

České vydání

### Právní předpisy

Svazek 51

27. května 2008

#### Obsah

#### I Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění je povinné

##### NAŘÍZENÍ

- ★ **Nařízení Rady (ES) č. 455/2008 ze dne 26. května 2008, kterým se zrušuje nařízení (ES) č. 752/2007 o uplatňování některých omezení na dovoz některých výrobků z oceli z Ukrajiny** 1
- Nařízení Komise (ES) č. 456/2008 ze dne 26. května 2008 o stanovení standardních dovozních hodnot pro určování vstupních cen určitých druhů ovoce a zeleniny ..... 2
- ★ **Nařízení Komise (ES) č. 457/2008 ze dne 23. května 2008 o zařazení určitého zboží do kombinované nomenklatury** ..... 4
- ★ **Nařízení Komise (ES) č. 458/2008 ze dne 26. května 2008, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2368/2002, kterým se provádí Kimberleyský systém certifikace pro mezinárodní obchod se surovými diamanty** ..... 6

#### II Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění není povinné

##### DOPORUČENÍ

##### Rada

2008/390/ES:

- ★ **Doporučení Rady ze dne 14. května 2008 o hlavních směrech hospodářských politik členských států a Společenství (2008–2010)** ..... 13

AKTY PŘIJATÉ ORGÁNY ZŘÍZENÝMI MEZINÁRODNÍMI DOHODAMI

- ★ Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK/OSN) č. 79  
– Jednotná ustanovení pro schvalování typu vozidel z hlediska mechanismu řízení ..... 25
- 

III Akty přijaté na základě Smlouvy o EU

AKTY PŘIJATÉ NA ZÁKLADĚ HLAVY V SMLOUVY O EU

- ★ Společná akce Rady 2008/391/SZBP ze dne 26. května 2008, kterou se mění společná akce  
2008/131/SZBP o prodloužení mandátu zvláštního zástupce Evropské unie pro Afghánistán 52

## I

(Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění je povinné)

## NAŘÍZENÍ

## NAŘÍZENÍ RADY (ES) č. 455/2008

ze dne 26. května 2008,

kterým se zrušuje nařízení (ES) č. 752/2007 o uplatňování některých omezení na dovoz některých výrobků z oceli z Ukrajiny

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 133 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Dohoda o partnerství a spolupráci zakládající partnerství mezi Evropskými společenstvími a jejich členskými státy na jedné straně a Ukrajinou na straně druhé<sup>(1)</sup> (dále jen „dohoda o partnerství a spolupráci“) vstoupila v platnost dnem 1. března 1998.
- (2) Podle čl. 22 odst. 1 dohody o partnerství a spolupráci se obchod s některými výrobky z oceli řídí hlavou III uvedené dohody, s výjimkou jejího článku 14, a ustanoveními dohody o množstevních ujednáních.
- (3) Dne 18. června 2007 uzavřely Evropské společenství a vláda Ukrajiny dohodu o obchodu s některými výrobky z oceli<sup>(2)</sup> (dále jen „dohoda o oceli“).

- (4) Dne 30. května 2007 přijala Rada k provedení dohody o oceli nařízení (ES) č. 752/2007 o uplatňování některých omezení na dovoz některých výrobků z oceli z Ukrajiny<sup>(3)</sup>.
- (5) Podle čl. 10 odst. 4 dohody o oceli v případě, že Ukrajina přistoupí ke Světové obchodní organizaci (WTO) před uplynutím platnosti dohody o oceli, končí ke dni přistoupení její platnost a k témuž dni se zruší množstevní limity.
- (6) Dne 16. května 2008 se Ukrajina stala členem Světové obchodní organizace.
- (7) K tomuto dni se nařízení k provedení dohody stalo bezpředmětným.
- (8) Z důvodu jasnosti je proto nutné zrušit nařízení (ES) č. 752/2007,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Zrušuje se nařízení (ES) č. 752/2007.

Článek 2

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

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

V Bruselu dne 26. května 2008.

Za Radu  
předseda  
D. RUPEL

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 49, 19.2.1998, s. 3.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 178, 6.7.2007, s. 24.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 178, 6.7.2007, s. 1.

**NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 456/2008****ze dne 26. května 2008****o stanovení standardních dovozních hodnot pro určování vstupních cen určitých druhů ovoce a zeleniny**

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na nařízení Komise (ES) č. 1580/2007 ze dne 21. prosince 2007, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Rady (ES) č. 2200/96, (ES) č. 2201/96 a (ES) č. 1182/2007 v odvětví ovoce a zeleniny <sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 138 odst. 1 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Komise (ES) č. 1580/2007 v souladu s výsledky mnohostranných obchodních jednání Uruguayského kola vymezilo kritéria, na základě kterých Komise stanovuje standardní dovozní hodnoty pro dovoz ze třetích zemí týkající se produktů a období uvedených v příloze.

- (2) Při uplatňování výše uvedených kritérií je třeba stanovit standardní dovozní hodnoty ve výších uvedených v příloze tohoto nařízení,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

**Článek 1**

Standardní dovozní hodnoty uvedené v článku 138 nařízení (ES) č. 1580/2007 se stanoví v souladu s přílohou.

**Článek 2**

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 27. května 2008.

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

V Bruselu dne 26. května 2008.

*Za Komisi*

Jean-Luc DEMARTY

*generální ředitel pro zemědělství a rozvoj venkova*

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 350, 31.12.2007, s. 1.

## PŘÍLOHA

**nařízení Komise ze dne 26. května 2008 o stanovení standardních dovozních hodnot pro určování vstupních cen určitých druhů ovoce a zeleniny**

(EUR/100 kg)

| Kód KN     | Kódy třetích zemí <sup>(1)</sup> | Standardní dovozní hodnota |
|------------|----------------------------------|----------------------------|
| 0702 00 00 | MA                               | 46,4                       |
|            | MK                               | 69,4                       |
|            | TN                               | 105,3                      |
|            | TR                               | 86,3                       |
|            | ZZ                               | 76,9                       |
| 0707 00 05 | JO                               | 162,5                      |
|            | TR                               | 119,9                      |
|            | ZZ                               | 141,2                      |
| 0709 90 70 | EG                               | 216,7                      |
|            | TR                               | 113,6                      |
|            | ZZ                               | 165,2                      |
| 0805 10 20 | EG                               | 68,4                       |
|            | IL                               | 62,2                       |
|            | MA                               | 55,0                       |
|            | MX                               | 62,0                       |
|            | TN                               | 52,0                       |
|            | TR                               | 74,2                       |
|            | US                               | 68,3                       |
|            | ZZ                               | 63,2                       |
| 0805 50 10 | AR                               | 127,7                      |
|            | TR                               | 163,7                      |
|            | US                               | 148,0                      |
|            | ZA                               | 159,8                      |
|            | ZZ                               | 149,8                      |
| 0808 10 80 | AR                               | 99,9                       |
|            | BR                               | 88,1                       |
|            | CL                               | 95,3                       |
|            | CN                               | 85,0                       |
|            | MK                               | 65,0                       |
|            | NZ                               | 116,9                      |
|            | US                               | 105,8                      |
|            | UY                               | 101,5                      |
|            | ZA                               | 96,6                       |
|            | ZZ                               | 94,9                       |
| 0809 20 95 | US                               | 433,9                      |
|            | ZZ                               | 433,9                      |

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

**NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 457/2008****ze dne 23. května 2008****o zařazení určitého zboží do kombinované nomenklatury**

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ze dne 23. července 1987 o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku <sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 9 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Aby se zajistilo jednotné používání kombinované nomenklatury přiložené k nařízení (EHS) č. 2658/87, je nutné přijmout opatření týkající se zařazení zboží uvedeného v příloze k tomuto nařízení.
- (2) Nařízení (EHS) č. 2658/87 stanovilo pro výklad kombinované nomenklatury všeobecná pravidla. Tato pravidla se používají i pro jakoukoliv jinou nomenklaturu, která je na kombinované nomenklatuře zcela či z části založena, nebo která k ní přidává jakékoli další členění a která je stanovena zvláštními předpisy Společenství s ohledem na uplatňování sazebních a jiných opatření týkajících se obchodu se zbožím.
- (3) Podle zmíněných všeobecných pravidel musí být zboží popsané ve sloupci 1 tabulky v příloze zařazeno do kódů KN uvedených ve sloupci 2, vzhledem k důvodům uvedeným ve sloupci 3 tabulky.

- (4) Je vhodné umožnit, aby oprávněná osoba mohla závazné informace o sazebním zařazení zboží vydané celními orgány členských států, týkající se zařazení zboží do kombinované nomenklatury, které nejsou v souladu s tímto nařízením, nadále používat po dobu tří měsíců podle čl. 12 odst. 6 nařízení Rady (EHS) č. 2913/92 ze dne 12. října 1992, kterým se vydává celní kodex Společenství <sup>(2)</sup>.

- (5) Opatření tohoto nařízení jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro celní kodex,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

**Článek 1**

Zboží popsané ve sloupci 1 tabulky v příloze se zařazuje v rámci kombinované nomenklatury do kódů KN uvedených ve sloupci 2 tabulky.

**Článek 2**

Závazné informace o sazebním zařazení zboží vydané celními orgány členských států, které nejsou v souladu s tímto nařízením, lze nadále používat po dobu tří měsíců podle čl. 12 odst. 6 nařízení Rady (EHS) č. 2913/92.

**Článek 3**

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské Unie*.

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

V Bruselu dne 23. května 2008.

*Za Komisi*

László KOVÁCS

*člen Komise*

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 256, 7.9.1987, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 360/2008 (Úř. věst. L 111, 23.4.2008, s. 9).

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 302, 19.10.1992, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1791/2006 (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 1).

## PŘÍLOHA

| Popis zboží                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Zařazení<br>(kód KN) | Odůvodnění                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| (1)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | (2)                  | (3)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <p>1. Výrobek skládající se z křemenné destičky potažené chrómem a fotorezistem o celkových rozměrech 15 × 15 × 0,6 cm (tzv. „základní fotomaska“).</p> <p>Aby se z výrobku stala „fotomaska“ používaná pro výrobu polovodičových součástek, musí se exponovat a vyvolat.</p>                                                                                                            | 3701 99 00           | <p>Zařazení je stanoveno podle všeobecných pravidel 1, 3 a) a 6 pro výklad kombinované nomenklatury a podle znění kódů KN 3701 a 3701 99 00.</p> <p>Výrobek se zařazuje do čísla 3701, protože se jedná o neexponovanou fotografickou desku potaženou fotosenzitivním materiálem (viz vysvětlivky k Harmonizovanému systému k číslu 3701).</p>                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <p>2. Výrobek skládající se z křemenné destičky potažené chrómem o celkových rozměrech 15 × 15 × 0,6 cm, na němž jsou vytvořeny předlohy obvodových schémat stejným způsobem, jako v případě exponovaných a vyvolaných fotografických desek (tzv. „fotomaska“).</p> <p>Výrobek se používá při výrobě polovodičových destiček pro fotografický přenos obvodových schémat na destičky.</p> | 3705 90 90           | <p>Zařazení je stanoveno podle všeobecných pravidel 1, 3 a) a 6 pro výklad kombinované nomenklatury, poznámky 2 ke kapitole 37 a podle znění kódů KN 3705, 3705 90 a 3705 90 90.</p> <p>Zařazení do čísla 8486 je vyloučeno, neboť „fotomaska“ není integrální součástí strojů používaných pro výrobu polovodičových ingotů (boules) nebo destiček, nýbrž samostatný spotřební a vyměnitelný nástroj charakteristických vlastností.</p> <p>Výrobek se zařazuje do čísla 3705, protože se jedná o exponovanou a vyvolanou fotografickou desku typu, jaký se používá pro projekci statického snímku na destičku.</p> |
| <p>3. Přístroj určený ke zvýšení množství přirozeného světla v místnosti, sestávající z hranolové vypuklé čočky, systému trubic a rozptylovacích čoček.</p> <p>Přístroj zachycuje světlo pomocí kopule na střeše a vnitřním odrazným systémem je přenáší na strop místnosti, kde je světlo rozptylováno.</p>                                                                             | 9013 80 90           | <p>Zařazení je stanoveno podle všeobecných pravidel 1 a 6 pro výklad kombinované nomenklatury a podle znění kódů KN 9013, 9013 80 a 9013 80 90.</p> <p>Zařazení do čísla 9405 jako svítidlo nebo osvětlovací zařízení je vyloučeno, protože přístroj nevytváří světlo, nýbrž zachycuje, přenáší a rozptyluje denní světlo pomocí optických prostředků.</p> <p>Proto musí být tento výrobek zařazen jako optický přístroj do čísla 9013.</p>                                                                                                                                                                        |

**NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 458/2008****ze dne 26. května 2008,****kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2368/2002, kterým se provádí Kimberleýský systém certifikace pro mezinárodní obchod se surovými diamanty**

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 2368/2002 ze dne 20. prosince 2002, kterým se provádí Kimberleýský systém certifikace pro mezinárodní obchod se surovými diamanty <sup>(1)</sup>, a zejména na články 19 a 20 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Předsednictví Kimberleýského systému certifikace ve svém oznámení ze dne 20. listopadu 2007 rozhodlo o zařazení Konžské republiky na seznam členů ode dne 8. listopadu 2007.
- (2) Příloha II by se proto měla odpovídajícím způsobem změnit.
- (3) Bulharsko, Německo a Rumunsko informovaly Komisi o změně kontaktních údajů jejich orgánů v rámci Společenství.

- (4) Příloha III by se proto měla odpovídajícím způsobem změnit,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

**Článek 1**

Příloha II nařízení (ES) č. 2368/2002 se nahrazuje přílohou I tohoto nařízení.

**Článek 2**

Příloha III nařízení (ES) č. 2368/2002 se nahrazuje přílohou II tohoto nařízení.

**Článek 3**Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

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

V Bruselu dne 26. května 2008.

*Za Komisi*

Benita FERRERO-WALDNER

*členka Komise*

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 358, 31.12.2002, s. 28. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 1226/2007 (Úř. věst. L 277, 20.10.2007, s. 7).

## PŘÍLOHA I

## „PŘÍLOHA II

**Seznam členů Kimberleyského systému certifikace a jejich řádně jmenované příslušné orgány podle článků 2, 3, 8, 9, 12, 17, 18, 19 a 20**

## ANGOLA

Ministry of Geology and Mines  
Rua Hochi Min  
Luanda  
Angola

## ARMÉNIE

Department of Gemstones and Jewellery  
Ministry of Trade and Economic Development  
Yerevan  
Armenia

## AUSTRÁLIE

Community Protection Section  
Australian Customs Section  
Customs House, 5 Constitution Avenue  
Canberra ACT 2601  
Australia

Minerals Development Section  
Department of Industry, Tourism and Resources  
GPO Box 9839  
Canberra ACT 2601  
Australia

## BANGLADÉŠ

Ministry of Commerce  
Export Promotion Bureau  
Dhaka  
Bangladesh

## BĚLORUSKO

Department of Finance  
Sovetskaja Str., 7  
220010 Minsk  
Republic of Belarus

## BOTSWANA

Ministry of Minerals, Energy & Water Resources  
PI Bag 0018  
Gaborone  
Botswana

## BRAZÍLIE

Ministry of Mines and Energy  
Esplanada dos Ministérios — Bloco „U“ — 3º andar  
70065 — 900 Brasília — DF  
Brazil

## KANADA

Mezinárodně:

Department of Foreign Affairs and International Trade  
Peace Building and Human Security Division  
Lester B Pearson Tower B — Room: B4-120  
125 Sussex Drive Ottawa, Ontario K1A 0G2  
Canada

Pro vzor kanadského certifikátu KS:

Stewardship Division  
International and Domestic Market Policy Division  
Mineral and Metal Policy Branch  
Minerals and Metals Sector  
Natural Resources Canada  
580 Booth Street, 10th Floor, Room: 10A6  
Ottawa, Ontario  
Canada K1A 0E4

Všeobecné informace:

Kimberley Process Office  
Minerals and Metals Sector (MMS)  
Natural Resources Canada (NRCan)  
10th Floor, Area A-7  
580 Booth Street  
Ottawa, Ontario  
Canada K1A 0E4

## STŘEDOAFRICKÁ REPUBLIKA

Independent Diamond Valuators (IDV)  
Immeuble SOCIM, 2<sup>ème</sup> étage  
BP 1613 Bangui  
Central African Republic

## ČÍNA, Čínská lidová republika

Department of Inspection and Quarantine Clearance  
General Administration of Quality Supervision, Inspection and Quarantine (AQSIQ)  
9 Madiandonglu  
Haidian District, Beijing  
People's Republic of China

## HONG KONG, Zvláštní administrativní oblast Čínské lidové republiky

Department of Trade and Industry  
Hong Kong Special Administrative Region  
Peoples Republic of China  
Room 703, Trade and Industry Tower  
700 Nathan Road  
Kowloon  
Hong Kong  
China

## KONGO, Konžská demokratická republika

Centre d'Evaluation, d'Expertise et de Certification (CEEC)  
17th floor, BCDC Tower  
30th June Avenue  
Kinshasa  
Democratic Republic of Congo

## KONGO, Konžská republika

Bureau d'expertise, d'évaluation et de certification (BEEC)  
Ministère des Mines, des Industries Minières et de la Géologie  
BP 2474  
Brazzaville  
Republic of Congo

## POBŘEŽÍ SLONOVINY

Ministry of Mines and Energy  
BP V 91  
Abidjan  
Côte d'Ivoire

## CHORVATSKO

Ministry of Economy  
Zagreb  
Republic of Croatia

## EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ

European Commission  
DG External Relations/A/2  
B-1049 Brussels  
Belgium

## GHANA

Precious Minerals Marketing Company (Ltd.)  
Diamond House,  
Kinbu Road,  
P.O. Box M. 108  
Accra  
Ghana

## GUINEA

Ministry of Mines and Geology  
BP 2696  
Conakry  
Guinea

## GUYANA

Geology and Mines Commission  
P O Box 1028  
Upper Brickdam  
Stabroek  
Georgetown  
Guyana

## INDIE

The Gem & Jewellery Export Promotion Council  
Diamond Plaza, 5th Floor 391-A, Fr D.B. Marg  
Mumbai 400 004  
India

## INDONÉSIE

Directorate-General of Foreign Trade  
Ministry of Trade  
JI M.I. Ridwan Rais No 5  
Blok I lantai 4  
Jakarta Pusat Kotak Pos. 10110  
Jakarta  
Indonesia

## IZRAEL

Ministry of Industry and Trade  
P.O. Box 3007  
52130 Ramat Gan  
Israel

## JAPONSKO

United Nations Policy Division  
Foreign Policy Bureau  
Ministry of Foreign Affairs  
2-11-1, Shibakoen Minato-ku  
105-8519 Tokyo  
Japan

Mineral and Natural Resources Division  
Agency for Natural Resources and Energy  
Ministry of Economy, Trade and Industry  
1-3-1 Kasumigaseki, Chiyoda-ku  
100-8901 Tokyo  
Japan

## KOREA, Korejská republika

UN Division  
Ministry of Foreign Affairs and Trade  
Government Complex Building  
77 Sejong-ro, Jongro-gu  
Seoul  
Korea

Trade Policy Division  
Ministry of Commerce, Industry and Enterprise  
1 Joongang-dong, Kwacheon-City  
Kyunggi-do  
Korea

## LAOS, Laoská lidově demokratická republika

Department of Foreign Trade,  
Ministry of Commerce  
Vientiane  
Laos

## LIBANON

Ministry of Economy and Trade  
Beirut  
Lebanon

## LESOTHO

Commission of Mines and Geology  
P.O. Box 750  
Maseru 100  
Lesotho

## LIBÉRIE

Government Diamond Office  
Ministry of Lands, Mines and Energy  
Capitol Hill  
P.O. Box 10-9024  
1000 Monrovia 10  
Liberia

## MALAJSIE

Ministry of International Trade and Industry  
Blok 10  
Komplek Kerajaan Jalan Duta  
50622 Kuala Lumpur  
Malaysia

## MAURICIUS

Ministry of Commerce and Co-operatives  
Import Division  
2nd Floor, Anglo-Mauritius House  
Intendance Street  
Port Louis  
Mauritius

## NAMÍBIE

Diamond Commission  
Ministry of Mines and Energy  
Private Bag 13297  
Windhoek  
Namibia

## NORSKO

Section for Public International Law  
Department for Legal Affairs  
Royal Ministry of Foreign Affairs  
P.O. Box 8114  
0032 Oslo  
Norway

## NOVÝ ZÉLAND

Orgán vydávající certifikát:

Middle East and Africa Division  
Ministry of Foreign Affairs and Trade  
Private Bag 18 901  
Wellington  
New Zealand

Orgán pro dovoz a vývoz:

New Zealand Customs Service  
PO Box 2218  
Wellington  
New Zealand

## RUSKÁ FEDERACE

Gokhran of Russia  
14, 1812 Goda St.  
121170 Moscow  
Russia

## SIERRA LEONE

Ministry of Mineral Resources  
Youyi Building  
Brookfields  
Freetown  
Sierra Leone

## SINGAPUR

Ministry of Trade and Industry  
100 High Street  
#0901, The Treasury,  
Singapore 179434

## JIHOAFRICKÁ REPUBLIKA

South African Diamond Board  
240 Commissioner Street  
Johannesburg  
South Africa

## SRÍ LANKA

Trade Information Service  
Sri Lanka Export Development Board  
42 Nawam Mawatha  
Colombo 2  
Sri Lanka

## ŠVÝCARSKO

State Secretariat for Economic Affairs  
Export Control Policy and Sanctions  
Effingerstrasse 1  
3003 Berne  
Switzerland

TCHAJ-WAN, PENGHU, KINMEN A MATSU, Samostatné celní území

Export/Import Administration Division  
Bureau of Foreign Trade  
Ministry of Economic Affairs  
Taiwan

## TANZÁNIE

Commission for Minerals  
Ministry of Energy and Minerals  
PO Box 2000  
Dar es Salaam  
Tanzania

## THAJSKO

Ministry of Commerce  
Department of Foreign Trade  
44/100 Thanon Sanam Bin Nam-Nonthaburi  
Muang District  
Nonthaburi 11000  
Thailand

## TOGO

Directorate General — Mines and Geology  
B.P. 356  
216, Avenue Sarakawa  
Lomé  
Togo

## TURECKO

Foreign Exchange Department  
Undersecretariat of Treasury  
Hazine Mustesarligi Banka ve Kambiyo Genel Mudurlugu  
İnönü Bulvarı No: 36, 06510 Emek  
Ankara  
Turkey

## UKRAJINA

Ministry of Finance  
State Gemological Center  
Degtyarivska St. 38-44  
Kiev  
04119 Ukraine

International Department  
Diamond Factory 'Kristall'  
600 Letiya Street 21  
21100 Vinnitsa  
Ukraine

## SPOJENÉ ARABSKÉ EMIRÁTY

Dubai Metals and Commodities Centre  
PO Box 63  
Dubai  
United Arab Emirates

## SPOJENÉ STÁTY AMERICKÉ

U.S. Department of State  
2201 C St., N.W.  
Washington D.C.  
United States of America

## VENEZUELA

Ministry of Basic Industries and Mines  
Av. La Estancia, Urb. Chuao, Torre Las Mercedes, Piso 9  
Caracas  
Venezuela

## VIETNAM

Export-Import Management Department  
Ministry of Trade of Vietnam  
31 Trang Tien  
Hanoi 10.000  
Vietnam

## ZIMBABWE

Principal Minerals Development Office  
Ministry of Mines and Mining Development  
Private Bag 7709, Causeway  
Harare  
Zimbabwe“.

