 - 2.1. Zkušební jízda se provede v čistém prostředí ⁽²⁾ a s čistými světlomety
 - 2.2. Zkušební dráha musí obsahovat zkušební úseky s podmínkami silničního provozu popsány v tabulce 2 níže, přičemž rychlost musí odpovídat příslušnému typu silnice:

Tabulka 2

Zkušební úsek	Podmínky silničního provozu	Typ silnice		
		Městské oblasti	Silnice s více jízdními pruhy, např. dálnice	Mimoměstské silnice
		Rychlost	50 ± 10 km/h	100 ± 20 km/h
	Průměrné procento celé délky zkušební dráhy	10 procent	20 procent	70 procent
A	Jednotlivé protijedoucí nebo vpředu jedoucí vozidlo projíždějící s takovou frekvencí, aby adaptivní dálkové světlo reagovalo a prokázalo proces adaptace.		X	X
B	Podmínky silničního provozu s kombinací protijedoucích a vpředu jedoucích vozidel projíždějících s takovou frekvencí, aby adaptivní dálkové světlo reagovalo a prokázalo proces adaptace.		X	X
C	Aktivní a pasivní předjíždění s takovou frekvencí, aby adaptivní dálkové světlo reagovalo a prokázalo proces adaptace.		X	X
D	Protijedoucí jízdní kolo podle popisu v bodě 6.2.2.9.3.1.2.			X
E	Podmínky silničního provozu s kombinací protijedoucích a vpředu jedoucích vozidel	X		

- 2.3. Městské oblasti musí zahrnovat osvětlené i neosvětlené silnice.
- 2.4. Mimoměstské silnice musí mít úseky s dvěma jízdními pruhy a úseky se čtyřmi nebo více jízdními pruhy a nesmí chybět křižovatky, kopce a/nebo stoupání, klesání a serpentiny.
- 2.5. Silnice s více jízdními pruhy (např. dálnice) a mimoměstské silnice musí zahrnovat přímé rovné úseky s délkou alespoň 600 m. Navíc musí mít i úseky s levotočivými i pravotočivými zatáčkami.
- 2.6. Musí se vzít v úvahu situace s hustým provozem.
- 2.7. U zkušebních úseků A a B ve výše uvedené tabulce technici provádějící zkoušky posoudí a zaznamenají přijatelnost vlastností procesu adaptace ve vztahu k protijedoucím a vpředu jedoucím účastníkům silničního provozu. To znamená, že zkušební technici musí sedět ve zkoušeném vozidle a rovněž v protijedoucích a vpředu jedoucích vozidlech.

⁽²⁾ Dobrá viditelnost (meteorologický optický rozsah MOR > 2 000 m podle definice WMO (Guide to Meteorological Instruments and Methods of Observation – Návod pro meteorologické pomůcky a metody pozorování, šesté vydání, ISBN: 92-63-16008-2, s. 1. 9. 1/1. 9. 11, Ženeva 1996).

PŘÍLOHA 13

PODMÍNKY AUTOMATICKÉHO ZAPÍNÁNÍ POTKÁVACÍCH SVĚTLOMETŮ

Podmínky automatického zapínání potkávacích světlometů ⁽¹⁾		
Okolní světlo vně vozidla ⁽²⁾	Potkávací světlomety	Doba odezvy
méně než 1 000 lx	ZAPNUTY	nejvýše 2 s
mezi 1 000 lx a 7 000 lx	podle rozhodnutí výrobce	podle rozhodnutí výrobce
více než 7 000 lx	VYPNUTY	více než 5 s, avšak nejvýše 300 s

⁽¹⁾ Žadatel musí prokázat splnění těchto podmínek simulací nebo jiným způsobem ověření, který uznává schvalovací orgán.

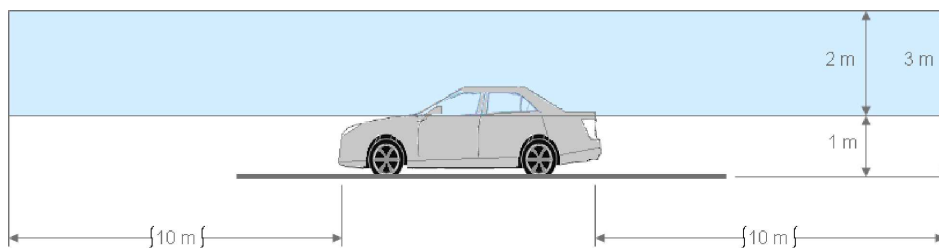
⁽²⁾ Osvětlení se musí měřit na vodorovném povrchu s kosinově korigovaným čidlem ve stejné výšce jako je montážní poloha čidla na vozidle. To může výrobce prokázat dostatečnou dokumentací nebo jinými prostředky, které uznává schvalovací orgán.