---

## PŘÍLOHA II

## „PŘÍLOHA III

**Seznam příslušných orgánů členských států a jejich úkolů uvedených v člancích 2 a 19**

## BELGIE

Federale Overheidsdienst Economie, KMO, Middenstand en Energie, Dienst Vergunningen/Service Public Fédéral Economie,

PME, Classes moyennes et Energie, Service Licence,  
Italiëlei 124, bus 71  
B-2000 Antwerpen  
Tel.: (32-3) 206 94 70  
Fax: (32-3) 206 94 90  
E-mail: kpcs-belgiumdiamonds@economie.fgov.be

V Belgii kontroly dovozu a vývozu surových diamantů vyžadované nařízením (ES) č. 2368/2002 a celní odbavení provádí pouze:

The Diamond Office  
Hovenierstraat 22  
B-2018 Antwerpen

## BULHARSKO

Ministry of Finance  
External Finance Directorate  
102, G. Rakovski str.  
Sofia, 1040  
Bulgaria  
Tel.: (359-2) 98 59 24 01/98 59 24 10/98 59 24 15  
Fax: (359-2) 98 12 498  
E-mail: feedback@minfin.bg

## ČESKÁ REPUBLIKA

V České republice kontroly dovozu a vývozu surových diamantů vyžadované nařízením (ES) č. 2368/2002 a celní odbavení provádí pouze:

Generální ředitelství cel  
Budějovická 7  
140 96 Praha 4  
Česká republika  
Tel.: (420-2) 61 33 38 41, (420-2) 61 33 38 59, cell (420-737) 213 793  
Fax: (420-2) 61 33 38 70  
E-mail: diamond@cs.mfcr.cz

## NĚMECKO

V Německu kontroly dovozu a vývozu surových diamantů vyžadované nařízením (ES) č. 2368/2002, včetně vydávání certifikátů Společenství, provádí pouze:

Hauptzollamt Koblenz  
Zollamt Idar-Oberstein  
Zertifizierungsstelle für Rohdiamanten  
Hauptstraße 197  
D-55743 Idar-Oberstein  
Tel.: (49-6781) 56 27-0  
Fax: (49-6781) 56 27-19  
E-mail: poststelle@zabir.bfinv.de

Pro účely čl. 5 odst. 3, článků 6, 9, 10, čl. 14 odst. 3, článků 15 a 17 uvedeného nařízení, které se týkají zejména závazku informovat Komisi, je příslušným německým orgánem tento subjekt:

Bundesfinanzdirektion Südost  
Krelingstraße 50  
D-90408 Nürnberg  
Tel.: (49-911) 376 35 61, 376 35 86, 376 35 82  
Fax: (49-911) 376 22 70  
E-mail: diamondcert@ofdn.bfinv.de

#### RUMUNSKO

Autoritatea Națională pentru Protecția Consumatorilor  
(National Authority for Consumer Protection)  
Strada Georges Clemenceau Nr. 5, sectorul 1  
Bd. Aviatorilor Nr. 72, sectorul 1 București, România,  
(72 Aviatorilor Bvd., sector 1, Bucharest, Romania)  
Cod postal (Postal code) 011865  
Tel.: (40-21) 318 46 35 / 312 98 90 / 312 12 75  
Fax: (40-21) 318 46 35 / 314 34 62  
www.anpc.ro

#### SPOJENÉ KRÁLOVSTVÍ

Government Diamond Office  
Global Business Group  
Room W 3.111.B  
Foreign and Commonwealth Office  
King Charles Street  
London SW1A 2AH  
Tel.: (44-207) 008 6903  
Fax: (44-207) 008 3905  
E-mail: GDO@gtnet.gov.uk“

---

## II

(Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění není povinné)

## DOPORUČENÍ

## RADA

## DOPORUČENÍ RADY

ze dne 14. května 2008

**o hlavních směrech hospodářských politik členských států a Společenství (2008–2010)**

(2008/390/ES)

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 99 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na doporučení Komise,

s ohledem na jednání v Evropské radě ve dnech 13. a 14. března 2008,

vzhledem k tomu, že Evropský parlament přijal usnesení k doporučení Komise,

DOPORUČUJE:

## ODDÍL A

**MAKROEKONOMICKÉ POLITIKY PRO RŮST  
A ZAMĚSTNANOST****A.1 Makroekonomické politiky vytvářející podmínky pro vyšší růst a zaměstnanost**

*Zajištění hospodářské stability za účelem zvýšení zaměstnanosti a růstového potenciálu*

Zdravé makroekonomické politiky a strukturální reformy týkající se trhu výrobků, práce a kapitálu jsou důležitým faktorem podpory dobře vyváženého hospodářského růstu a plného využití růstového potenciálu. Měnová politika může přispět svým zaměřením na cenovou stabilitu a – aniž by byl dotčen

tento cíl – podporou jiných obecných hospodářských politik, pokud jde o růst a zaměstnanost. Pro nové členské státy bude důležité, aby měnová politika a politika směnných kurzů přispívala k dosažení konvergence. Režimy směnných kurzů představují důležitou součást celkového rámce hospodářské a měnové politiky a měly by být zaměřeny na dosažení reálné a udržitelné nominální konvergence. Uvedené snahy by měly být podpořeny účastí v ERM II v odpovídající fázi po přistoupení.

Zajištění zdravé rozpočtové situace umožní plné a symetrické působení automatických rozpočtových stabilizátorů během daného hospodářského cyklu s cílem zajistit stabilizaci produkce na úrovni potenciálu. Ty členské státy, které již dosáhly zdravé rozpočtové situace, mají před sebou úkol tento stav udržet. Pro ostatní členské státy je zásadní, aby přijaly veškerá nezbytná nápravná opatření pro dosažení svých střednědobých rozpočtových cílů, a to zejména dochází-li ke zlepšování hospodářských podmínek, a vyhnuly se tak procyklickým politikám a dostaly se do situace, která zajistí dostatečný prostor pro plné působení automatických stabilizátorů v průběhu daného cyklu, dříve než dojde k dalšímu hospodářskému oslabení. V souladu se zprávou o reformě Paktu o stabilitě a růstu, kterou Evropská rada schválila dne 22. března 2005, by zejména měly členské státy eurozóny a systému ERM II, které dosud nedosáhly svých střednědobých rozpočtových cílů, dosáhnout ročního přizpůsobení ve výši 0,5 % HDP jako referenční hodnoty v cyklicky očištěném vyjádření a bez jednorázových a jiných dočasných opatření.

Střednědobé cíle jednotlivých členských států se liší v závislosti na rozdílných hospodářských a rozpočtových situacích a jejich vývoji. V souladu s reformou Paktu o stabilitě a růstu z roku 2005 budou střednědobé cíle přezkoumány s cílem lépe zohlednit fiskální zátěž vyplývající ze stárnutí obyvatelstva. Užitečným doplňkem paktu, který podpoří jeho cíle, může být navíc, opět v souladu s reformou v roce 2005, zavedení nebo posílení vnitrostátních fiskálních pravidel a institucí, včetně mechanismů sledování.

Dalším úkolem makroekonomické politiky v některých členských státech je fungovat v prostředí, kde dochází k rychlému snižování rozdílu v hospodářské úrovni, které je v různé míře doprovázeno vnějšími schodky, rychlým růstem objemu úvěrů a prohlubováním finančního sektoru. Pro zvládnutí vnější a vnitřní nerovnováhy je nezbytná fiskální zdrženlivost, účinný finanční dohled a podpora konkurenceschopnosti. Obezřetná fiskální politika je jedním z důležitých způsobů, jak udržet vnější schodky v mezích, v němž lze zajistit zdravé vnější financování. Vedle přínosů pro zdravý stav rozpočtu může fiskální zdrženlivost také omezit riziko přílišného růstu domácí poptávky, který by přinášel stále vyšší inflaci a výskyt makrofinančních rizik, jež by mohla vyvolat výkyvy reálných směnných kurzů a dlouhodobou ztrátu konkurenceschopnosti. Strukturální reformy a vhodná koordinace politik hrají zásadní úlohu při napomáhání národním hospodářstvím zvládat možný nepřiznivý vývoj v globální ekonomice.

#### *Hlavní směr č. 1 – Zajistit hospodářskou stabilitu pro udržitelný růst*

- 1) V souladu s Paktem o stabilitě a růstu by členské státy měly dodržovat své střednědobé rozpočtové cíle. Nebylo-li tohoto cíle dosud dosaženo, měly by členské státy přijmout veškerá nezbytná nápravná opatření pro jeho dosažení. Členské státy by se měly vyhnout procyklickým fiskálním politikám. Vedle toho je nezbytné, aby členské státy s nadměrným schodkem přijaly účinná opatření pro zajištění jeho neprodlené nápravy.
- 2) Členské státy vykazující schodky běžného účtu, u nichž existuje nebezpečí, že jejich stav je neudržitelný, by se o nápravu těchto schodků měly snažit prováděním strukturálních reforem, které oživí vnější konkurenceschopnost, a případně by k jejich nápravě měly přispívat pomocí fiskálních politik. Viz též integrovaný hlavní směr „Přispívat k dynamickému a řádnému fungování hospodářské a měnové unie“ (č. 6).

#### *Zajistit hospodářskou a fiskální udržitelnost jako základ pro zvýšení zaměstnanosti*

Bez změn politik a obecněji změn chování představuje stárnutí obyvatelstva Evropy rizika pro dlouhodobou udržitelnost hospodářství Evropské unie v souvislosti s nižším růstem potenciálního produktu na obyvatele v důsledku poklesu podílu osob v produktivním věku a zvýšení výdajů na důchody, sociální pojištění a systémy zdravotní péče a dlouhodobé péče. Nebudou-li uvedené problémy včas řešeny, může tento potenciální vývoj vést k podstatnému zvýšení dluhového zatížení. Jak ukazuje zpráva Komise o udržitelnosti, několik členských států je vystaveno vysokému riziku z hlediska udržitelnosti a řada dalších středně vysokému riziku.

Členské státy by se měly zabývat hospodářskými důsledky stárnutí obyvatelstva v souladu se zavedenou trojrozměrnou strategií pro řešení rozpočtových dopadů stárnutí obyvatelstva. To zahrnuje vhodnou kombinaci politik pro dosažení uspokojivého tempa snižování dluhu, mimo jiné dosažením střednědobých cílů, a pro poskytnutí pobídek za účelem zvýšení míry zaměstnanosti a nabídky pracovních sil, aby se kompenzovaly dopady budoucího poklesu podílu osob v produktivním věku, jakož i reformy důchodového systému a systému zdravotní péče. Je rovněž nezbytné modernizovat systémy sociální ochrany tak, aby byly finančně životaschopné, osobám v produktivním věku poskytovaly pobídky pro aktivní účast na trhu práce a zároveň podporovaly cíle těchto systémů z hlediska dostupnosti a přiměřenosti. Zlepšeným vzájemným působením mezi systémy sociální ochrany a trhy práce lze odstranit deformace a podpořit prodlužování pracovního života s ohledem na vyšší střední délku života. Politiky na podporu zdraví, včetně preventivní zdravotní péče, by mohly napomoci zvýšit část života strávenou v dobrém zdraví, a tím podpořit udržitelnost systémů zdravotní péče.

#### *Hlavní směr č. 2 – Zajistit hospodářskou a fiskální udržitelnost jako základ pro zvýšení zaměstnanosti*

Členské státy by s ohledem na očekávané náklady v souvislosti se stárnutím populace měly

- 1) udržovat dostatečné tempo snižování veřejného zadlužení v zájmu posílení veřejných financí;
- 2) reformovat a posílit systémy důchodového zabezpečení, sociálního pojištění a zdravotní péče, aby zajistily jejich finanční životaschopnost, sociální přiměřenost a dostupnost;
- 3) přijmout opatření ke zvýšení účasti na trhu práce a nabídky pracovních sil, zejména v případě žen a mladých a starších pracovníků, a podporovat celoživotní přístup k práci s cílem zvýšit v ekonomice počet odpracovaných hodin.

Viz též integrovaný hlavní směr „Podporovat celoživotní přístup k práci“ (č. 18 a též 4, 19 a 21).

#### *Podporovat efektivní rozdělování zdrojů zaměřené na růst a zaměstnanost*

Aby mohl veřejný sektor plně přispívat k růstu a zaměstnanosti, nezbytně potřebuje kvalitně nastavený daňový a výdajový systém podporující účinné rozdělování zdrojů. Toho lze dosáhnout přesměrováním výdajů do kategorií podporujících růst,

jakými jsou výzkum a vývoj, fyzická infrastruktura, technologie šetrné k životnímu prostředí, lidský kapitál a znalosti, aniž by byly ohroženy cíle hospodářské stability a udržitelnosti. Veřejné zdroje musí být využívány co nejúčinnějším a nejúčelnějším způsobem. Členské státy mohou podpořit kontrolu kategorií výdajů prostřednictvím odpovídajících rozpočtových institucí a přiměřených fiskálních rámců, například uplatňováním výdajových pravidel a rozpočtování podle výkonnosti, které přesouvá těžiště pozornosti od výdajů ke skutečně dosaženým výsledkům, jakož i zavedením hodnotících mechanismů, jež zajistí kvalitní vypracování jednotlivých reformních opatření i celkových reformních balíčků. Klíčovými prioritami pro hospodářství Unie je zajistit, aby daňové systémy a jejich vzájemné působení se systémy dávek zvyšovaly pobídky k práci a k investicím, podporovat vyšší růst prostřednictvím vyšší zaměstnanosti a většího objemu investic a posílit účinnost a účelnost výdajů s cílem zlepšit kvalitu veřejných financí.

*Hlavní směr č. 3 – Podporovat efektivní rozdělování zdrojů zaměřené na růst a zaměstnanost*

Aniž jsou dotčeny hlavní směry hospodářské stability a udržitelnosti, měly by členské státy pozměnit strukturu veřejných výdajů směrem ke kategoriím podporujícím růst v souladu s Lisabonskou strategií, přizpůsobit daňové systémy v zájmu posílení růstového potenciálu, zajistit, aby byly zavedeny mechanismy pro hodnocení vztahů mezi veřejnými výdaji a dosahováním cílů politik, a zajistit celkovou soudržnost souborů reformních opatření.

Viz též integrovaný hlavní směr „Podporovat udržitelné využívání zdrojů a posilovat vzájemnou součinnost mezi ochranou životního prostředí a růstem“ (č. 11).

*Zajistit, aby vývoj mezd přispíval k růstu a stabilitě a doplňoval strukturální reformy*

Vývoj mezd může přispět ke stabilizaci makroekonomických podmínek a ke správné kombinaci politik podporujících zaměstnanost. To však vyžaduje, aby růst reálných mezd odpovídal základnímu tempu růstu produktivity ve střednědobém výhledu a aby byl v souladu s mírou rentability, jež umožňuje investice podporující produktivitu, růst kapacit a zaměstnanost. K tomu je třeba, aby dočasné faktory, jakými jsou kolísání produktivity způsobené cyklickými vlivy nebo jednorázové nárůsty celkové míry inflace, neměly za následek neudržitelnou tendenci růstu mezd a aby vývoj mezd odrážel podmínky na místním trhu práce. V zemích s klesajícími podíly na světovém trhu je nezbytné zpomalení růstu mezd spolu s reformami na zvýšení produktivity, které zajistí přizpůsobení jednotkových nákladů práce za účelem obnovení konkurenceschopnosti. Tyto aspekty je třeba zohlednit v rámci pokračujícího dialogu a výměny informací mezi měnovými a fiskálními orgány a sociálními partnery prostřednictvím makroekonomického dialogu.

*Hlavní směr č. 4 – Zajistit, aby vývoj mezd přispíval k makroekonomické stabilitě a růstu, a zvýšit přizpůsobivost; k tomu by členské státy měly podporovat vhodné rámcové podmínky pro systémy mzdového vyjednávání a současně plně respektovat úlohu sociálních partnerů s cílem podpořit vývoj nominálních mezd a nákladů na pracovní sílu v souladu s cenovou stabilitou a vývojem produktivity ve střednědobém výhledu a zohlednit rozdíly mezi kvalifikacemi a podmínkami místních trhů práce.*

Viz též integrovaný hlavní směr „Zajistit vývoj nákladů na pracovní sílu a metody stanovování mezd podporující zaměstnanost“ (č. 22).

*Prosazovat soudržnou makroekonomickou a strukturální politiku a politiku zaměstnanosti*

Úkolem zdravých makroekonomických politik je zajistit podmínky, které přispívají k tvorbě pracovních míst a k růstu. Strukturální reformy, které jsou v souladu se zdravou fiskální situací v krátkodobém a střednědobém výhledu, jsou zcela zásadní pro zvyšování produktivity a zaměstnanosti ve střednědobém výhledu, což vede k plnému využívání a posilování růstového potenciálu. Přispívají rovněž k fiskální udržitelnosti, makroekonomické stabilitě a odolnosti vůči šokům. Vhodné makroekonomické politiky jsou zároveň klíčem k tomu, aby strukturální reformy měly co největší přínos pro růst a zaměstnanost. Hlavním prvkem komplexní hospodářské strategie členských států je zajistit, aby členské státy měly ucelený soubor strukturálních politik podporujících makroekonomický rámec a naopak makroekonomické prostředí vhodné pro provádění strukturálních politik. Výsledkem tržních reforem a investic do lidského kapitálu musí být zejména zlepšení celkové přizpůsobivosti hospodářství a jejich schopnosti reagovat na změny cyklických ekonomických podmínek i na dlouhodobé tendence, jako jsou globalizace a vývoj technologií. V tomto ohledu jsou důležité reformy daňového systému a systému dávek zajišťující, aby se vyplatilo pracovat a aby byly minimalizovány faktory odrazující od účasti na trhu práce.

*Hlavní směr č. 5 – Podporovat větší soudržnost mezi makroekonomickou a strukturální politikou a politikou zaměstnanosti*

Členské státy by měly uskutečňovat reformy v oblasti trhu práce a trhu zboží a služeb, které současně zvyšují růstový potenciál a podporují makroekonomický rámec zvyšováním pružnosti, mobility výrobních faktorů a schopnosti přizpůsobit se vývoji trhu práce a trhu zboží a služeb v reakci na globalizaci, technologický pokrok, změny poptávky i cyklické změny. Členské státy by zejména měly: zajistit, aby daňová reforma a reforma dávek dostaly nový impuls za účelem zlepšení pobídek a dosažení toho, že práce se bude vyplácet; zvýšit přizpůsobivost trhů práce kombinující pružnost a jistotu v oblasti zaměstnanosti a prostřednictvím investic do lidského kapitálu zlepšit zaměstnatelnost.

Viz též integrovaný hlavní směr „Podporovat pružnost ve spojení s jistotou zaměstnání a zmírnit segmentaci trhu práce, s nálezitým přihlédnutím k úloze sociálních partnerů“ (č. 21, č. 19).

## A.2 Zajištění dynamické a dobře fungující eurozóny

Od okamžiku vzniku eurozóny před téměř deseti lety vstoupily do eurozóny čtyři další země. Euro napomohlo ukotvit hospodářskou stabilitu v zemích eurozóny, a tím těmto zemím zajistilo příznivé podmínky pro financování a zmírnilo dopady kolísání směnných kurzů. Pomalejší růst výkonnosti v některých částech eurozóny a přetrvávající rozdíly mezi jednotlivými zeměmi eurozóny z hlediska tempa růstu a míry inflace vyvolávají otázky, zda mechanismy vnitřního přizpůsobování uvnitř eurozóny fungují správně, a naznačují, že se hospodářské politiky a správní struktury možná zatím plně nepřizpůsobily a dosud nevyužívají všech výhod měnové unie. Vzhledem k tomu, že země eurozóny již nemohou nezávisle uplatňovat měnovou politiku nebo politiku směnných kurzů, jsou další strukturální reformy klíčem ke schopnosti hladce se přizpůsobovat hospodářským otřesům a obnovit konkurenceschopnost těchto zemí, a tím zajistit udržitelný základ pro hospodářský růst.

Je třeba, aby kombinace politik v eurozóně podporovala hospodářský růst a současně zabezpečovala dlouhodobou udržitelnost a stabilitu. V současné situaci je důležité, aby kombinace politik podporovala důvěru mezi spotřebiteli a investory, z čehož rovněž vyplývá, že je nutné se i nadále zaměřovat na stabilitu ve střednědobém výhledu. Rozpočtová politika musí zajistit takový stav veřejných financí, který podporuje cenovou stabilitu a který je v souladu s potřebou připravit se na dopady stárnutí obyvatelstva na jedné straně a na druhé straně umožní dosáhnout takové struktury veřejných výdajů a příjmů, která by podpořila hospodářský růst. V dubnu roku 2007 souhlasila Euroskupina s tím, že „při využití příznivých podmínek hospodářského cyklu by většina členských států eurozóny svých střednědobých cílů dosáhla v roce 2008 nebo 2009 a všechny členské státy eurozóny by si za cíl měly stanovit nejpozději rok 2010“. Vzhledem k vysokému podílu veřejného sektoru na ekonomické činnosti v eurozóně má kvalita veřejných financí významný vliv na výkon hospodářství. Je rovněž nezbytné, aby zdroje byly vynakládány účinným a účelným způsobem, s cílem posílit růstový potenciál a minimalizovat narušení trhu vyplývající z financování veřejných činností. Komplexní strukturální reformy umožní eurozóně zvyšovat její růstový potenciál a zajistit, aby silnější růst případně nevyvolal vyšší inflaci. Pro členské státy eurozóny jsou zvláště významné reformy usilující o přizpůsobivější, začleňující a integrované trhy práce, větší hospodářskou soutěž na trzích se zbožím a službami a o hlubší integraci finančních trhů, ve spojení s makroekonomickými politikami zaměřenými na růst a stabilitu, protože značným způsobem ovlivňují jejich schopnost přiměřeně se přizpůsobovat šokům.

Ve snaze přispět k mezinárodní ekonomické stabilitě a zajistit lepší zastoupení svých hospodářských zájmů se eurozóna musí plně podílet na mezinárodní spolupráci v oblasti měnové a hospodářské politiky. Přestože zavedení dvouletého předsednictví Euroskupiny od roku 2005 přineslo vnějšímu zastupování eurozóny větší stabilitu, její vnější zastupování je třeba dále zdokonalit v souladu se stávajícími dohodami, aby eurozóna mohla plnit vedoucí strategickou úlohu při rozvoji globálního ekonomického systému, která bude odpovídat jejímu hospodářskému významu.

Vzájemná provázanost a potřeba společné agendy jsou v eurozóně nejsilnější. Společná měna a společná měnová politika dodávají koordinaci zvláštní rozměr, který by mohl posílit úlohu eurozóny při dosahování růstu a vytváření pracovních míst v celé Unii.

*Hlavní směr č. 6 – Přispívat k dynamickému a řádnému fungování hospodářské a měnové unie; k tomu potřebují členské státy eurozóny zajistit lepší koordinaci svých hospodářských a rozpočtových politik, a zejména*

- 1) věnovat zvláštní pozornost udržitelnosti svých veřejných financí v plném souladu s Paktem o stabilitě a růstu;
- 2) přispívat ke kombinaci politik, která podporuje hospodářské oživení a je slučitelná s cenovou stabilitou, a tím posiluje důvěru mezi podnikateli a spotřebiteli v krátkodobém výhledu, přičemž v dlouhodobém výhledu je slučitelná s udržitelným růstem;
- 3) prosazovat strukturální reformy, které zvýší dlouhodobý potenciální růst eurozóny a zlepší její produktivitu, konkurenceschopnost a ekonomické přizpůsobení asymetrickým šokům, a věnovat zvláštní pozornost politikám zaměstnanosti a
- 4) zajistit, aby vliv eurozóny na globální ekonomický systém odpovídal jejímu hospodářskému významu.

## ODDÍL B

**MIKROEKONOMICKÉ REFORMY SMĚŘUJÍCÍ KE ZVÝŠENÍ RŮSTOVÉHO POTENCIÁLU EVROPY**

Pro zvýšení růstového potenciálu Unie a pro podporu makroekonomické stability jsou nezbytné strukturální reformy, protože zvyšují efektivitu a přizpůsobivost evropského hospodářství. K růstu produktivity přispívají hospodářská soutěž, lidský kapitál, investice a inovace. Ke zvýšení růstového potenciálu Evropy je třeba, aby byl dosažen pokrok jak ve vytváření pracovních míst, tak i v růstu produktivity. Poté, co Evropa po více než deset let zaostávala v růstu produktivity za USA, se růst produktivity v Unii od poloviny roku 2005 zrychluje, i když v mnoha odvětvích služeb se zastavil. Udržení tohoto vývojového trendu je pro Unii velkou výzvou, zejména s ohledem na její stárnoucí populaci. Odhaduje se, že samotné stárnutí populace sníží stávající míru potenciálního růstu téměř o polovinu. Pro zachování životní úrovně a její budoucí zvýšení, jakož i pro zajištění vysoké úrovně sociální ochrany, je tedy nezbytné nutné růst produktivity znovu urychlit, zajistit lépe vzdělanou, kvalifikovanou a motivovanou pracovní sílu a zvýšit počet odpracovaných hodin. Větší spolupráce mezi jednotlivými úrovněmi státní správy navíc umožní soudržnější, koordinovanější a účinnější tvorbu příslušných politik.

**B.1 Znalosti a inovace — hnací síly udržitelného růstu**

Znalosti nabyté prostřednictvím investic do výzkumu a vývoje, inovací, vzdělání, kvalifikací a celoživotního učení jsou hlavní hnací silou dlouhodobého růstu. Politiky zaměřené na zvyšování investic do znalostí a na posilování inovační schopnosti hospodářství Unie jsou ústředním prvkem Lisabonské strategie pro růst a zaměstnanost. Proto se vnitrostátní a regionální programy pro období 2007–2013 v souladu s lisabonskými cíli ve zvýšené míře zaměřují na investice do těchto oblastí.

*Zvýšit a zlepšit investice do výzkumu a vývoje s cílem zřídit evropský prostor znalostí*

Vysoká úroveň výzkumu a vývoje představuje klíčový vstup pro inovační proces, a proto významně přispívá k naší budoucí konkurenceschopnosti. Výzkum a vývoj má na hospodářský růst vliv v mnoha ohledech: zaprvé může přispívat k vytváření nových trhů nebo výrobních postupů; zadruhé může vést k postupnému zlepšování již existujících výrobků a výrobních postupů; zatřetí zvyšuje schopnost země osvojovat si nové technologie; a čtvrté prosazuje inovační potenciál. Při dosahování udržitelného růstu hrají významnou úlohu environmentální technologie a ekologické inovace.

Unie v současné době věnuje na výzkum a vývoj přibližně 1,85 % svého HDP (v jednotlivých členských státech je to však v rozmezí od necelých 0,5 % do téměř 4 % HDP). Výdaje na výzkum a vývoj vyjádřené v poměru k HDP od roku 2000 mírně klesají. Navíc jen zhruba 55 % výdajů na výzkum financuje v Unii podnikatelský sektor. Nízké úrovně soukromých

investic do výzkumu a vývoje jsou jednou z nejdůležitějších příčin odstupu mezi Uníí a USA v oblasti inovací. Je proto třeba postupovat rychleji ve vytváření Evropského výzkumného prostoru, včetně plnění společného cíle Unie, kterým je zvýšení investic do výzkumu na 3 % HDP do roku 2010. Členské státy se vyzývají, aby podaly zprávy o svých výdajových cílech v oblasti výzkumu a vývoje a o opatřeních k jejich dosažení v rámci svých národních programů reforem a výročních zprávách o provádění a aby se přitom zaměřily zejména na začlenění evropského rozměru do svých vnitrostátních politik týkajících se výzkumu a vývoje. Nejdůležitější výzvou je zavést rámcové podmínky, nástroje a pobídky pro to, aby podniky do výzkumu více investovaly.

Veřejné výdaje na výzkum musí být vynakládány efektivněji a musí se zlepšit spojení mezi veřejným výzkumem a soukromým sektorem. Je třeba posílit střediska a sítě excellence, koordinovaně rozvíjet moderní výzkumnou infrastrukturu a obecně lépe využívat mechanismy veřejné podpory, aby se podpořily inovace ze strany soukromého sektoru, a rovněž je třeba zajistit lepší pákový efekt veřejných investic a moderní řízení výzkumných institucí a vysokých škol. Dále je důležité zajistit, aby podniky působily v konkurenčním prostředí, protože hospodářská soutěž je důležitým motivačním faktorem pro soukromé investice do inovací. V neposlední řadě je nutné vynaložit značné úsilí ke zvýšení počtu a kvality výzkumných pracovníků aktivně působících v Evropě, což zejména znamená zvýšit zájem o studium vědeckých, technických a inženýrských oborů, podporovat profesní rozvoj a omezit překážky bránící mezinárodní, evropské i meziodvětvové mobilitě výzkumných pracovníků, včetně překážek bránících zaměstnávání a znovuzачeňování špičkových pracovníků působících v zahraničí, zahraničních výzkumných pracovníků a studentů. Evropský rozměr výzkumu a vývoje by měl být posílen, pokud jde o společné financování, zajištění klíčového počtu výzkumných pracovníků a optimální množství výzkumných infrastruktur na úrovni Unie v prioritních oblastech vyžadujících velký objem finančních prostředků, a dále prostřednictvím snížení překážek bránících mobilitě výzkumných pracovníků, vysokoškolských pedagogů a studentů. K posílení schopnosti vytvářet a přijímat nové znalosti je nutné vynaložit větší úsilí na zlepšení a udržení kvality vzdělávání, zejména vysokoškolského.

*Hlavní směr č. 7 – Zvýšit a zlepšit investice do výzkumu a vývoje, zejména ze strany soukromého sektoru; k tomu se potvrzuje celkový cíl 3 % HDP pro rok 2010 s vhodným rozdělením mezi soukromé a veřejné investice; členské státy stanoví konkrétní úrovně pro jednotlivá mezidobí. Členské státy by rovněž měly dále rozvíjet kombinovaná opatření vhodná pro podporu výzkumu a vývoje, zejména výzkumu a vývoje v podnikatelském sektoru, pomoci*

- 1) zlepšení rámcových podmínek a zajištění dostatečně konkurenčního a atraktivního prostředí pro fungování společností;

- 2) účelnějších a účinnějších veřejných výdajů na výzkum a vývoj a rozvoje partnerství veřejného a soukromého sektoru;
- 3) rozvíjení a dalšího posilování – a případně dalšího vytváření – středisek excelence vzdělávacích a výzkumných institucí v členských státech a zlepšování spolupráce a převodů technologií mezi veřejnými výzkumnými instituty a soukromými podniky;
- 4) rozvíjení a lepšího využívání pobídek s cílem povzbudit a podpořit soukromý výzkum a vývoj;
- 5) modernizace řízení výzkumných institucí a vysokých škol;
- 6) zajištění dostatečné nabídky kvalifikovaných výzkumných pracovníků tím, že se zvýší zájem studentů o vědecké, technické a inženýrské obory alepší se profesní rozvoj a podpora evropské, mezinárodní i meziodvětvové mobility výzkumných a vývojových pracovníků.

#### Podporovat inovace

Dynamika evropského hospodářství je závislá na jeho schopnosti tvořit a inovovat. Pro inovace je třeba vytvořit rámcové hospodářské podmínky. Tím se rozumějí dobře fungující finanční trhy a trhy zboží a služeb, jakož i účinné a dostupné prostředky k vymáhání práv duševního vlastnictví. Inovace jsou na trh často zaváděny novými podniky, pro které může být velkým problémem získání finančních prostředků. Inovační aktivity by tedy měly posíleny prostřednictvím opatření na podporu zakládání a růstu inovačních podniků, včetně lepší dostupnosti finančních prostředků. Šíření technologií a politiky zaměřené na lepší integraci národních inovačních a vzdělávacích systémů je možné podporovat rozvojem inovačních středisek a sítí a též inovačními podpůrnými službami zaměřenými na malé a střední podniky. Pro zaostávající země a regiony je obzvláště přínosné předávání znalostí prostřednictvím mobility výzkumných pracovníků, přímých zahraničních investic nebo prostřednictvím dovozu technologie. Rovněž je velmi důležité, aby se posílila další integrace znalostního trojúhelníku, tedy výzkumu a vývoje, vzdělání a inovací. K nezbytným předpokladům excelence a inovací patří zejména vysoká kvalita vzdělávacích systémů a systémů odborné přípravy.

Obecná inovační strategie Unie se proto zaměřuje na práva duševního vlastnictví, standardizaci, využívání veřejných zakázek ke stimulaci inovací, společné technologické iniciativy, posílení inovací na předních trzích, spolupráci mezi institucemi poskytujícími vysokoškolské vzdělávání, výzkumnými institucemi a podniky, včetně inovací typu „open source“, podporu inovací v regionech, inovace ve službách a jiné než technolo-

gické inovace a zlepšování přístupu podniků k financování, zejména k rizikovému kapitálu.

Je nezbytné, aby Unie našla řešení pro systém řešení sporů týkajících se patentů a pro patent Společenství.

*Hlavní směr č. 8 – Usnadnit inovace ve všech podobách; k tomu by se členské státy měly zaměřit na*

- 1) zlepšení podpůrných služeb v oblasti inovací, zejména pro šíření a transfer technologií;
- 2) vytváření a rozvoj inovačních středisek, sítí a inkubátorů sdružujících vysoké školy, výzkumné instituce a podniky, rovněž na regionální a místní úrovni, pomáhající překlenout technologické rozdíly mezi regiony;
- 3) podporu přeshraničního šíření znalostí, včetně přímých zahraničních investic;
- 4) podporu zadávání veřejných zakázek v oblasti inovačních produktů a služeb;
- 5) lepší dostupnost domácího a mezinárodního financování;
- 6) účinné a dostupné prostředky k vymáhání práv duševního vlastnictví.

Šíření informačních a komunikačních technologií (IKT) v souladu s cíli a opatřeními iniciativy i2010 představuje rovněž významný způsob, jak zlepšit produktivitu a následně i hospodářský růst. Až dosud nebyla Unie schopna přínosu IKT plně využít, a to zejména v důsledku stále nedostatečných investic do IKT, organizačních inovací a schopností ovládat nástroje IKT. Širší a efektivnější využívání IKT a zajištění bezproblémově fungujícího jednotného trhu v oblasti služeb elektronických komunikací posílí budoucí konkurenceschopnost evropských podniků. Je proto rovněž nezbytné zmírnit fragmentaci elektronického vnitřního trhu a zabránit jí tím, že se zavedou elektronické služby, jež budou interoperabilní i přes hranice členských států a ve všech segmentech. Jako základ pro interoperabilitu a inovace jsou užitečné otevřené standardy IKT. Zajistit je třeba i zabezpečení sítí, bezpečnost a ochranu údajů i celkovou konvergenci. Členské státy by měly podporovat zřizování širokopásmových sítí, a to i v nedostatečně pokrytých regionech, aby se rozvíjela znalostní ekonomika a snížily rozdíly mezi regiony z hlediska hospodářského, sociálního a kulturního vývoje, a dále by měly zřizováním vysokorychlostních širokopásmových sítí posilovat růst a inovace v nových službách.

*Hlavní směr č. 9 – Usnadnit rozšiřování a efektivní využívání IKT a vybudovat všem přístupnou informační společnost; k tomu by členské státy měly*

- 1) podporovat obecné využívání IKT ve veřejných službách, malých a středních podnicích a v domácnostech;
- 2) nastavit nezbytný rámec pro související změny v organizaci práce v hospodářství;
- 3) prosazovat silné zastoupení evropského průmyslu v klíčových segmentech IKT;
- 4) podporovat vývoj silných odvětví IKT a odvětví tvorby obsahů, jakož i fungujících trhů;
- 5) v zájmu vytvoření informačního prostoru bez hranic zajistit bezpečnost sítí a informací i jejich konvergenci a interoperabilitu;
- 6) v zájmu rozvoje znalostní ekonomiky podpořit zřizování širokopásmových sítí, včetně sítí pro nedostatečně pokryté regiony. Viz též integrovaný hlavní směr „Podporovat pružnost ve spojení s jistotou zaměstnání a zmírnit segmentaci trhu práce, s náležitým přihlédnutím k úloze sociálních partnerů“ (č. 21).

*Posílit konkurenční výhody evropské průmyslové základny*

Silná průmyslová základna má pro hospodářství Unie zásadní význam. Konkurenceschopnost Unie závisí na schopnosti ekonomiky přeměňovat hospodářské činnosti do odvětví s vyšší produktivitou. Přístup, v němž jsou veřejné politiky příznivé pro inovace a zaměstnanost a regionální a další politiky jsou správně integrovány, přispívá k rozvoji průmyslové základny Unie. Aby Evropa posílila a udržela své vedoucí postavení v oblasti ekonomiky a technologií, musí zvýšit svou schopnost vyvíjet a uvádět na trh nové technologie, včetně IKT a environmentálních technologií. Tam, kde z důvodů rozsahu nebo působnosti nemohou jednotlivé členské státy samotné úspěšně čelit selháním trhu, je třeba analyzovat a využít synergetické účinky vyplývající ze společného řešení otázek v oblasti výzkumu, regulace a financování na evropské úrovni. Unie dosud nedokázala plně využít svůj technologický potenciál.

Evropská průmyslová politika by se proto měla zasadit o vytvoření rovných podmínek pro podniky na základě spravedlivé hospodářské soutěže. Tam, kde jsou přínosy pro společnost větší než přínosy pro soukromý sektor, napomůže k využívání tohoto technologického potenciálu společné používání evropských špičkových znalostí, rozvoj partnerství veřejného a soukromého sektoru a spolupráce mezi členskými státy.

*Hlavní směr č. 10 – Posílit konkurenční výhody průmyslové základny; k tomu potřebuje Evropa na celém svém území solidní průmyslovou síť. Nezbytné prosazování moderní a aktivní průmyslové politiky znamená posilování konkurenčních výhod průmyslové základny, včetně přispívání k rámcovým podmínkám atraktivním pro výrobu i pro služby, přičemž se zajistí, aby se opatření na vnitrostátní, nadnárodní a evropské úrovni vzájemně doplňovala. Členské státy by měly*

- 1) začít tím, že v klíčových průmyslových odvětvích stanoví faktory přidané hodnoty a konkurenceschopnosti a že budou řešit úkoly, které před ně staví globalizace;
- 2) zaměřit své úsilí na vývoj nových technologií a trhů.
  - a) Z toho vyplývá zejména závazek podporovat nové technologické iniciativy založené na partnerství veřejného a soukromého sektoru a na spolupráci mezi členskými státy, což pomůže vyřešit skutečná selhání trhu.
  - b) To rovněž předpokládá vytváření a rozvoj sítí regionálních a místních seskupení v celé Unii s větším zapojením malých a středních podniků.