PŘÍLOHA 14

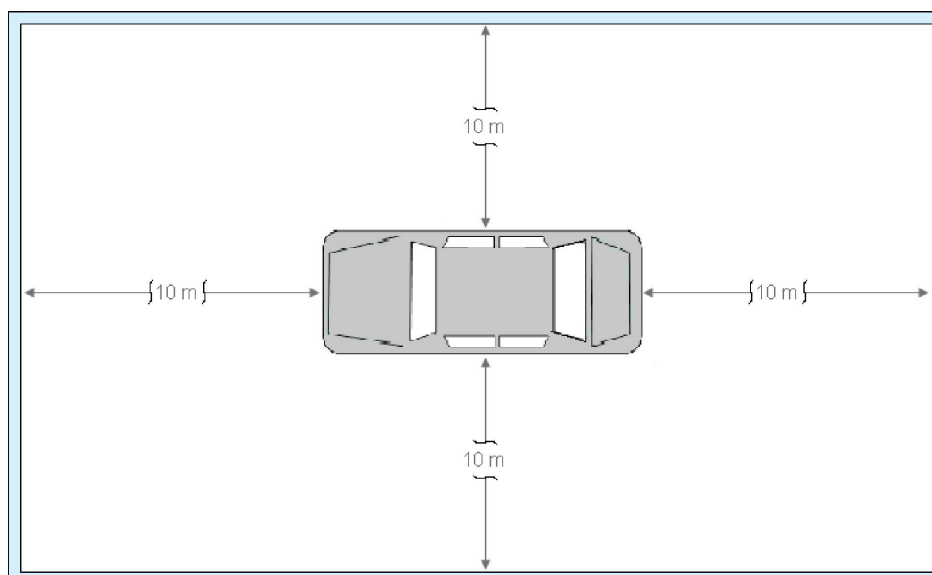
POZOROVACÍ OBLAST SMĚREM K PŘIVRÁCENÉ PLOŠE MANÉVROVACÍCH SVĚTLOMETŮ A SVÍTILEN VNĚJŠÍHO OSVĚTLENÍ VOZIDLA

Pozorovací zóny

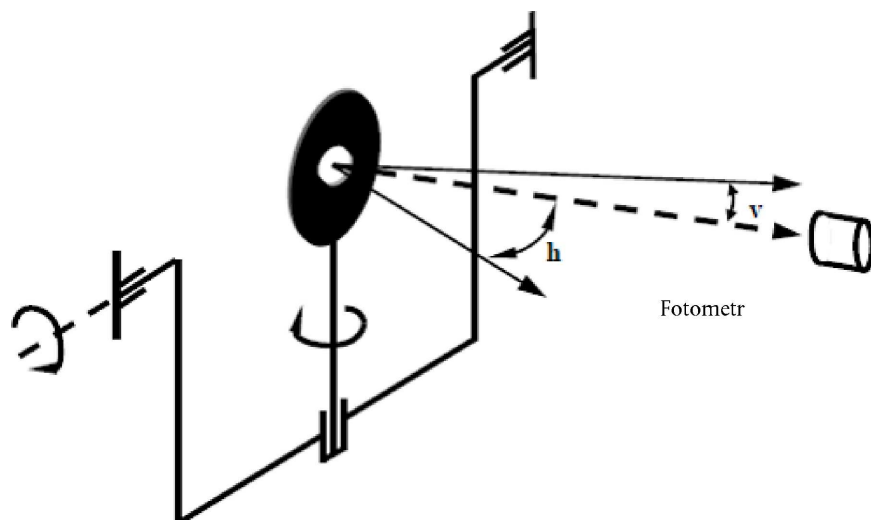
Nákres znázorňuje zónu z jedné strany, ostatní zóny jsou zepředu, zezadu a z druhé strany vozidla.



Hranice zón



PŘÍLOHA 15

GONIO(FOTO)METRICKÝ SYSTÉM PRO FOTOMETRICKÁ MĚŘENÍ PODLE DEFINICE V BODĚ 2.34
TOHOTO PŘEDPISU

ISSN 1977-0626 (elektronické vydání)
ISSN 1725-5074 (papírové vydání)



Úřad pro publikace Evropské unie
2985 Lucemburk
LUCEMBURSKO

CS