Viz též integrovaný hlavní směr „Zlepšit přizpůsobování se potřebám trhu práce“ (č. 20).

*Podporovat udržitelné využívání zdrojů*

Dlouhodobý úspěch Unie závisí rovněž na zvládnutí celé řady úkolů týkajících se zdrojů a životního prostředí, které by se v případě, že by se neřešily nebo řešily způsobem nákladově neefektivním, staly brzdou budoucího růstu. Nedávný vývoj zdůraznil naléhavost otázky efektivního využívání energií a snížení závislosti evropského hospodářství na kolísání cen ropy. Je zapotřebí zaujmout integrovaný přístup k politice

v oblasti klimatu a energetiky, aby se zvýšila bezpečnost dodávek, zajistila konkurenceschopnost hospodářství Unie a dostupnost cenově přijatelné energie a zároveň se přispělo k boji proti změně klimatu. Členské státy a Společenství musí do roku 2020 přispět k dosažení cílů Unie, kterými jsou snížení emisí skleníkových plynů minimálně o 20 %, nejméně 20 % podíl obnovitelných zdrojů energie a zlepšení energetické účinnosti nejméně o 20 %, jakož i k přípravě na 30 % snížení emisí skleníkových plynů do roku 2020 jako příspěvek Unie k celosvětové a komplexní dohodě pro období po roce 2012, pokud se další rozvinuté země zaváží ke srovnatelným snížením emisí a hospodářsky vyspělejší země k tomu, že přispějí odpovídajícím způsobem. Politiku je třeba koncipovat tak, aby zajistily, že těchto cílů bude dosaženo hospodářsky nejefektivnějším způsobem a při co nejnižších nákladech. Klíčovým problémem bude zajistit, aby se přechod na nízkouhlíkovou ekonomiku uskutečnil způsobem, jenž je v souladu s konkurenceschopností Unie, podporuje zdravé a udržitelné řízení veřejných financí a přispívá k širším cílům růstu v souladu s Lisabonskou strategií pro růst a zaměstnanost. Je nanejvýš důležité, aby členské státy pokračovaly v boji proti změně klimatu v zájmu dosažení toho, že celosvětová teplota nevzroste o více než 2 °C oproti úrovním před průmyslovou revolucí, jakož i v hospodárném uskutečňování cílů Kjótského protokolu. Členské státy by měly do roku 2010 zastavit snižování biologické rozmanitosti a zachovat ekosystémové služby, zejména začleněním tohoto požadavku do jiných politik, s ohledem na význam biologické rozmanitosti pro některá hospodářská odvětví.

Zásadní význam má i rozvoj účinné a udržitelné dopravní politiky, a to mimo jiné i tím, že bude umožněna účinná internalizace externích nákladů. V této souvislosti má klíčovou roli využívání tržních nástrojů tak, aby ceny lépe odrážely škody na životním prostředí a společenské náklady; rovněž je důležité, aby se vhodné cenové signály mohly plně projevit. Mělo by také dojít k posílení systému Unie pro obchodování s emisemi. Podporou rozvoje a využíváním technologií šetrných k životnímu prostředí a ekologických inovací, zahrnutím ekologických aspektů do veřejných zakázek, bráním zvláštního ohledu na malé a střední podniky, odstraněním podpor škodících životnímu prostředí a dalšími nástroji dané politiky, včetně zdanění, subvencí a poplatků souvisejících s životním prostředím, lze zlepšit inovační výkonnost a více přispívat k udržitelnému rozvoji. Společnosti v Unii patří například mezi světové špičky ve vývoji nových technologií v oblasti obnovitelných zdrojů energie. Zejména v souvislosti s přetrvávající tendencí ke zvyšování cen energií a s rostoucím nebezpečím klimatických změn je důležité prosazovat efektivnější využívání energií, které bude přínosné jak pro růst, tak pro udržitelný rozvoj.

*Hlavní směr č. 11* – Podporovat udržitelné využívání zdrojů a posilovat vzájemnou součinnost mezi ochranou životního prostředí a růstem; k tomu by členské státy měly

1) stanovit jako prioritu efektivní využívání energií a kogenerační výrobu energie, rozvoj udržitelných a obnovitelných druhů energie a rychlé zavádění technologií šetrných k životnímu prostředí a ekologicky účinných technologií a) na jedné straně v rámci vnitřního trhu, zejména v dopravě a v energetice, mj. pro snížení závislosti evropského hospodářství na kolísání cen ropy, b) na straně druhé ve vztahu ke zbytku světa, jako sektor se značným exportním potenciálem;

2) podporovat rozvoj nástrojů pro internalizaci externích environmentálních nákladů a oddělení hospodářského růstu od poškozování životního prostředí. Zavádění těchto priorit by mělo být v souladu s platnými právními předpisy Společenství a s opatřeními a nástroji navrženými v plánu opatření pro oblast environmentálních technologií (ETAP), mimo jiné prostřednictvím a) využívání tržních nástrojů, b) rizikových fondů a financování výzkumu a vývoje, c) podpory udržitelných modelů výroby a spotřeby, včetně zahrnutí ekologických aspektů do veřejných zakázek, d) zvláštního ohledu na malé a střední podniky a e) reformy podpor, které mají značně negativní vliv na životní prostředí a jsou neslučitelné s udržitelným rozvojem, za účelem jejich postupného odstranění;

3) usilovat o splnění cíle zastavit do roku 2010 snižování biologické rozmanitosti, zejména začleněním tohoto požadavku do jiných politik, s ohledem na význam biodiverzity pro některá hospodářská odvětví;

4) pokračovat v boji proti změně klimatu a přitom úsporným způsobem plnit kjótské cíle, zejména pokud jde o malé a střední podniky.

Viz též integrovaný hlavní směr „Podporovat efektivní rozdělování zdrojů zaměřené na růst a zaměstnanost“ (č. 3).

## B.2 Zvýšení přitažlivosti Evropy pro investory i pracovníky

Přitažlivost Evropské unie pro investice závisí mimo jiné na velikosti a otevřenosti jejích trhů, na jejím právním prostředí, na kvalitě její pracovní síly a kvalitě její infrastruktury.

*Rozšířit a prohloubit vnitřní trh*

Zatímco vnitřní trh zboží je poměrně dobře integrován, zůstávají trhy služeb právně i fakticky dosti roztržité. Úplné a včasné provedení směrnice o službách bude významným krokem směrem k plné funkčnosti vnitřního trhu služeb. Odstranění veškerých překážek, mimo jiné i snížením administrativní zátěže, která brání přeshraničním aktivitám, pomůže využít plného potenciálu sektoru služeb v Evropě. Důležité je také zlepšit daňové prostředí. Fungování jednotného trhu je možno zlepšit nepřetržitým úsilím o řešení daňových podvodů a odstranění škodlivé daňové soutěže a zesílenou spoluprací v oblasti zdanění mezi členskými státy a případně na evropské úrovni, při respektování pravomocí členských států. Činnost v této oblasti bude pokračovat, včetně řešení překážek vnitřního trhu. Rovněž úplná integrace finančních trhů prováděním strategie uvedené v bílé knize o finančních službách 2005–2010 by zvýšila produkci a zaměstnanost tím, že by umožnila účinnější alokaci kapitálu a vytvořila lepší podmínky pro financování podnikatelské činnosti.

Členské státy dosáhly pokroku v provádění směrnic o vnitřním trhu. Prioritou by však mělo i nadále zůstat další zlepšení v této oblasti, aby bylo možné využít přínosy jednotného evropského trhu. Tyto směrnice se navíc často neprovádějí nebo neuplatňují správně, což dokazuje vysoký počet řízení zahájených Komisí ve věci porušení předpisů. Členské státy by si měly vzájemně vyměňovat osvědčené postupy a spolupracovat s Komisí s cílem zabezpečit, aby jejich občané a podnikatelské subjekty mohli plně využívat výhod plynoucích z právních předpisů v oblasti vnitřního trhu. Značný prostor pro další zdokonalení je například v oblasti postupů při zadávání veřejných zakázek. Takové zdokonalení by se odrazilo ve vyšším podílu veřejně vyhlašovaného zadávání zakázek. Kromě toho by otevřenější zadávání veřejných zakázek vedlo k významným rozpočtovým úsporám pro členské státy.

*Hlavní směr č. 12 – Rozšiřovat a prohlubovat vnitřní trh; k tomu by členské státy měly*

- 1) urychlit provádění směrnic týkajících se vnitřního trhu;
- 2) přiznat prioritu přísnějšímu a lepšímu prosazování právních předpisů v oblasti vnitřního trhu;
- 3) odstranit zbývající překážky bránící přeshraničním aktivitám;
- 4) účinně uplatňovat pravidla Unie týkající se veřejných zakázek;

5) podporovat plně funkční vnitřní trh služeb při zachování evropského sociálního modelu;

6) urychlit integraci finančních trhů soustavným a konzistentním prováděním a prosazováním akčního plánu pro finanční služby.

Viz též integrovaný hlavní směr „Zlepšit přizpůsobování se potřebám trhu práce“ (č. 20).

*Zajistit otevřené a konkurenceschopné trhy uvnitř i vně Evropy*

Unie má eminentní zájem na vytvoření otevřeného celosvětového obchodního systému. Otevřenost našeho hospodářství, které je předním světovým obchodníkem a investorem, přináší nižší náklady na vstupy pro průmysl, nižší ceny pro spotřebitele, stimuly k hospodářské soutěži pro podniky a nové investice. Současně je důležité, aby Unie využila svého vlivu při mezinárodních vyjednáváních a prosazovala otevírání trhů, jež by mělo vést ke vzájemným výhodám. Proto je Unie odhodlána dále odstraňovat překážky, které brání obchodu a investicím, a přitom bude bojovat proti nekalým praktikám v obchodu a investicích a proti narušování hospodářské soutěže. Důležité je také spolupracovat s našimi klíčovými obchodními partnery za účelem vytvoření společného prostoru, v němž budou existovat vzájemně slučitelné právní předpisy a normy; do této oblasti patří i spolupráce na mezinárodní úrovni, která bude zaměřena na posilování účinnosti a stability mezinárodních finančních trhů.

Politika hospodářské soutěže hraje klíčovou úlohu při zabezpečování stejných podmínek pro firmy v Unii. Může být rovněž užitečné zaměřit se na širší regulační rámec na trzích, aby byly prosazovány podmínky, které podnikům umožní efektivní hospodářskou soutěž, zejména s ohledem na vnější aspekt konkurenceschopnosti v průběhu vývoje a provádění našich vlastních vnitřních politik. Dalšího otevření evropských trhů hospodářské soutěži lze dosáhnout snížením celkové úrovně zbývajících druhů státní podpory. Tento vývoj musí být doprovázen přesunem zbývajících druhů státní podpory ve prospěch některých horizontálních cílů. Přezkum pravidel státní podpory toto usnadnil.

Zvláště účinným nástrojem na podporu hospodářské soutěže jsou strukturální reformy, které ulehčují vstup na trh. Tyto reformy budou obzvláště důležité na trzích, které nebyly hospodářské soutěži dříve vystaveny, neboť na nich docházelo k protisoutěžnímu jednání, existovaly tam monopoly, nadměrná regulace (rozvoji účinného konkurenčního prostředí mohou bránit např. povolení, licence, minimální kapitálové požadavky, právní překážky, otevírací doby obchodů, regulované ceny atd.), nebo opatření na ochranu obchodu.

Provádění již dohodnutých opatření týkajících se otevření síťových odvětví hospodářské soutěži (v oblastech elektřiny a plynu, dopravy, telekomunikací a poštovních služeb) by navíc mělo pomoci celkově snížit ceny, zajistit větší nabídku a zároveň zabezpečit dodávky služeb obecného hospodářského zájmu pro všechny občany. Orgány pro hospodářskou soutěž a regulaci by měly zajistit hospodářskou soutěž na liberalizovaných trzích. Rovněž musí být zaručeny uspokojivé dodávky kvalitních služeb obecného hospodářského zájmu za dostupné ceny.

Silní spotřebitelé, kteří mohou činit informovaná rozhodnutí, rychleji odmění efektivní subjekty na trhu. Je třeba dále pracovat na lepším prosazování spotřebitelské legislativy, která zajišťuje dobré postavení spotřebitelů a zároveň otevírá vnitřní trh na maloobchodní úrovni silnější konkurenci.

Vnější otevřenost pro obchodování a investice v podobě zvyšování vývozu a dovozu představuje důležitý podnět pro růst a zaměstnanost a může posílit strukturální reformy. Otevřený a silný systém pravidel světového obchodu je pro evropské hospodářství zásadně důležitý. Na základě úspěšného dosažení ambiciózní a vyvážené dohody v rámci dohaského kola jednání i vypracování dalších dvoustranných a regionálních dohod o volném obchodu by se měly trhy dále otevřít obchodu a investicím, což přispívá ke zvýšení potenciálního růstu. Unie je připravena napomáhat svým partnerům v oblasti obchodu a investic při podpoře celosvětových norem, a zejména při podpoře budování kapacit v rozvojových zemích.

*Hlavní směr č. 13 – Zajistit otevřené a konkurenceschopné trhy uvnitř i vně Evropy a využívat výhod globalizace; k tomu by členské státy měly přijmout tyto priority:*

- 1) odstranění regulačních, obchodních a jiných překážek, které nepřiměřeně brání hospodářské soutěži;
- 2) účinnější prosazování politiky hospodářské soutěže;
- 3) selektivní monitorování trhů a pravidel prováděné orgány pro hospodářskou soutěž a regulaci za účelem identifikace a odstranění překážek bránících hospodářské soutěži a vstupu na trh;

- 4) snížení státní podpory narušující hospodářskou soutěž;

- 5) v souladu s rámcem Společenství přesun státní podpory ve prospěch podpory některých horizontálních cílů, jako jsou výzkum, inovace a optimalizace lidského kapitálu, a pro jasně zjištěná selhání trhu;

- 6) podpora vnější otevřenosti, rovněž v mnohostranném rámci;

- 7) úplné provádění dohodnutých opatření s cílem otevřít síťová odvětví konkurenci v zájmu zajištění účinné hospodářské soutěže v rámci široce integrovaných evropských trhů. Důležitou úlohu v konkurenceschopné a dynamické ekonomice hraje rovněž dodávání efektivních služeb hospodářského ekonomického zájmu za dostupné ceny.

#### *Zlepšit právní úpravu na evropské a vnitrostátní úrovni*

Regulace trhu je nezbytná pro vytvoření prostředí umožňujícího provádění obchodních transakcí za konkurenceschopné ceny. Pomáhá rovněž při nápravě selhání trhu nebo při ochraně účastníků trhu. Kumulativní dopad legislativy a regulace však může způsobit značné ekonomické náklady. Proto je důležité, aby byla legislativa dobře připravená a přiměřená a aby byla pravidelně přezkoumávána. Kvalita evropského a vnitrostátního regulačního prostředí je věcí společného zájmu a sdílenou odpovědností jak na úrovni Unie, tak na úrovni členských států.

Kultura zlepšování právní úpravy se v Unii začíná zakořeňovat. V rámci přístupu Komise ke zlepšování právní úpravy jsou pečlivě posuzovány hospodářské, sociální i environmentální dopady nových nebo revidovaných předpisů s cílem identifikovat případné kompromisy a synergické působení mezi různými cíli politik. U stávajících předpisů se kromě toho zkoumá, zda by je bylo možné zjednodušit, posuzuje se administrativní zátěž, kterou představují, a hodnotí se jejich dopad na konkurenceschopnost. V neposlední řadě Komise přijala společný přístup k měření administrativních nákladů nových i stávajících právních předpisů Unie a byl vytyčen ambiciózní cíl dosáhnout do roku 2012 snížení zátěže vyplývající z právních předpisů Unie a jejich provádění ve vnitrostátním právu o 25 %.

Členské státy by si měly stanovit obdobně ambiciózní cíle pro snižování zátěže v oblastech své působnosti. Ve snaze o snížení administrativní zátěže je třeba aktivně prosazovat elektronické veřejné služby a používání dalších nástrojů IKT v členských státech. Členské státy by měly přijmout komplexní a konkrétní strategie pro zlepšování právní úpravy, včetně vhodných institucionálních struktur, kontrolních nástrojů a zdrojů, a zapojit do procesu důležité zúčastněné subjekty. Rovněž by měly systematicky posuzovat náklady a přínosy legislativních podnětů a revizí. Měly by zlepšit kvalitu právní úpravy při zachování jejích cílů a stávající právní předpisy zjednodušit. Také by měly obsáhle konzultovat otázky nákladů a přínosů svých regulačních iniciativ, zejména pokud znamenají kompromisy mezi různými politickými cíli. Členské státy by rovněž měly zajistit plné zvážení vhodných alternativních řešení k právní úpravě. To je obzvláště důležité pro malé a střední podniky, které obvykle mají omezené prostředky na řešení normativních požadavků uložených právními předpisy Společenství i vnitrostátními právními předpisy. Proto je zejména třeba zvážit, zda by malé a střední podniky mohly být zcela nebo částečně osvobozeny od správních požadavků.

*Hlavní směr č. 14 – Vytvořit podnikatelské prostředí s větší konkurencí a podporovat soukromé iniciativy prostřednictvím zlepšování právní úpravy; k tomu by členské státy měly*

- 1) snížit administrativní zátěž ukládanou podnikům, zejména malým, středním a začínajícím podnikům;
- 2) zlepšovat kvalitu stávajících i nových předpisů a zároveň zachovávat jejich cíle prostřednictvím systematického a důkladného posuzování jejich hospodářských, sociálních (včetně zdravotních) a environmentálních dopadů při zohlednění pokroku v měření administrativní zátěže spojené s právní úpravou, jakož i dopad na konkurenceschopnost, včetně otázek prosazování;
- 3) podporovat podniky při rozvíjení jejich firemní společenské odpovědnosti.

Evropa musí účinněji napomáhat rozvoji podnikatelského ducha a potřebuje více podniků, které budou ochotny zabývat se tvůrčími a inovačními projekty. Politiky by měly vytvořit rámec pro inovativní malé a střední podniky, jež mají potenciál pro vysokou přidanou hodnotu a vysoký růst. Měla by být podporována výuka v oblasti podnikání ve všech formách vzdělávání a odborné přípravy a měla by být zajištěna odpovídající kvalifikace. Rozměr podnikání by měl být začleněn do celoživotního vzdělávacího procesu už od školních začátků. Měla by být podporována spolupráce s podniky. Zakládání a růst podniků je možné podporovat zlepšením podmínek pro přístup k financování, účinnějšími službami finančního zprostředkova-

telství nebo posílením ekonomických iniciativ. To může být spojeno s úpravou daňových systémů tak, aby odměňovaly úspěch, se snižováním vedlejších nákladů na pracovní sílu nebo omezováním administrativní zátěže pro začínající podniky, zejména poskytováním příslušných služeb pro podporu podnikání (zvláště pro mladé podnikatele) a zřizováním jednotných kontaktních míst. Zvláštní důraz by měl být kladen na usnadnění převodu vlastnických práv, mimo jiné i u rodinných podniků, a zlepšování revitalizačních a restrukturalizačních postupů, zejména prostřednictvím účinnější úpravy úpadkového práva. Členské státy by měly rovněž podporovat šíření IKT mezi malými a středními podniky, aby se za přispění správních postupů on-line zvýšila produktivita a posílil vývoz. Náležitou pozornost je třeba věnovat zvláštním překážkám, s nimiž se setkávají podnikatelky, a také stanovení a rozvíjení podpory, jež by pomohla počet podnikatelek zvýšit. Návrhy, které budou součástí nového „zákona o malých podnicích“ pro Unii a které předloží Komise, by měly být koncipovány tak, aby přispěly k využití potenciálu malých a středních podniků, pokud jde o růst a zaměstnanost.

*Hlavní směr č. 15 – Podporovat podnikatelskou kulturu a vytvořit prostředí podporující malé a střední podniky; k tomu by členské státy měly*

- 1) zlepšit dostupnost finančních prostředků s cílem podpořit vznik a růst těchto podniků, zejména dostupnost mikroúvěrů a jiných forem rizikového kapitálu;
- 2) posílit ekonomické pobídky, včetně zjednodušení daňových systémů a omezení vedlejších nákladů na pracovní sílu;
- 3) posílit inovační potenciál malých a středních podniků;
- 4) poskytovat relevantní podpůrné služby, jako je vytváření jednotných kontaktních míst a podpora národních podpůrných sítí pro podniky, s cílem podpořit vznik a růst těchto podniků v souladu s chartou pro malé podniky. Dále by členské státy měly podporovat vzdělávání a odbornou přípravu pro malé a střední podnikání. Členské státy by rovněž měly usnadnit převod vlastnických práv, modernizovat případně úpadkové právo a zdokonalit revitalizační a restrukturalizační postupy.

Viz též integrované hlavní směry „Podporovat efektivní rozdělování zdrojů zaměřené na růst a zaměstnanost“ (č. 3) a „Usnadnit inovace ve všech podobách“ (č. 8, č. 23 a č. 24).

*Rozšířit a zlepšit evropskou infrastrukturu*

Moderní infrastruktura (doprava, energetika, digitální komunikace) představuje důležitý faktor ovlivňující atraktivitu jednotlivých míst. Usnadňuje mobilitu osob, zboží a služeb po celé Unii. Vzájemně propojené a interoperabilní transevropské sítě pomáhají snižováním nákladů na dopravu a komunikaci a rozšiřováním trhů rozvíjet a posilovat mezinárodní obchod a zásadně podporují dynamiku vnitřního trhu. Probíhající liberalizace evropských síťových odvětví navíc povzbuzuje hospodářskou soutěž a zvyšuje efektivitu v těchto odvětvích.

Pokud jde o budoucí investice do evropské infrastruktury, za prioritu by měla být považována realizace 30 prioritních dopravních projektů určených v rámci hlavních směrů pro transevropskou dopravní síť (TEN) Evropským parlamentem a Radou a také dokončení přeshraničních projektů rychlého startu („quick-start“) v oblastech dopravy, obnovitelné energie, širokopásmové komunikace a výzkumu, které byly dohodnuty v rámci evropské iniciativy pro růst, a provádění dalších dopravních projektů podporovaných Fondem soudržnosti. Rovněž je třeba řešit nedostatky v infrastruktuře v některých zemích. Vhodné systémy stanovování cen za používání infrastruktury mohou přispět k efektivnímu využívání infrastruktury a k vývoji udržitelné rovnováhy mezi jednotlivými způsoby dopravy.

*Hlavní směr č. 16* – Rozšiřovat, zlepšovat a propojovat evropskou infrastrukturu a dokončit prioritní přeshraniční projekty se zvláštním zaměřením na dosažení vyšší integrace národních trhů v rámci rozšířené Unie; k tomu by členské státy měly

1. rozvíjet vhodné podmínky pro úsporné infrastruktury v oblasti dopravy, energetiky a IKT – přednostně infrastruktury zahrnuté v sítích TEN – doplňováním mechanismů Společenství, zejména v přeshraničních úsecích nebo okrajových regionech, protože se jedná o hlavní podmínku úspěšného otevření síťových odvětví hospodářské soutěži;
2. zvážit vytvoření partnerství veřejného a soukromého sektoru;
3. zvážit otázku vhodného systému stanovování cen za používání infrastruktury s cílem zajistit efektivní využívání infrastruktury a zavedení udržitelné rovnováhy mezi jednotlivými způsoby dopravy, která zdůrazní posun v technologiích a inovace a náležitě zohlední environmentální náklady a dopad na růst.

Viz též integrovaný hlavní směr „Usnadnit rozšiřování a efektivní využívání IKT a vybudovat všem přístupnou informační společnost“ (č. 9).

V Bruselu dne 14. května 2008.

*Za Radu*  
*předseda*  
A. BAJUK

## AKTY PŘIJATÉ ORGÁNY ZŘÍZENÝMI MEZINÁRODNÍMI DOHODAMI

Pouze původní texty EHK/OSN mají podle mezinárodního veřejného práva právní účinek. Je zapotřebí ověřit si status a datum vstupu tohoto předpisu v platnost 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/wp29fdocsts.html>

### **Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK/OSN) č. 79 – Jednotná ustanovení pro schvalování typu vozidel z hlediska mechanismu řízení**

#### **Dodatek 78: Předpis č. 79**

#### **Revize 2**

Zahrnující veškerá platná znění až po:

doplňěk 3 k sérii změn 01 – datum vstupu v platnost: 4. dubna 2005

opravu ze dne 20. ledna 2006

#### OBSAH

#### PŘEDPIS

0. Úvod
1. Oblast působnosti
2. Definice
3. Žádost o schválení
4. Schválení
5. Požadavky na konstrukci
6. Požadavky na zkoušky
7. Shodnost výroby
8. Postihy za neshodnost výroby
9. Změna a rozšíření schválení typu vozidla
10. Definitivní ukončení výroby
11. Názvy a adresy správních orgánů a technických zkušeben odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek

## PŘÍLOHY

- Příloha 1 — Sdělení o udělení nebo odmítnutí nebo rozšíření nebo odejmutí schválení typu nebo o definitivním ukončení výroby typu vozidla z hlediska mechanismu řízení podle předpisu č. 79
- Příloha 2 — Uspořádání značek schválení typu
- Příloha 3 — Brzdný účinek vozidel užívajících tentýž zdroj energie pro mechanismus řízení i pro brzdové zařízení
- Příloha 4 — Doplnkové požadavky na vozidla vybavená pomocným mechanismem řízení
- Příloha 5 — Požadavky na přípojná vozidla s hydraulickými převody řízení
- Příloha 6 — Zvláštní požadavky týkající se bezpečnostních hledisek komplexních elektronických řídicích systémů vozidel

## 0. ÚVOD

Účelem tohoto předpisu je zavést jednotná ustanovení pro uspořádání a provedení systémů řízení, kterými jsou vybavena vozidla používaná na silnici. Hlavní požadavek byl tradičně kladen na to, aby hlavní systém řízení obsahoval spojovací zařízení s mechanickým tvarovým spojem propojující ovládací orgán řízení, obvykle volant, a kola, které umožní ovlivňovat směr pohybu vozidla. Mechanické spojovací zařízení, je-li dostatečně dimenzováno, bylo považováno za neporuchovou součást.

Důsledkem rozvíjející se technologie ve spojení s požadavkem na zvýšení bezpečnosti cestujících odstraněním sloupku mechanického řízení, jakož i pokročilých možností výroby, jež souvisí se snadnějším přemístěním ovládacího orgánu řízení z levé strany u vozidel s levostranným řízením na pravou u vozidel s pravostranným řízením a naopak, je přehodnocení tradičního přístupu a nynější změna tohoto předpisu, která bere ohled na nové technologie. V souladu s tím bude nyní možné konstruovat řídicí systémy, které neobsahují žádné spojovací zařízení s mechanickým tvarovým spojem mezi ovládacím orgánem řízení a koly.

Systémy, jež řidiči ponechají možnost primárního ovládání vozidla, ale jsou podporovány systémem řízení, který je ovlivňován signály vyvolávanými ve vozidle, jsou definovány jako „vyspělé systémy pro podporu řízení“. Takové systémy mohou mít zabudovanou „funkci automatického řízení“, která např. využívá pasivních prvků infrastruktury pro podporu řidiče při udržování vozidla v ideální jízdní stopě (systémy pro udržování vozidla v jízdním pruhu „Lane Guidance“, „Lane Keeping“ nebo systém řízení směru jízdy vozidla „Heading Control“), pro podporu řidiče při manévrování vozidlem při nízké rychlosti v omezeném prostoru nebo při hledání předdefinovaného místa pro přestávku v jízdě (systém pro navádění vozidla na autobusové zastávky „Bus Stop Guidance“). Vyspělé systémy pro podporu řízení mohou mít rovněž zabudovanu „funkci korektivního řízení“, která například varuje řidiče před jakýmkoli vybočením ze zvoleného jízdního pruhu (systém „Lane Departure Warning“), koriguje úhel rejdu kol za účelem zabránění vybočení ze zvoleného jízdního pruhu (systém „Lane Departure Avoidance“) nebo koriguje úhel rejdu jednoho nebo více kol za účelem zlepšení dynamického chování či stability vozidla.

Vyspělý systém pro podporu řízení řidiči umožňuje kdykoli se rozhodnout podpůrnou funkcí záměrným úkonem deaktivovat, např. za účelem vyhnout se nepředvídanému objektu na vozovce.

Očekává se, že budoucí technologie umožní i řízení, které bude ovlivňováno či ovládáno čidly a signály vyvolávanými buď ve vozidle, nebo mimo něj. Tyto předpoklady způsobily vážné obavy ohledně odpovědnosti za primární ovládání vozidla a neexistence žádného mezinárodně dohodnutého protokolu pro přenos dat, pokud jde o ovládání řízení mimo vozidlo nebo externí ovládání řízení. Proto tento předpis nepovoluje udělení obecného schválení systémům, které mají zabudovány funkce, jež umožňují ovládání řízení pomocí vnějších signálů, např. signálů vysílaných naváděcími stanicemi na okraji vozovky či aktivními prvky vsazenými do povrchu vozovky. Systémy, které nevyžadují přítomnost řidiče, byly vymezeny jako „systémy autonomního řízení“.

Tento předpis rovněž nepřipouští udělování schválení systémům nuceného řízení přípojných vozidel, jež využívají přívodu energie a elektrického ovládání z tažného vozidla, protože neexistují žádné normy týkající se přípojek pro přívod energie nebo výměny digitálních informací pro převod ovládání. Očekává se, že norma Mezinárodní organizace pro normalizaci ISO11992 bude pozměněna, aby byl zohledněn přenos dat pro ovládání řízení.

1. OBLAST PŮSOBNOSTI

1.1 Tento předpis se vztahuje na mechanismy řízení vozidel kategorií M, N a O <sup>(1)</sup>.

1.2 Tento předpis se nevztahuje na:

1.2.1 mechanismy řízení s plně pneumatickým převodem;

1.2.2 systémy autonomního řízení podle definice v bodě 2.3.3;

1.2.3 systémy strojního řízení, jimiž jsou vybavena přípojná vozidla a u kterých je energie potřebná pro provoz přenášena z tažného vozidla;

1.2.4 elektrické ovládání systémů strojního řízení, jimiž jsou vybavena přípojná vozidla, jiných než přídatných mechanismů řízení definovaných v bodě 2.5.2.4.

2. DEFINICE

Pro účely tohoto předpisu se:

2.1 „schválením vozidla“ rozumí schválení typu vozidla z hlediska jeho mechanismu řízení;

2.2 „typem vozidla“ rozumí vozidlo, které se z hlediska označení typu vozidla výrobcem neliší v podstatných vlastnostech jako:

2.2.1 typ mechanismu řízení, ovládací orgán řízení, převod řízení, řízená kola a zdroj energie;

2.3 „mechanismem řízení“ rozumí celek zařízení, jehož účelem je určit směr pohybu vozidla.

Mechanismus řízení sestává z těchto částí:

— ovládací orgán řízení,

— převod řízení,

— řízená kola,

— přívod energie, pokud je jím mechanismus vybaven.

2.3.1 „Ovládacím orgánem řízení“ se rozumí část mechanismu řízení, která ovládá jeho činnost; může být ovládán přímým působením řidiče nebo bez jeho přímého zásahu. U mechanismu řízení, v němž jsou řídicí síly vyvozovány pouze nebo částečně svalovým úsilím řidiče, zahrnuje ovládací orgán řízení všechny části až k bodu, v němž je ovládací síla transformována mechanickými, hydraulickými nebo elektrickými prostředky.

<sup>(1)</sup> Podle definice v příloze 7 úplného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3) (TRANS/SC.1/WP.29/78/Rev.1).

- 2.3.2 „Převodem řízení“ se rozumějí všechny součásti, které tvoří funkční spojení mezi ovládacím orgánem řízení a koly.

Převod se dělí na dvě navzájem nezávislé funkce:

převod ovládání a převod energie.

V případech, kdy je v tomto předpise použit samotný výraz „převod“, rozumí se jím převod ovládání i převod energie. Rozlišuje se mezi systémy mechanického, elektrického a hydraulického převodu či jejich kombinacemi v závislosti na tom, jakým způsobem převod signálů a/nebo energie probíhá.

- 2.3.2.1 „Převodem ovládání“ se rozumějí všechny součásti, které zajišťují převod signálů pro ovládání mechanismu řízení.

- 2.3.2.2 „Převodem energie“ se rozumějí všechny součásti, které zajišťují převod energie potřebné pro ovládání/regulaci funkce řízení kol.

- 2.3.3 „Systémem autonomního řízení“ se rozumí systém, který má v rámci komplexního elektronického řídicího systému zabudovanou funkci, jež způsobuje, že se vozidlo drží určené jízdní stopy nebo mění svou jízdní stopu v reakci na signály vyvolávané či vysílané ze zdrojů mimo vozidlo. Řidič nemusí mít nutně možnost primárního ovládání vozidla.

- 2.3.4 „Vypělým systémem pro podporu řízení“ se rozumí systém, který je doplňkem hlavního systému řízení a poskytuje řidiči podporu při řízení vozidla, avšak neustále mu ponechává možnost primárního ovládání vozidla. Obsahuje jednu z níže uvedených funkcí nebo obě tyto funkce:

- 2.3.4.1 „funkcí automatického řízení“ se rozumí funkce v rámci komplexního elektronického řídicího systému, která zajišťuje, že systém řízení může být ovládán na základě automatického vyhodnocování signálů vyvolávaných ve vozidle, případně ve spojení s pasivními prvky infrastruktury, za účelem vyvíjení nepřetržité řídicí činnosti jako podpory řidiči při udržování vozidla v určité jízdní stopě, při manévrování při nízké rychlosti či při parkování;

- 2.3.4.2 „funkcí korektivního řízení“ se rozumí funkce přerušovaného ovládání v rámci komplexního elektronického řídicího systému, která umožňuje po omezenou dobu provádět změny úhlu rejdu jednoho nebo více kol na základě automatického vyhodnocování signálů vyvolávaných ve vozidle, za účelem zachování základní požadované jízdní dráhy vozidla či za účelem ovlivnění dynamického chování vozidla.

Systémy, jež samy nezajišťují nucené ovládání systému řízení, ale které, případně spolu s pasivními prvky infrastruktury, jednoduše varují řidiče před vybočením z ideální jízdní stopy vozidla nebo před nebezpečím pomocí hmatatelné výstrahy vyslané prostřednictvím ovládacího orgánu řízení, se rovněž považují za systémy korektivního řízení.

- 2.3.5 „Řízenými koly“ se rozumějí kola, jejichž poloha vzhledem k podélné ose vozidla může být měněna přímo nebo nepřímo za účelem určení směru pohybu vozidla. (Řízená kola zahrnují osu, kolem níž se natáčí za účelem určení směru pohybu vozidla.)

- 2.3.6 „Přívodem energie“ se rozumějí ty části mechanismu řízení, které jej zásobují energií, regulují tuto energii a popřípadě ji zpracují a akumulují. Přívod energie zahrnuje také jakékoliv zásobníky pro provozní médium a zpětná vedení, nikoliv však motor vozidla (s výjimkou pro účely bodu 5.3.2.1) nebo pohon od něj ke zdroji energie.

- 2.3.6.1 „Zdrojem energie“ se rozumí ta část přívodu energie, která dodává energii v požadované formě.
- 2.3.6.2 „Zásobníkem energie“ se rozumí ta část přívodu energie, v níž je akumulována energie dodaná zdrojem energie, např. nádržka se stlačenou kapalinou nebo baterie vozidla.
- 2.3.6.3 „Zásobní nádržkou“ se rozumí ta část přívodu energie, v níž je uloženo provozní médium při atmosférickém tlaku nebo tlaku blízkém atmosférickému, např. nádržka s kapalinou.
- 2.4 **Parametry řízení**
- 2.4.1 „Ovládací silou řízení“ se rozumí síla, kterou se působí na ovládací orgán řízení za účelem řízení vozidla.
- 2.4.2 „Dobou řízení“ se rozumí doba od začátku pohybu ovládacího orgánu řízení do okamžiku, v němž řízená kola dosáhla určeného úhlu rejdu.
- 2.4.3 „Úhlem rejdu kola“ se rozumí úhel mezi svislým průmětem podélné osy vozidla a průsečnicí roviny kola (což je střední rovina kola kolmá k ose otáčení kola) s povrchem vozovky.
- 2.4.4 „Řídicími silami“ se rozumějí všechny síly působící v převodu řízení.
- 2.4.5 „Středním převodovým poměrem řízení“ se rozumí poměr úhlového natočení ovládacího orgánu řízení ke střední hodnotě úhlu rejdu řízených kol z jedné krajní polohy do druhé.
- 2.4.6 „Kruhem otáčení vozidla“ se rozumí kruh, v němž se při jízdě vozidla po kružnici nalézají průměty všech bodů vozidla na rovinu země, s výjimkou průmětů vnějších zrcátek a předních směrových světel.
- 2.4.7 „Jmenovitým poloměrem ovládacího orgánu řízení“ se rozumí u volantu nejkratší vzdálenost od jeho středu otáčení k vnějšímu okraji věnce. U jakékoliv jiné formy ovládacího orgánu se jím rozumí vzdálenost mezi jeho středem otáčení a působištem ovládací síly. Existuje-li více než jedno takové působíště, použije se působíště, které vyžaduje největší ovládací sílu.
- 2.5 **Typy mechanismu řízení**
- V závislosti na způsobu, kterým se vytvářejí řídicí síly, se rozlišují tyto druhy mechanismů:
- 2.5.1 pro motorová vozidla:
- 2.5.1.1 „hlavním systémem řízení“ se rozumí mechanismus řízení vozidla, jenž je hlavním nástrojem pro určování směru jízdy. Může zahrnovat:
- 2.5.1.1.1 „ruční mechanismus řízení“, ve kterém jsou řídicí síly vyvozovány pouze ze svalové síly řidiče;
- 2.5.1.1.2 „mechanismus řízení s posilovačem“, ve kterém jsou řídicí síly vyvozovány ze svalové síly řidiče a z přívodu (přívodů) energie;

- 2.5.1.1.2.1 mechanismus řízení, v němž jsou řídicí síly vyvozovány pouze z jednoho nebo více přívodů energie, když je mechanismus neporušený, ale ve kterém mohou být řídicí síly vyvozeny svalovým úsilím řidiče samotného, nastane-li závada v řízení (integrované strojní systémy), se rovněž považuje za mechanismus řízení s posilovačem;
- 2.5.1.1.3 „mechanismus strojního řízení“, ve kterém jsou řídicí síly vyvozovány pouze jedním nebo více přívody energie;
- 2.5.1.2 „samořízeným mechanismem řízení“ se rozumí systém konstruovaný ke změně úhlu rejdu jednoho nebo více kol, ke které dojde jen když na tato kola působí síly a/nebo momenty vyvozované pneumatikou v důsledku styku s vozovkou;
- 2.5.1.3 „pomocným mechanismem řízení“ se rozumí systém, ve kterém jsou u vozidel kategorií M a N kromě kol hlavního mechanismu řízení řízena kola na nápravě/nápravách v tomtéž směru jako kola hlavního mechanismu řízení nebo v opačném směru, a/nebo úhel rejdu předních kol a/nebo zadních kol se může nastavovat v závislosti na chování vozidla;
- 2.5.2 pro přípojná vozidla:
- 2.5.2.1 „samořízeným mechanismem řízení“ se rozumí systém konstruovaný ke změně úhlu rejdu jednoho nebo více kol, ke které dojde jen když na tato kola působí síly a/nebo momenty vyvozované pneumatikou v důsledku styku s vozovkou;
- 2.5.2.2 „vázaným mechanismem řízení“ se rozumí mechanismus, v němž jsou řídicí síly vyvozovány změnou směru jízdy tažného vozidla a ve kterém je pohyb řízených kol přípojného vozidla pevně vázán s relativním úhlem mezi podélnou osou tažného vozidla a podélnou osou přípojného vozidla;
- 2.5.2.3 „samořídícím mechanismem“ se rozumí mechanismus, v němž jsou řídicí síly vyvozovány změnou směru jízdy tažného vozidla a ve kterém je pohyb řízených kol přípojného vozidla pevně vázán s relativním úhlem mezi podélnou osou rámu přípojného vozidla nebo nákladu, který jej nahrazuje, a podélnou osou pomocného rámu, k němuž je připevněna náprava / jsou připevněny nápravy;
- 2.5.2.4 „přídavným mechanismem řízení“ se rozumí systém, jenž je nezávislý na hlavním systému řízení a kterým lze úhel rejdu jedné nebo více náprav systému řízení ovlivňovat selektivně pro účely manévrování.
- 2.5.3 V závislosti na uspořádání řízených kol se rozlišují tyto druhy mechanismů řízení:
- 2.5.3.1 „mechanismus řízení předních kol“, v němž jsou řízena pouze kola přední nápravy / předních náprav. Tento mechanismus zahrnuje všechna kola, která jsou řízena týmž směrem;
- 2.5.3.2 „mechanismus řízení zadních kol“, v němž jsou řízena pouze kola zadní nápravy / zadních náprav. Tento mechanismus zahrnuje všechna kola, která jsou řízena týmž směrem;
- 2.5.3.3 „mechanismus řízení více kol“, v němž jsou řízena kola jedné nebo více náprav, jak předních, tak zadních;
- 2.5.3.3.1 „mechanismus řízení všech kol“, v němž jsou řízena všechna kola;
- 2.5.3.3.2 „podvozkový mechanismus řízení“, v němž je vzájemný pohyb částí podvozku přímo vyvozován řídicími silami.

**2.6 Druhy převodu řízení**

V závislosti na způsobu, kterým se přenášejí řídicí síly, se rozlišují tyto druhy převodu řízení:

- 2.6.1 „plně mechanickým převodem řízení“ se rozumí převod řízení, v němž se řídicí síly přenášejí pouze mechanickým způsobem;
- 2.6.2 „plně hydraulickým převodem řízení“ se rozumí převod řízení, v němž se řídicí síly v určité části převodu přenášejí pouze hydraulickým způsobem;
- 2.6.3 „plně elektrickým převodem řízení“ se rozumí převod řízení, v němž se řídicí síly v určité části převodu přenášejí pouze elektrickým způsobem;
- 2.6.4 „hybridním převodem řízení“ se rozumí převod řízení, v němž se jedna část řídicích sil přenáší jedním z výše uvedených způsobů a druhá část řídicích sil jiným z výše uvedených způsobů. Avšak v případě, kdy je mechanická část převodu konstruována jen k udávání polohové zpětné vazby a je příliš slabá k přenášení celku řídicích sil, považuje se takový systém za plně hydraulický či plně elektrický převod řízení.
- 2.7 „Elektrickou ovládací větví“ se rozumí elektrické spojení, jež zajišťuje ovládání řízení přípojného vozidla. Zahrnuje elektrické vedení a přípojku i součásti zajišťující datovou komunikaci a přívod elektrické energie pro převod ovládání přípojného vozidla.

**3. ŽÁDOST O SCHVÁLENÍ**

- 3.1 Žádost o schválení typu vozidla z hlediska mechanismu řízení předkládá výrobce vozidla nebo jeho řádně pověřený zástupce.
- 3.2 K žádosti musí být přiloženy následující dokumenty ve trojím vyhotovení a tyto údaje:
  - 3.2.1 popis typu vozidla s ohledem na položky uvedené v bodě 2.2; musí být specifikován typ vozidla;
  - 3.2.2 stručný popis mechanismu řízení se schématem mechanismu řízení jako celku znázorňujícím umístění jednotlivých zařízení, jež ovlivňují řízení, ve vozidle;
  - 3.2.3 v případě systémů strojního řízení a systémů, kterých se týká příloha 6 tohoto předpisu, přehled systému, jenž znázorní jeho základní principy a bezpečnostní postupy, rezervy a výstražné systémy nezbytné pro zajištění bezpečného provozu vozidla.

Potřebné technické záznamy týkající se těchto systémů musí být dány k dispozici pro jednání se schvalovacím orgánem a/nebo s technickou zkušebnou. Tyto záznamy budou projednány jako důvěrné.

- 3.3 Vozidlo představující typ vozidla, který má být schválen, se předá technické zkušebně odpovědné za provádění schvalovacích zkoušek.

**4. SCHVÁLENÍ**

- 4.1. Pokud vozidlo předané ke schválení podle tohoto předpisu splňuje všechny příslušné požadavky stanovené v tomto předpise, bude schválení z hlediska mechanismu řízení takovému typu vozidla uděleno.

- 4.1.1 Před udělením schválení typu ověří schvalovací orgán existenci vyhovujících opatření pro zajištění účinné kontroly shodnosti výroby, jak je stanoveno v bodě 7 tohoto předpisu.
- 4.2 Každému schválenému typu se přidělí číslo schválení typu. Jeho první dvě číslice (v současné době 01) udávají sérii změn, která zahrnuje poslední zásadní technické změny tohoto předpisu v době vydání schválení. Stejná smluvní strana nesmí toto číslo přidělit jinému typu vozidla nebo stejnému typu vozidla předaného ke schválení s mechanismem řízení odlišným od mechanismu řízení, který je popsán v dokladech vyžadovaných podle bodu 3.
- 4.3 Oznámení o udělení nebo rozšíření nebo odmítnutí schválení typu vozidla dle tohoto předpisu bude sděleno smluvním stranám dohody z roku 1958, které uplatňují tento předpis, prostřednictvím formuláře podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.
- 4.4 Na každém vozidle shodném s typem vozidla schváleným podle tohoto předpisu se nápadně a na snadno přístupném místě uvedeném ve zprávě o schválení typu vyznačí mezinárodní značka schválení typu, která se skládá z:
- 4.4.1 kružnice kolem písmene „E“, za níž následuje rozlišovací číslo země, která schválení udělila <sup>(1)</sup>;
- 4.4.2 čísla tohoto předpisu, za níž následuje písmeno „R“, pomlčka a číslo schválení typu vpravo od kružnice předepsané v bodě 4.4.1.
- 4.5 Vyhovuje-li vozidlo typu vozidla schválenému podle jednoho nebo více dalších předpisů připojených k dohodě v zemi, která udělila schválení typu podle tohoto předpisu, není třeba symbol předepsaný v bodě 4.4.1 opakovat; v takovém případě se čísla předpisů a čísla schválení typu a další symboly podle všech předpisů, podle nichž bylo schválení typu v zemi, která schválení podle tohoto předpisu vydala, uděleno, umístí ve svislých sloupcích napravo od symbolu předepsaného v bodě 4.4.1.
- 4.6 Značka schválení typu musí být zřetelně čitelná a nesmazatelná.
- 4.7 Značka schválení typu se umístí poblíž tabulky s údaji o vozidle, připevněné výrobcem, nebo přímo na ni.
- 4.8 V příloze 2 tohoto předpisu jsou uvedeny příklady uspořádání značky schválení typu.

<sup>(1)</sup> 1 pro Německo, 2 pro Francii, 3 pro Itálii, 4 pro Nizozemsko, 5 pro Švédsko, 6 pro Belgie, 7 pro Maďarsko, 8 pro Českou republiku, 9 pro Španělsko, 10 pro Srbsko a Černou Horu, 11 pro Spojené království, 12 pro Rakousko, 13 pro Lucembursko, 14 pro Švýcarsko, 15 (neobsazeno), 16 pro Norsko, 17 pro Finsko, 18 pro Dánsko, 19 pro Rumunsko, 20 pro Polsko, 21 pro Portugalsko, 22 pro Ruskou federaci, 23 pro Řecko, 24 pro Irsko, 25 pro Chorvatsko, 26 pro Slovinsko, 27 pro Slovensko, 28 pro Bělorusko, 29 pro Estonsko, 30 (neobsazeno), 31 pro Bosnu a Hercegovinu, 32 pro Lotyšsko, 33 (neobsazeno), 34 pro Bulharsko, 35 (neobsazeno), 36 pro Litvu, 37 pro Turecko, 38 (neobsazeno), 39 pro Ázerbájdžán, 40 pro Bývalou jugoslávskou republiku Makedonie, 41 (neobsazeno), 42 pro Evropské společenství (schválení udělují členské státy za použití svého příslušného symbolu EHK), 43 pro Japonsko, 44 (neobsazeno), 45 pro Austrálii, 46 pro Ukrajinu, 47 pro Jihoafrickou republiku, 48 pro Nový Zéland, 49 pro Kypr, 50 pro Maltu a 51 pro Korejskou republiku. Následující čísla budou přidělena dalším zemím chronologicky v pořadí, v jakém ratifikují Dohodu o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat a/nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel, nebo v pořadí, v jakém k uvedenému dohodě přistoupí. Takto přidělená čísla sdělí generální tajemník Organizace spojených národů smluvním stranám dohody.

## 5. POŽADAVKY NA KONSTRUKCI

5.1 **Obecná ustanovení**

5.1.1 Systém řízení musí zajišťovat snadné a bezpečné ovládání vozidla až do jeho nejvyšší konstrukční rychlosti nebo u přípojného vozidla do jeho technicky přípustné nejvyšší rychlosti. Při zkoušce podle bodu 6.2 prováděné s mechanismem řízení v neporušeném stavu musí mít tento mechanismus tendenci k samostředění. Vozidlo musí splňovat požadavky bodu 6.2 u motorových vozidel a bodu 6.3 u přípojných vozidel. Je-li vozidlo vybaveno pomocným mechanismem řízení, musí též vyhovovat požadavkům přílohy 4. Přípojná vozidla s plně hydraulickým převodem řízení musí splňovat také ustanovení přílohy 5.

5.1.2 Musí být možné jet na přímém úseku vozovky bez neobvyklých korekcí řízení řidičem a bez neobvyklých vibrací v systému řízení při nejvyšší konstrukční rychlosti vozidla.

5.1.3 Směr působení na ovládací orgán řízení musí souhlasit se zamýšlenou změnou směru jízdy vozidla a musí existovat plynulý vztah mezi vychýlením ovládacího orgánu řízení a úhlem rejdu kol. Tyto požadavky se nevztahují na systémy s funkcí automatického nebo korektivního řízení, nebo na pomocné mechanismy řízení.

Tyto požadavky rovněž nemusí nutně platit pro systémy strojního řízení, jestliže vozidlo stojí a napájení systému elektrickým proudem není zapnuto.

5.1.4 Mechanismus řízení musí být konstruován, vyroben a namontován takovým způsobem, aby byl schopen odolávat namáháním vznikajícím při normálním provozu vozidla nebo jízdní soupravy. Maximální úhel rejdu kol nesmí být omezen žádnou částí převodu řízení, není-li konstruována výslovně k tomuto účelu. Není-li stanoveno jinak, předpokládá se pro účely tohoto předpisu, že v mechanismu řízení nemůže nastat zároveň více než jedna porucha a že dvě nápravy na otočném podvozku s pomocným rámem se posuzují jako jedna náprava.

5.1.5 Působení mechanismu řízení včetně elektrických ovládacích větví nesmí být nepříznivě ovlivňováno magnetickými či elektrickými poli. Musí být prokázána shoda s technickými požadavky podle předpisu č. 10 ve znění změny platné v době, kdy bylo vydáno schválení typu.

5.1.6 Vyspělé systémy pro podporu řízení budou schváleny v souladu s tímto předpisem pouze tehdy, pokud jejich funkce nezpůsobuje žádné zhoršení účinnosti základního systému řízení. Kromě toho musí být konstruovány tak, aby měl řidič možnost kdykoli a záměrným úkonem tuto funkci deaktivovat.

5.1.6.1 Kdykoli je aktivována funkce automatického řízení, musí být tato skutečnost signalizována řidiči a řídicí činnost této funkce musí být automaticky deaktivována, jestliže rychlost vozidla překročí stanovený limit 10 km/h o více než 20 procent nebo jestliže již nejsou přijímány žádné signály, které by měly být vyhodnoceny. Při každé deaktivaci této funkce musí být řidič upozorněn krátkým, ale zřetelným výstražným znamením v podobě optického signálu a buď akustického signálu nebo hmatatelné výstrahy vyslané prostřednictvím ovládacího orgánu řízení.

5.1.7 *Převod řízení*

5.1.7.1 Zařízení k seřízení geometrie řízení musí být taková, aby po seřízení mohlo být mezi seřizitelnými součástmi zajištěno tvarové spojení pomocí vhodných zajišťovacích zařízení.

5.1.7.2 Převod řízení, který může být rozpojen, aby umožňoval různé konfigurace vozidla (např. u roztažitelných návěsů), musí mít zajišťovací zařízení, která zajišťují uvedení jednotlivých součástí do tvarově správné polohy; je-li zajištění automatické, musí zde být přídatná ručně ovládaná bezpečnostní pojistka.

5.1.8 *Řízená kola*

Zadní kola nesmějí být jedinými řízenými koly. Tento požadavek se nevztahuje na návěsy.

5.1.9 *Přívod energie*

Tentýž přívod energie smí být použit pro mechanismus řízení i ostatní systémy. V případě poruchy v jakémkoli systému, který sdílí tentýž přívod energie, však musí být řízení zajištěno v souladu s příslušnými podmínkami pro případ poruchy uvedenými v bodě 5.3.

5.1.10 *Řídicí systémy*

Požadavky uvedené v příloze 6 se vztahují na bezpečnostní hlediska elektronických řídicích systémů vozidel, jež zajišťují převod ovládání funkce řízení nebo jsou jeho součástí, včetně vyspělých systémů pro podporu řízení. Na systémy či funkce, které využívají systému řízení jako prostředku pro dosahování požadovaných účinků vyšší úrovně, se však příloha 6 vztahuje pouze v případě, že mají na systém řízení přímý vliv. Je-li vozidlo takovými systémy vybaveno, nesmějí být během zkoušek systému řízení pro schválení typu deaktivovány.

5.2 **Zvláštní požadavky na přípojná vozidla**

5.2.1 Přípojná vozidla (s výjimkou návěsů a přívěsů s nápravami uprostřed), která mají více než jednu nápravu s řízenými koly, a návěsy a přívěsy s nápravami uprostřed, které mají alespoň jednu nápravu s řízenými koly, musí splňovat podmínky stanovené v bodě 6.3. U přípojných vozidel se samořízeným mechanismem řízení však zkouška podle bodu 6.3 není nutná, jestliže se poměr zatížení náprav mezi neřízenými a samořízenými nápravami rovná hodnotě 1,6 nebo je vyšší, a to za všech podmínek naložení vozidla.

U přípojných vozidel se samořízeným mechanismem řízení se však poměr zatížení náprav mezi neřízenými či řízenými kloubovými nápravami a vlečenými nápravami za všech podmínek naložení vozidla musí rovnat nejméně hodnotě 1.

5.2.2 Při jízdě tažného vozidla jízdní soupravy v přímém směru musí být přípojně a tažné vozidlo v zákrytu. Není-li zákryt udržován automaticky, musí být přípojně vozidlo vybaveno vhodným regulačním zařízením pro udržování zákrytu.

5.3 **Ustanovení týkající se poruch a účinnosti**

5.3.1 *Obecná ustanovení*

5.3.1.1 Pro účely tohoto předpisu se řízená kola, ovládací orgán řízení a všechny mechanické části převodu řízení nepovažují za náchylné k poruše, pokud jsou dostatečně dimenzovány, snadno přístupné pro údržbu a jejich bezpečnostní charakteristiky jsou minimálně na stejné úrovni jako charakteristiky předepsané pro jiné podstatné části vozidla (např. brzdový systém). V případech, kdy by porucha jakékoli takové části mohla vést ke ztrátě kontroly nad vozidlem, musí být taková část vyrobena z kovu nebo z materiálu s rovnocennými vlastnostmi a nesmí vykazovat znatelné deformace při normálním provozu mechanismu řízení.

- 5.3.1.2 Požadavky bodů 5.1.2, 5.1.3 a 6.2.1 jsou splněny i v případě poruchy v mechanismu řízení, pokud je vozidlo schopno jet rychlostmi požadovanými v příslušných bodech.

V takovém případě se bod 5.1.3 nevztahuje na systémy strojního řízení, když vozidlo stojí.

- 5.3.1.3 Řidič vozidla musí být jasně upozorněn na veškeré případné poruchy v převodu jiné než čistě mechanické povahy, jak je stanoveno v bodě 5.4. Nastane-li porucha, je přípustná změna průměrného převodového poměru řízení, není-li překročena ovládací síla uvedená v bodě 6.2.6.

- 5.3.1.4 V případě, kdy brzdový systém vozidla využívá tentýž zdroj energie jako systém řízení a tento zdroj energie selže, má systém řízení přednost a musí být schopen splnit požadavky bodů 5.3.2, resp. 5.3.3. Brzdný účinek při prvním následném použití brzd navíc nesmí klesnout pod předepsaný účinek provozní brzdy, jak je uvedeno v bodě 2 přílohy 3 tohoto předpisu.

- 5.3.1.5 V případě, kdy brzdový systém vozidla využívá tentýž přívod energie jako systém řízení a v tomto přívodu dojde k poruše, má systém řízení přednost a musí být schopen splnit požadavky bodů 5.3.2, resp. 5.3.3. Brzdný účinek při prvním následném použití brzd navíc musí být v souladu s ustanovením bodu 3 přílohy 3 tohoto předpisu.

- 5.3.1.6 U přípojných vozidel musí být požadavky bodů 5.2.2 a 6.3.4.1 splněny i v případě poruchy v systému řízení.

5.3.2 *Systémy řízení s posilovačem*

- 5.3.2.1 V případě zastavení motoru nebo selhání části převodu, s výjimkou částí uvedených v bodě 5.3.1.1, nesmí dojít k žádným okamžitým změnám úhlu rejdu kol. Je-li vozidlo schopno jet rychlostí vyšší než 10 km/h, musí být splněny požadavky stanovené v bodě 6, jež se týkají systému v případě poruchy.

5.3.3 *Systémy strojního řízení*

- 5.3.3.1 Systém musí být konstruován tak, aby vozidlo nemohlo jet rychlostí vyšší než 10 km/h po neurčitou dobu, jestliže došlo k poruše, která vyžaduje spuštění výstražného signálu podle bodu 5.4.2.1.1.

- 5.3.3.2 V případě poruchy v rámci převodu ovládání, s výjimkou částí uvedených v bodě 5.1.4, musí být možné řídit vozidlo s účinností stanovenou v bodě 6 pro neporušený systém řízení.

- 5.3.3.3 V případě poruchy zdroje energie převodu ovládání musí být možné provést nejméně 24 manévru ve tvaru „osmičky“ při průměru každé smyčky 40 m a rychlosti 10 km/h a při úrovni účinnosti stanovené pro neporušený systém v bodě 6. Zkušební manévry musí být zahájeny při hladině energie v zásobníku stanovené v bodě 5.3.3.5.

- 5.3.3.4 V případě poruchy v rámci převodu energie, s výjimkou částí uvedených v bodě 5.3.1.1, nesmí dojít k žádným okamžitým změnám úhlu rejdu kol. Je-li vozidlo schopno jet rychlostí vyšší než 10 km/h, jsou požadavky bodu 6, jež se týkají systému v případě poruchy, splněny po dokončení nejméně 25 manévru ve tvaru „osmičky“ při minimální rychlosti 10 km/h a při průměru každé smyčky 40 m.

Zkušební manévry musí být zahájeny při hladině energie v zásobníku stanovené v bodě 5.3.3.5.

- 5.3.3.5 Hladinou energie, která se použije pro zkoušky podle bodů 5.3.3.3 a 5.3.3.4, je hladina energie v zásobníku, při které je řidiči signalizována porucha.

U systémů s elektrickým pohonem, na které se vztahuje příloha 6, tato hladina představuje nejnepríznivější případ, který zmiňuje výrobce v dokumentaci předané v souvislosti s požadavky přílohy 6, a musí zohledňovat vlivy např. teploty a stárnutí na výkonnost baterie.

#### 5.4 Výstražné signály

##### 5.4.1 Obecná ustanovení

- 5.4.1.1 Jakákoli porucha, která zhoršuje funkci řízení a není mechanické povahy, musí být zřetelně signalizována řidiči vozidla.

Navzdory požadavkům bodu 5.1.2 lze záměrně vyvolané vibrace v systému řízení využít jako doplňkové signalizace poruchového stavu v tomto systému.

U motorových vozidel se zvětšení ovládací síly řízení považuje za výstražný signál; u přípojných vozidel je povolen mechanický indikátor.

- 5.4.1.2 Je-li tentýž zdroj energie využíván pro systém řízení i ostatní systémy, musí být řidič upozorněn akustickým nebo optickým signálem, jestliže hladina naakumulované energie/kapaliny v zásobníku energie / zásobní nádrže klesne na úroveň, která může způsobit zvětšení ovládací síly řízení. Tento výstražný signál může být kombinován se zařízením, jež signalizuje selhání brzd, jestliže brzdový systém využívá téhož zdroje energie. Správná funkce signalizačního zařízení musí být snadno ověřitelná řidičem.

##### 5.4.2 Zvláštní požadavky na mechanismus strojního řízení

- 5.4.2.1 Motorová vozidla musí být schopna dávat výstražné signály v případě poruch a vad řízení takto:

- 5.4.2.1.1 červený výstražný signál, jenž upozorňuje na poruchy v rámci hlavního systému řízení definované v bodě 5.3.1.3;

- 5.4.2.1.2 případně žlutý výstražný signál, jenž upozorňuje na elektricky zjištěné vady v rámci mechanismu řízení, na které neupozorňuje červený výstražný signál;

- 5.4.2.1.3 je-li použit symbol, musí odpovídat symbolu J 04, ISO/IEC registrační číslo 7000-2441 podle definice v ISO 2575:2000;

- 5.4.2.1.4 výše uvedený/uvedené výstražný signál / výstražné signály se rozsvítí, je-li zapnuto napájení elektrického systému vozidla (a systému řízení) elektrickým proudem. Pokud vozidlo stojí, systém řízení ověří, že se nevyskytuje žádná ze stanovených poruch či vad, dříve než signál zhasne.

Stanovené poruchy či vady, které by měly aktivovat výše uvedený výstražný signál, avšak nemohou být zjištěny, když vozidlo stojí, se v okamžiku zjištění uloží a zobrazí se při nastartování a vždy, když je spínač zapalování nastaven v pozici „zapnuto“, dokud porucha trvá.

- 5.4.3 V případě, kdy je v provozu přídavný mechanismus řízení a/nebo úhel rejdu kol vyvolaný tímto mechanismem se nevrátil do běžné pozice při jízdě, musí být řidič upozorněn výstražným signálem.
- 5.5 **Požadavky na pravidelnou technickou kontrolu mechanismu řízení**
- 5.5.1 Je-li to proveditelné, a za předpokladu dohody mezi výrobcem vozidla a schvalovacím orgánem, musí být mechanismus řízení a jeho montáž konstruovány tak, aby bylo bez rozebrání mechanismu možné provést kontrolu jeho činnosti, bude-li to nezbytné, pomocí běžně používaných měřicích přístrojů, metod či zkušebního zařízení.
- 5.5.2 Musí být možné jednoduchým způsobem ověřit správný provozní stav těch elektronických systémů, které ovládají řízení. Je-li zapotřebí zvláštních informací, musí k nim být zajištěn volný přístup.
- 5.5.2.1 V době schválení typu musí být při zachování důvěrnosti uvedeny výrobcem zvolené prostředky (např. výstražný signál) použité k zabezpečení proti jednoduché neoprávněné úpravě funkce prostředků pro ověřování.
- Alternativně je tento požadavek na zabezpečení splněn, jestliže je k dispozici sekundární prostředek pro kontrolu správného provozního stavu.
6. **POŽADAVKY NA ZKOUŠKY**
- 6.1 **Obecná ustanovení**
- 6.1.1 Zkouška se vykoná na rovném povrchu s dobrou adhezí.
- 6.1.2 Při zkoušce/zkouškách je vozidlo naloženo na svou maximální technicky přípustnou hmotnost a maximální technicky přípustné zatížení na řízenou nápravu / řízené nápravy.
- U náprav opatřených pomocným mechanismem řízení se tato zkouška opakuje s vozidlem naloženým na jeho maximální technicky přípustnou hmotnost a náprava opatřená pomocným mechanismem řízení je zatížena na maximální hmotnost pro ni přípustnou.
- 6.1.3 Před zahájením zkoušky musí být pneumatiky nahuštěny tak, jak je předepsáno výrobcem pro hmotnost uvedenou v bodě 6.1.2, když vozidlo stojí.
- 6.1.4 U všech systémů, jež využívají elektrickou energii pro veškerý přívod energie nebo jeho část, se všechny zkoušky účinnosti provedou za podmínek skutečného nebo simulovaného elektrického zatížení všech podstatných systémů nebo jejich součástí, které sdílí tentýž přívod energie. Podstatné systémy zahrnují alespoň systémy osvětlení, stěračů, řízení motoru a brzdové systémy.
- 6.2 **Požadavky na motorová vozidla**
- 6.2.1 Musí být možné vyjet z oblouku s poloměrem 50 m po tečně, bez neobvyklých vibrací v mechanismu řízení, při těchto rychlostech:
- vozidla kategorie M<sub>1</sub>: 50 km/h;
- vozidla kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>: 40 km/h nebo maximální konstrukční rychlost, je-li nižší než výše uvedené rychlosti.
- 6.2.2 Když vozidlo jede po kružnici se svými řízenými koly přibližně v polovině plného úhlu rejdu kol při konstantní rychlosti nejméně 10 km/h, musí zůstat kruh otáčení vozidla tentýž nebo se zvětšit, je-li ovládací orgán řízení uvolněn.

- 6.2.3 Při měření ovládací síly se neberou v úvahu síly s trváním kratším než 0,2 sekundy.
- 6.2.4 Měření ovládacích sil řízení u motorových vozidel s neporušeným mechanismem řízení
- 6.2.4.1 Vozidlo najíždí z přímého směru dopředu do spirály rychlostí 10 km/h. Ovládací síla na volantu se měří na jmenovitém poloměru ovládacího orgánu řízení, dokud poloha ovládacího orgánu řízení neodpovídá poloměru zatáčení uvedenému v následující tabulce pro jednotlivé kategorie vozidla s neporušeným řízením. Jedno natočení řízených kol se provede napravo a druhé nalevo.
- 6.2.4.2 Nejvýše přípustná doba řízení a nejvýše přípustná ovládací síla řízení s neporušeným mechanismem řízení jsou uvedeny v následující tabulce pro každou kategorii vozidla.
- 6.2.5 Měření ovládacích sil řízení u motorových vozidel s poruchou v mechanismu řízení
- 6.2.5.1 Zkouška popsaná v bodě 6.2.4 se opakuje s poruchou v mechanismu řízení. Ovládací síla řízení se měří, dokud poloha ovládacího orgánu řízení neodpovídá poloměru zatáčení uvedenému v následující tabulce pro jednotlivé kategorie vozidla s poruchou v mechanismu řízení.
- 6.2.5.2 Nejvýše přípustná doba řízení a nejvýše přípustná ovládací síla řízení s poruchou v mechanismu řízení jsou uvedeny v následující tabulce pro každou kategorii vozidla.

Tabulka

**Požadavky na ovládací sílu řízení**

| Kategorie vozidla | Neporušený mechanismus řízení |         |                      | Porucha v mechanismu řízení |         |                      |
|-------------------|-------------------------------|---------|----------------------|-----------------------------|---------|----------------------|
|                   | Maximální síla (daN)          | Čas (s) | Poloměr zatáčení (m) | Maximální síla (daN)        | Čas (s) | Poloměr zatáčení (m) |
| M <sub>1</sub>    | 15                            | 4       | 12                   | 30                          | 4       | 20                   |
| M <sub>2</sub>    | 15                            | 4       | 12                   | 30                          | 4       | 20                   |
| M <sub>3</sub>    | 20                            | 4       | 12 (**)              | 45 (*)                      | 6       | 20                   |
| N <sub>1</sub>    | 20                            | 4       | 12                   | 30                          | 4       | 20                   |
| N <sub>2</sub>    | 25                            | 4       | 12                   | 40                          | 4       | 20                   |
| N <sub>3</sub>    | 20                            | 4       | 12 (**)              | 45 (*)                      | 6       | 20                   |

(\*) 50 pro tuhá vozidla se dvěma nebo více řízenými nápravami, s výjimkou samorízeného mechanismu  
 (\*\*) nebo plný rejď kol, pokud nelze dosáhnout poloměru 12 m.

**6.3 Požadavky na přípojná vozidla**

- 6.3.1 Přípojně vozidlo se musí pohybovat bez nadměrného vybočování nebo neobvyklých vibrací v mechanismu řízení, když se tažné vozidlo pohybuje v přímce na vodorovné vozovce s rovným povrchem rychlostí 80 km/h nebo při technicky přípustné nejvyšší rychlosti udané výrobcem přípojného vozidla, je-li nižší než 80 km/h.

- 6.3.2 U tažného vozidla a přípojného vozidla, která dospěla do stavu stabilního pohybu v kruhu, jenž odpovídá kruhu otáčení vozidla o poloměru 25 m (viz bod 2.4.6), při konstantní rychlosti 5 km/h, se změří kružnice opsaná zadním vnějším okrajem přípojného vozidla. Tento manévr se zopakuje za stejných podmínek, avšak při rychlosti 25 km/h  $\pm$  1 km/h. Během těchto manévřů nesmí zadní vnější okraj přípojného vozidla pohybující se rychlostí 25 km/h  $\pm$  1 km/h vybočit z kružnice opisované při konstantní rychlosti 5 km/h o více než 0,7 m.
- 6.3.3 Žádná část přípojného vozidla nesmí vybočit o více než 0,5 m mimo tečnu ke kružnici s poloměrem 25 m, je-li taženo vozidlem opouštějícím kruhovou dráhu popsanou v bodě 6.3.2 ve směru tečny a jede rychlostí 25 km/h. Tento požadavek musí být splněn od bodu, kde se tečna dotýká kružnice, až k bodu odtud vzdálenému 40 m na tečně. Od tohoto bodu musí přípojně vozidlo splňovat podmínky uvedené v bodě 6.3.1.
- 6.3.4 Změří se kruhová půdorysná plocha, kterou potřebuje tažné vozidlo / jízdní souprava s neporušeným systémem řízení při jízdě v kruhu s konstantním poloměrem o maximální rychlosti 5 km/h, přičemž přední vnější okraj tažného vozidla opisuje kružnici o poloměru ve výši 0,67násobku délky jízdní soupravy, nikoli však menším než 12,5 m.
- 6.3.4.1 Je-li šířka plochy potřebné pro kruhový pohyb změřená při zkoušce s poruchou v systému řízení větší než 8,3 m, nesmí se jednat o nárůst o více než 15 procent ve srovnání s odpovídající hodnotou změřenou při zkoušce s neporušeným systémem řízení.
- Nesmí dojít k žádnému zvětšení vnějšího poloměru šířky plochy potřebné pro kruhový pohyb.
- 6.3.5 Zkoušky popsané v bodech 6.3.2, 6.3.3 a 6.3.4 se provedou ve směru i proti směru hodinových ručiček.
7. SHODNOST VÝROBY
- Postupy pro zajištění shodnosti výroby musí odpovídat postupům stanoveným v dodatku 2 (E/EHK/324-E/EHK/TRANS/505/Rev.2) dohody z roku 1958 společně s následujícími požadavky:
- 7.1 držitel schválení musí zajistit, aby byly výsledky zkoušek shodnosti výroby zaznamenány a přiložené dokumenty zůstaly k dispozici po dobu stanovenou po dohodě se schvalovacím orgánem nebo technickou zkušebnou. Tato doba nesmí trvat déle než 10 let ode dne definitivního ukončení výroby;
- 7.2 schvalovací orgán nebo technická zkušebna, který/ktará schválení typu udělil/udělila, může kdykoli ověřit metody kontroly shodnosti používané v jednotlivých výrobních zařízeních. Běžné je provádět taková ověření každé dva roky.
8. POSTIHY ZA NESHODNOST VÝROBY
- 8.1 Schválení udělené typu vozidla dle tohoto předpisu je možno odejmout, pokud není dodržen požadavek stanovený v bodě 7.1 nebo jestliže vozidla vybraná jako vzorek neodpovídají požadavkům bodu 6 tohoto předpisu.
- 8.2 Jestliže některá smluvní strana dohody, která uplatňuje tento předpis odejme schválení, které dříve udělila, neprodleně o tom informuje ostatní smluvní strany dohody, které tento předpis uplatňují, a to prostřednictvím formuláře sdělení podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.

9. ZMĚNA A ROZŠÍŘENÍ SCHVÁLENÍ TYPU VOZIDLA
- 9.1 Každá úprava typu vozidla se musí oznámit schvalovacímu orgánu, který schválení udělil. Tento orgán potom může:
- 9.1.1 buď usoudit, že provedené úpravy pravděpodobně nemají znatelný nepříznivý vliv a že vozidlo v každém případě stále splňuje požadavky; nebo
- 9.1.2 požadovat od technické zkušebny odpovědné za provedení zkoušek nový zkušební protokol.
- 9.2 Potvrzení nebo rozšíření nebo odmítnutí schválení s uvedením jednotlivých úprav se oznámí smluvním stranám dohody, které uplatňují tento předpis, a to postupem stanoveným v bodě 4.3.
- 9.3 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.
10. DEFINITIVNÍ UKONČENÍ VÝROBY
- Pokud držitel schválení zcela ukončí výrobu typu vozidla schváleného podle tohoto předpisu, musí o tom informovat orgán, který schválení udělil. Po obdržení příslušného sdělení podá uvedený orgán zprávu o ukončení výroby ostatním smluvním stranám dohody z roku 1958, které uplatňují tento předpis, a to prostřednictvím formuláře sdělení podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.
11. NÁZVY A ADRESY SPRÁVNÍCH ORGÁNŮ A TECHNICKÝCH ZKUŠEBEN ODPOVĚDNÝCH ZA PROVÁDĚNÍ SCHVALOVACÍCH ZKOUŠEK
- 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 správních orgánů, které schválení udělují a jimž se zasílají formuláře potvrzující udělení nebo rozšíření nebo odmítnutí nebo odejmutí schválení vydané v jiných zemích.
-

## PŘÍLOHA 1

## SDĚLENÍ

(Maximální formát: A4 (210 × 297 mm))



Vydal:

Název správního orgánu:

.....

.....

.....

týkající se: <sup>(2)</sup>: UDĚLENÍ SCHVÁLENÍ  
 ROZŠÍŘENÍ SCHVÁLENÍ  
 ODMÍTNUTÍ SCHVÁLENÍ  
 ODEJMUTÍ SCHVÁLENÍ  
 DEFINITIVNÍ UKONČENÍ VÝROBY

typu vozidla z hlediska mechanismu řízení podle předpisu č. 79

Schválení č.: ..... Rozšíření č.: .....

1. Obchodní název nebo značka vozidla .....
2. Typ vozidla .....
3. Název a adresa výrobce .....
4. Případně název a adresa zástupce výrobce .....
5. Stručný popis mechanismu řízení .....
- 5.1 Typ mechanismu řízení .....
- 5.2 Ovládací orgán řízení .....
- 5.3 Převod řízení .....
- 5.4 Řízená kola .....
- 5.5 Zdroj energie .....
6. Výsledky zkoušek, vlastnosti vozidla .....
- 6.1 Ovládací síla řízení potřebná pro dosažení kruhu otáčení vozidla o poloměru 12 m při neporušeném systému a poloměru 20 m v případě poruchy v systému .....
- 6.1.1 Za běžných podmínek .....
- 6.1.2 Po selhání zvláštního mechanismu .....
- 6.2 Jiné zkoušky vyžadované tímto předpisem ..... vyhovující/nevhovující <sup>(2)</sup>
- 6.3 Odpovídající dokumentace podle přílohy 6 byla předložena, pokud jde o tyto části systému řízení: .....
7. Vozidlo předáno ke schválení typu dne .....
8. Technická zkušebna odpovědná za provedení schvalovacích zkoušek .....
9. Datum protokolu vydaného uvedenou zkušebnou .....
10. Číslo protokolu vydaného uvedenou zkušebnou .....

11. Schválení uděleno/rozšířeno/odmítnuto/odejmuto <sup>(2)</sup> .....
12. Umístění značky schválení typu na vozidle .....  
.....
13. Místo .....
14. Datum .....
15. Podpis .....
16. K tomuto sdělení je přiložen seznam dokumentů obsažených ve spisu ke schválení typu a předaných správnímu orgánu, který vydal schválení. Dokumenty lze obdržet na vyžádání.

---

---

<sup>(1)</sup> Rozlišovací číslo země, která schválení udělila/rozšířila/odmítla/odejmula (viz ustanovení o schválení v tomto předpise).

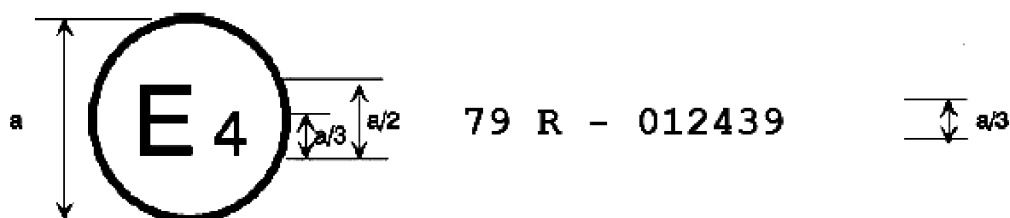
<sup>(2)</sup> Nehodící se škrtněte.

## PŘÍLOHA 2

## USPOŘÁDÁNÍ ZNAČEK SCHVÁLENÍ TYPU

## VZOR A

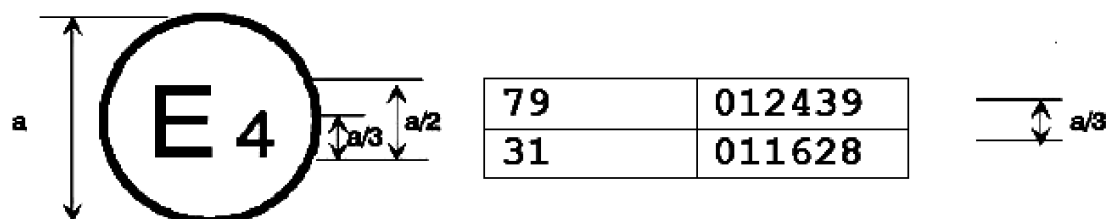
(Viz bod 4.4 tohoto předpisu)

 $a = 8 \text{ mm min.}$ 

Výše uvedená značka schválení typu umístěná na vozidle udává, že tento typ vozidla byl z hlediska mechanismu řízení schválen v Nizozemsku (E4) podle předpisu č. 79 pod číslem schválení 012439. Číslo schválení udává, že schválení bylo uděleno podle požadavků předpisu č. 79, který zahrnuje sérii změn 01.

## VZOR B

(Viz bod 4.5 tohoto předpisu)

 $a = 8 \text{ mm min.}$ 

Výše uvedená značka schválení typu umístěná na vozidle udává, že tento typ vozidla byl schválen v Nizozemsku (E4) podle předpisů č. 79 a 31 <sup>(1)</sup>. Číslo schválení udávají, že ke dni udělení těchto schválení předpis č. 79 a předpis č. 31 zahrnovaly sérii změn 01.

<sup>(1)</sup> Druhé číslo je uvedeno pouze jako příklad.

## PŘÍLOHA 3

**Brzdný účinek u vozidel využívajících téhož zdroje energie pro napájení mechanismu řízení i brzdového zařízení**

1. U zkoušek prováděných podle této přílohy musí být splněny tyto podmínky týkající se vozidla:
  - 1.1 vozidlo musí být naloženo nákladem maximální technicky přípustné hmotnosti rozložené na nápravy, jak je uvedeno výrobcem vozidla. V případě, že je stanoveno více alternativ rozložení hmotnosti na nápravy, musí být rozložení maximální hmotnosti na nápravy takové, aby hmotnost připadající na každou nápravu byla úměrná maximální hmotnosti přípustné pro každou nápravu. U tahače návěsů může být hmotnost přemístěna přibližně do poloviny vzdálenosti mezi polohou návěsného čepu, vycházející z výše uvedených podmínek zatížení, a střednicí zadní nápravy/zadních náprav;
  - 1.2 pneumatiky musí být nahuštěny na tlak v pneumatice za studena, jenž je předepsán pro hmotnost připadající na pneumatiky, když vozidlo stojí;
  - 1.3 před zahájením zkoušek musí být brzdy studené, tzn. teplota kotouče nebo vnějšího povrchu brzdového bubnu musí být nižší než 100 °C.
2. Nastane-li porucha zdroje energie, musí účinek provozního brzdění při prvním použití brzdy dosáhnout hodnoty podle následující tabulky:

| Kategorie                       | V (km/h) | m/s <sup>2</sup> | FdaN |
|---------------------------------|----------|------------------|------|
| M <sub>1</sub>                  | 80       | 5,8              | 50   |
| M <sub>2</sub> a M <sub>3</sub> | 60       | 5,0              | 70   |
| N <sub>1</sub>                  | 80       | 5,0              | 70   |
| N <sub>2</sub> a N <sub>3</sub> | 60       | 5,0              | 70   |

3. Po jakémkoliv poruše v mechanismu řízení nebo v přívodu energie musí být možné po osmi plných zdvizích ovládacího orgánu provozní brzdy dosáhnout při deváté aktivaci alespoň účinku předepsaného pro systém nouzového brzdění (viz níže uvedená tabulka).

V případě, kdy je účinku nouzového brzdění vyžadujícího energii ze zásobníku dosaženo zvláštním ovládacím orgánem, musí být ještě možné po osmi plných zdvizích ovládacího orgánu provozního brzdění dosáhnout zbývajících brzdového účinku při deváté aktivaci (viz níže uvedená tabulka).

**Účinek nouzového brzdění a zbývajících brzdový účinek**

| Kategorie      | V [km/h] | Nouzové brzdění m/s <sup>2</sup> | Zbývajících brzdový účinek m/s <sup>2</sup> |
|----------------|----------|----------------------------------|---------------------------------------------|
| M <sub>1</sub> | 80       | 2,9                              | 1,7                                         |
| M <sub>2</sub> | 60       | 2,5                              | 1,5                                         |
| M <sub>3</sub> | 60       | 2,5                              | 1,5                                         |
| N <sub>1</sub> | 70       | 2,2                              | 1,3                                         |
| N <sub>2</sub> | 50       | 2,2                              | 1,3                                         |
| N <sub>3</sub> | 40       | 2,2                              | 1,3                                         |

## PŘÍLOHA 4

**Doplňkové požadavky na vozidla s pomocným mechanismem řízení****1. OBECNÁ USTANOVENÍ**

Vozidla vybavená pomocným mechanismem řízení musí kromě požadavků stanovených v hlavní části tohoto předpisu splňovat i požadavky této přílohy.

**2. ZVLÁŠTNÍ USTANOVENÍ****2.1 Převody****2.1.1 Mechanické převody řízení**

Použije se bod 5.3.1.1 tohoto předpisu.

**2.1.2 Hydraulické převody řízení**

Hydraulické převody řízení musí být chráněny před překročením maximálního přípustného provozního tlaku T.

**2.1.3 Elektrické převody řízení**

Elektrické převody řízení musí být chráněny před nadměrným příkonem energie.

**2.1.4 Kombinace převodů řízení**

Kombinace mechanických, hydraulických a elektrických převodů musí splňovat požadavky uvedené výše v bodech 2.1.1, 2.1.2 a 2.1.3.

**2.2 Požadavky na zkoušky případů poruchy**

**2.2.1** Selhání funkce či porucha kterékoliv části pomocného mechanismu řízení (s výjimkou částí, které se nepovažují za náchylné k poruše, jak je uvedeno v bodě 5.3.1.1 tohoto předpisu) nesmí mít za následek náhlou významnou změnu v chování vozidla a příslušné požadavky bodu 6 tohoto předpisu musí být stále plněny. Dále musí být možno ovládat vozidlo bez abnormálních korekcí řízení. To se ověří následujícími zkouškami:

**2.2.1.1 Zkouška jízdou po kružnici**

Vozidlo jede po kružnici o poloměru „R“ (m) a rychlostí „V“ (km/h) odpovídajícími kategorií a hodnotám v níže uvedené tabulce:

| Kategorie vozidla               | R <sup>(1)</sup> | V <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup> |
|---------------------------------|------------------|---------------------------------|
| M <sub>1</sub> a N <sub>1</sub> | 100              | 80                              |
| M <sub>2</sub> a N <sub>2</sub> | 50               | 50                              |
| M <sub>3</sub> a N <sub>3</sub> | 50               | 45                              |

<sup>(1)</sup> Je-li pomocný mechanismus řízení při této uvedené rychlosti v mechanicky zajištěné pozici, změní se zkušební rychlost tak, aby odpovídala maximální rychlosti, při níž systém funguje. Maximální rychlostí se rozumí rychlost, při níž se pomocný mechanismus zajistí, snižená o 5 km/h.

<sup>(2)</sup> Hrozí-li z důvodu rozměrových vlastností vozidla riziko převrácení, poskytne výrobce technické zkušební údaje simulace chování vozidla, které prokazují nižší maximální bezpečnou rychlost pro provedení zkoušky. Technická zkušebna poté zvolí tuto zkušební rychlost

<sup>(3)</sup> V případě, že uspořádání zkušební plochy neumožňuje sledovat hodnoty poloměrů, je možné zkoušky provést na dráze s jiným poloměrem (maximální odchylka: ± 25 procent), jestliže se změní rychlost tak, aby bylo dosaženo příčného zrychlení vyplývajícího z poloměru a rychlosti uvedených v tabulce pro příslušnou kategorii vozidla.

Jakmile se dosáhne zkušební rychlosti, vyvolá se porucha. Zkouška zahrnuje jízdu ve směru pohybu hodinových ručiček a v opačném směru.

2.2.1.2 Zkouška přechodových vlastností

2.2.1.2.1 Do doby, než budou odsouhlaseny jednotné postupy zkoušky, poskytne výrobce vozidla technické zkušebně své postupy a výsledky zkoušek přechodového chování vozidla v případě poruchy.

**2.3 Výstražné signály v případě poruchy**

2.3.1 S výjimkou částí pomocného mechanismu řízení, které se nepokládají za náchylné k poruše, jak je uvedeno v bodě 5.3.1.1 tohoto předpisu, musí být řidiči zřetelně signalizovány tyto poruchy pomocného mechanismu řízení:

2.3.1.1 celkový výpadek elektrického nebo hydraulického ovládání pomocného mechanismu řízení;

2.3.1.2 porucha přívodu energie do pomocného mechanismu řízení;

2.3.1.3 přerušení vnějšího vedení elektrického ovládání, je-li namontováno.

---

## PŘÍLOHA 5

**Požadavky na přípojná vozidla s hydraulickými převody řízení**

## 1. OBECNÁ USTANOVENÍ

Vozidla vybavená hydraulickým převodem řízení musí kromě požadavků stanovených v hlavní části tohoto předpisu splňovat i požadavky této přílohy.

## 2. ZVLÁŠTNÍ USTANOVENÍ

## 2.1 Vlastnosti hydraulických potrubí a hadic

- 2.1.1 Hydraulická potrubí hydraulických převodů řízení musí být schopna odolat poruchovému tlaku rovnajícímu se nejméně čtyřnásobku maximálního normálního pracovního tlaku (T) specifikovaného výrobcem. Hadice musí splňovat požadavky norem ISO: 1402:1194, 6605:1986 a 7751:1991.

## 2.2 U systémů závislých na přívodu energie

- 2.2.1 musí být přívod energie chráněn proti nadměrnému tlaku omezovacím ventilem tlaku, který vstoupí v činnost při tlaku T.

## 2.3 Ochrana převodu řízení

- 2.3.1 Převod řízení musí být chráněn proti nadměrnému tlaku omezovacím ventilem tlaku, který vstoupí v činnost při tlaku v rozsahu od 1,5 T do 2,2 T.
-

## PŘÍLOHA 6

**Zvláštní požadavky týkající se bezpečnostních hledisek komplexních elektronických řídicích systémů vozidel****1. OBECNĚ**

V této příloze jsou definovány zvláštní požadavky na dokumentaci, strategii týkající se poruch a na ověřování s ohledem na bezpečnostní hlediska komplexních elektronických řídicích systémů vozidel (viz bod 2.3 níže), pokud jde o tento předpis.

Na tuto přílohu může být zvláštními body v tomto předpise odkázáno také v souvislosti s funkcemi týkajícími se bezpečnosti, jež jsou ovládány elektronickým systémem/elektronickými systémy.

V této příloze nejsou specifikována kritéria účinnosti „daného systému“, ale je zde uvedena metodika uplatněná při konstrukčním procesu a informace, jež musí být pro účely schválení typu sděleny technické zkušebně.

Tyto informace musí prokázat, že „daný systém“ za standardních podmínek a v poruchovém stavu splňuje všechny příslušné požadavky na účinnost uvedené jinde v tomto předpise.

**2. DEFINICE**

Pro účely této přílohy se:

- 2.1 „koncept bezpečnosti“ rozumí popis opatření začleněných do systému, např. v rámci elektronických jednotek, aby zajistily integritu systému a tím bezpečný provoz i v případě elektrické poruchy. Součástí koncepce bezpečnosti může být možnost omezení na částečný provoz nebo dokonce přepnutí na záložní systém pro nezbytné funkce vozidla;
- 2.2 „elektronickým řídicím systémem“ rozumí kombinace jednotek konstruovaná k tomu, aby podporovala zajištění stanovené funkce ovládání vozidla pomocí zpracování elektronických dat. Takové systémy, často softwarově ovládané, se skládají z jednotlivých funkčních součástí, jako jsou čidla, elektronické řídicí jednotky a akční členy, a jsou propojeny přenosovými spoji. Mohou zahrnovat mechanické, elektropneumatické či elektrohydraulické prvky. „Daným systémem“ uvedeným v této souvislosti se rozumí systém, pro který se požaduje schválení typu;
- 2.3 „komplexními elektronickými řídicími systémy vozidel“ rozumí elektronické řídicí systémy, na které se vztahuje hierarchie ovládání, ve které může být ovládaná funkce potlačena systémem/funkcí elektronického ovládání vyšší úrovně.  
  
Potlačená funkce se stává součástí komplexního systému;
- 2.4 systémy/funkcemi „ovládání vyšší úrovně“ rozumí systémy/funkce, jež využívají přídavných opatření pro zpracování a/nebo snímání za účelem úpravy chování vozidla pomocí změn povelů v rámci standardní funkce/standardních funkcí řídicího systému vozidla. To komplexním systémům umožňuje automaticky měnit své požadované účinky s prioritou, jež závisí na zjištěných okolnostech;
- 2.5 „jednotkami“ rozumí nejmenší části jednotlivých součástí systému, jimiž se tato příloha zabývá, protože tyto kombinace součástí budou pro účely identifikace, analýzy či výměny považovány za samostatné objekty;
- 2.6 „přenosovými spoji“ rozumí prostředky využívané k propojení různě rozmístěných jednotek za účelem přenosu signálů, provozních dat či přívodu energie.

Z celkového pohledu se jedná o elektrická zařízení, avšak některé jejich části mohou být mechanické, pneumatické či hydraulické;

2.7 „rozsahem ovládání“ odkazuje na výstupní veličinu a definuje rozsah, v rámci něhož systém pravděpodobně uplatní funkce ovládání;

2.8 „hranici funkčního provozu“ definují hranice vnějších fyzických možností, v rámci nichž je systém schopen udržet kontrolu.

### 3. DOKUMENTACE

#### 3.1 Požadavky

Výrobce musí předložit soubor dokumentace, který dává přehled o základní koncepci „daného systému“ a o prostředcích, pomocí kterých je tento systém propojen s ostatními systémy vozidla a kterými přímo ovládá výstupní veličiny. Musí být vysvětlena/vysvětleny funkce „daného systému“ a koncepce bezpečnosti, jak jsou stanoveny výrobcem. Dokumentace musí být stručná, avšak musí dokládat, že v rámci konstrukce a vývoje bylo využito odborných znalostí ze všech oblastí systému, jež jsou zahrnuty. Pro účely pravidelných technických kontrol musí dokumentace obsahovat popis, jakým způsobem lze zkontrolovat aktuální provozní stav „daného systému“.

3.1.1 Dokumentace se musí skládat ze dvou částí:

a) složka formální dokumentace pro schválení obsahující podklady uvedené v kapitole 3 (s výjimkou podkladů uvedených v bodě 3.4.4), jež musí být předložena technické zkušebně při podání žádosti o schválení typu. Toto bude považováno za základní odkaz pro proces ověřování stanovený v kapitole 4 této přílohy.

b) doplňkové podklady a údaje analýzy podle bodu 3.4.4, jež jsou uloženy u výrobce, avšak musí být zpřístupněny ke kontrole při schvalování typu.

#### 3.2 Popis funkcí „daného systému“.

Musí být předložen popis, který poskytne jednoduché objasnění všech ovládacích funkcí „daného systému“ a využívaných metod dosahování požadovaných účinků, včetně uvedení mechanismu/mechanismů, pomocí kterých jsou funkce ovládání prováděny.

3.2.1 Musí být předložen seznam všech vstupních a zjištěných veličin, jakož i jejich vymezený pracovní rozsah.

3.2.2 Musí být předložen seznam všech výstupních veličin, jež jsou ovládány „daným systémem“, a musí být v jednotlivých případech uvedeno, zda ovládání probíhá přímým způsobem nebo prostřednictvím jiného systému vozidla. Musí být vymezen rozsah ovládání (bod 2.7) uplatněný u každé této veličiny.

3.2.3 Případně musí být u účinnosti systému uvedeny meze vymezující hranice funkčního provozu (bod 2.8).

#### 3.3 Uspořádání systému a schémata

##### 3.3.1 Seznam součástí

Musí být předložen seznam zahrnující všechny jednotky „daného systému“, kde budou uvedeny i ostatní systémy vozidla, jichž je zapotřebí pro zajištění příslušné funkce ovládání.

Musí být předložen základní přehled, jenž tyto jednotky schematicky znázorní v jejich vzájemném spojení, přičemž z něj musí jasně vyplývat rozmístění jednotlivých zařízení i jejich vzájemná propojení.

### 3.3.2 Funkce jednotek

Funkce každé jednotky „daného systému“ musí být popsány v základních rysech a musí být uvedeny signály, jež ji propojují s ostatními jednotkami nebo s ostatními systémy vozidla. Tento přehled lze předložit v podobě označeného blokového nebo jiného schématu či formou popisu doplněného takovým schématem.

### 3.3.3 Propojení

Jednotlivá propojení v rámci „daného systému“ se znázorní pomocí schématu obvodu v případě elektrických přenosových spojů, schématu potrubí v případě pneumatických či hydraulických přenosových zařízení a pomocí zjednodušeného schematického přehledu u mechanických spojů.

### 3.3.4 Tok signálu a priority

Mezi uvedenými přenosovými spoji a signály přenášenými mezi jednotlivými jednotkami musí existovat jasný soulad. Priority signálů na multiplexovaných datových cestách musí být uvedeny všude, kde může priorita představovat problém ovlivňující účinnost či bezpečnost, pokud jde o tento předpis.

### 3.3.5 Označení jednotek

Každá jednotka musí být jasně a jednoznačně identifikovatelná (např. pomocí označení pro hardware a pomocí označení nebo softwarového výstupu pro softwarový obsah), aby jí bylo možné přiřadit odpovídající hardware a dokumentaci.

V případech, kdy jsou funkce kombinovány v rámci jediné jednotky nebo ve skutečnosti v rámci jediného počítače, avšak z důvodu srozumitelnosti a názornosti znázorněny ve více blocích v blokovém schématu, použije se pouze jediné identifikační označení hardware. Výrobce použitím tohoto označení potvrzuje, že dodané zařízení je v souladu s odpovídajícím dokumentem.

#### 3.3.5.1 Označení vymezuje hardware a verzi softwaru, přičemž v případě změny verze softwaru jako např. za účelem změny funkce jednotky, pokud jde o tento předpis, se změní i toto označení.

### 3.4 Koncepce bezpečnosti výrobce

#### 3.4.1 Výrobce předloží prohlášení, kterým se potvrzuje, že strategie zvolená k dosahování požadovaných účinků „daného systému“ za podmínek bezporuchového stavu nesníží bezpečnost provozu systémů, na něž se vztahují ustanovení tohoto předpisu.

#### 3.4.2 Pokud jde o software použitý v rámci „daného systému“, musí být vysvětlena jeho základní architektura a musí být uvedeny metody a nástroje použité při jeho návrhu. Výrobce musí být připraven na vyžádání předložit doklady o prostředcích, jejichž pomocí v průběhu procesu návrhu a vývoje stanovil provedení logiky systému.

#### 3.4.3 Výrobce předloží technickým zkušebním podklady k objasnění konstrukčních opatření, jež jsou do „daného systému“ zabudovány za účelem zajištění bezpečnosti provozu v poruchovém stavu. Jako příklady případných konstrukčních opatření pro případ poruchy v „daném systému“ lze uvést:

a) omezení na provoz za použití pouze určité části systému;

b) přepnutí na samostatný záložní systém;

c) vyřazení funkcí vyšší úrovně.

V případě poruchy musí být řidič upozorněn např. pomocí výstražného signálu nebo zobrazeného hlášení. Není-li systém deaktivován řidičem, např. otočením spínače zapalování do pozice „vypnuto“ nebo vypnutím příslušné funkce, je-li za tímto účelem k dispozici zvláštní vypínač, musí být výstraha patrná po celou dobu trvání poruchového stavu.

- 3.4.3.1 V případě, že vybrané opatření zvolí provozní režim částečné účinnosti za určitých podmínek poruchového stavu, musí být tyto podmínky uvedeny a musí být vymezena výsledná omezení účinnosti.
- 3.4.3.2 V případě, že vybrané opatření zvolí pro dosažení požadovaného účinku řídicího systému vozidla druhotné (záložní) prostředky, musí být vysvětleny zásady mechanismu přepínání, logika a úroveň rezervy a veškeré prvky kontroly zálohy a musí být vymezena výsledná omezení účinnosti zálohy.
- 3.4.3.3 V případě, že vybrané opatření zvolí vyřazení funkce vyšší úrovně, musí být potlačeny veškeré odpovídající výstupní ovládací signály s touto funkcí spojené, a sice takovým způsobem, aby bylo omezeno narušení přechodové fáze.
- 3.4.4 K dokumentaci musí být přiložena analýza, která celkově znázorní, jak se systém bude chovat v případě výskytu jakékoli z uvedených poruch souvisejících s účinností ovládání vozidla či bezpečností.

Tato analýza může být založena na analýze způsobů selhání a jejich následků (FMEA), analýze pomocí stromové struktury příčin (FTA) nebo na jakémkoli jiném podobném postupu vhodném z hlediska aspektů bezpečnosti systému.

Výrobce musí zvolený analytický přístup/zvolené analytické přístupy zavést a udržovat, přičemž tento přístup/tyto přístupy musí být zpřístupněn/zpřístupněny technické zkušebně ke kontrole při schvalování typu.

- 3.4.4.1 Tato dokumentace musí obsahovat podrobný seznam sledovaných parametrů a pro každý poruchový stav typu vymezeného v bodě 3.4.4 této přílohy musí stanovit výstražný signál určený řidiči a/nebo obsluhujícímu personálu/personálu provádějícímu technickou kontrolu.

#### 4. OVĚŘENÍ A ZKOUŠKA

- 4.1 Funkční provoz „daného systému“, jak je stanoven v dokumentech požadovaných v kapitole 3, se testuje takto:

##### 4.1.1 Ověření funkčnosti „daného systému“

Ověření účinnosti systému vozidla za podmínek bezporuchového stavu jako prostředek pro vytvoření normálních provozních úrovní se provede podle základních specifikací výrobce pro zkušební test, není-li toto ověření předmětem stanovené zkoušky účinnosti jako součásti postupu schvalování podle tohoto nebo jiného předpisu.

##### 4.1.2 Ověření koncepce bezpečnosti podle bodu 3.4

Reakce „daného systému“ pod vlivem poruchy v jakékoli samostatné jednotce se podle uvážení schvalovacího orgánu zkontroluje pomocí vyslání odpovídajících výstupních signálů do elektrických jednotek nebo mechanických prvků za účelem simulace účinků vnitřních poruch v rámci dané jednotky.

- 4.1.2.1 Výsledky ověření se musí shodovat s doloženým shrnutím analýzy poruchy na úrovni celkového účinku tak, aby byly koncepce bezpečnosti a její realizace potvrzeny jako přiměřené.
-

## III

(Akty přijaté na základě Smlouvy o EU)

## AKTY PŘIJATÉ NA ZÁKLADĚ HLAVY V SMLOUVY O EU

## SPOLEČNÁ AKCE RADY 2008/391/SZBP

ze dne 26. května 2008,

kterou se mění společná akce 2008/131/SZBP o prodloužení mandátu zvláštního zástupce Evropské unie pro Afghánistán

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o Evropské unii, a zejména na článek 14, čl. 18 odst. 5 a čl. 23 odst. 2 této smlouvy,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Dne 18. února 2008 přijala Rada společnou akci 2008/131/SZBP <sup>(1)</sup> o prodloužení mandátu pana Francesca Vendrella jako zvláštního zástupce Evropské unie pro Afghánistán do 31. května 2008.
- (2) Pan Francesc Vendrell informoval generálního tajemníka, vysokého představitele, že může ve funkci zvláštního zástupce EU pokračovat do 30. června 2008, a jeho mandát jako zvláštního zástupce EU by měl být do tohoto data prodloužen. Rada má v úmyslu jmenovat nového zvláštního zástupce EU na následující období mandátu do 28. února 2009.
- (3) Finanční referenční částka vyčleněná ve společné akci 2008/131/SZBP na pokrytí nákladů spojených s mandátem zvláštního zástupce EU do 31. května 2008 by měla rovněž zahrnovat období jeho prodloužení do 30. června 2008,

PŘIJALA TUTO SPOLEČNOU AKCI:

*Článek 1*

Společná akce 2008/131/SZBP se mění takto:

1. Článek 1 se nahrazuje tímto:

*„Článek 1*

**Zvláštní zástupce Evropské unie**

Mandát pana Francesca Vendrella jako zvláštního zástupce Evropské unie v Afghánistánu se prodlužuje do 30. června 2008.“

2. V článku 5 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Finanční referenční částka určená na krytí výdajů souvisejících s mandátem zvláštního zástupce EU v období od 1. března 2008 do 30. června 2008 činí 975 000 EUR.“

*Článek 2*

**Vstup v platnost**

Tato společná akce vstupuje v platnost dnem přijetí.

*Článek 3*

**Zveřejnění**

Tato společná akce bude zveřejněna v *Úředním věstníku Evropské unie*.

V Bruselu dne 26. května 2008.

Za Radu  
předseda  
D. RUPEL

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 43, 19.2.2008, s. 26.