

SK

SK

SK



EURÓPSKA KOMISIA

Brusel, 4.10.2010
KOM(2010) 542 v konečnom znení

2010/0271 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

Nariadenie (EÚ) č. .../2010 Európskeho parlamentu a Rady o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek

(Text s významom pre EHP)

EN

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

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Termín „vozidlá kategórie L“ zahŕňa široký rozsah rôznych typov vozidiel s dvomi, tromi alebo štyrmi kolesami, napr. dvojkolesové a trojkolesové mopedy, dvojkolesové a trojkolesové motocykle a motocykle s postranným vozíkom. Štvorkolesové vozidlá, nazývané tiež štvorkolky, sú napríklad terénne štvorkolky a miniautá.

Požiadavky na typové schvaľovanie nových vozidiel kategórie L sú v súčasnosti stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES²¹ („rámcová smernica“). Okrem toho skupina smerníc uvedená v rámcovej smernici obsahuje podrobné technické požiadavky týkajúce sa vozidiel kategórie L.

Komisia identifikovala skupinu najvýznamnejších problémov spojených so súčasnými pravidlami typového schvaľovania vozidiel kategórie L, ktorým je potrebné sa venovať:

- komplexnosť právneho rámca;
- úroveň emisií a ich zvyšujúci sa podiel v celkovom množstve emisií z cestnej premávky, ktoré sa celkovo znižujú;
- aspekty funkčnej bezpečnosti vozidla týkajúce sa požiadaviek typového schvaľovania;
- nedostačujúci právny rámec pre vozidlá vybavené novými technológiami;
- predaj a evidencia určitých vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek dovezených na trh EÚ, ktoré nespĺňajú súčasné podmienky typového schvaľovania týkajúce sa funkčnej bezpečnosti a/alebo ochrany životného prostredia.

• Existujúce ustanovenia v oblasti návrhu

- Rámcová smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES¹
- Smernice:
93/14/EHS² 93/30/EHS³ 93/33/EHS⁴ 93/93/EHS⁵ 95/1/ES⁶
97/24/ES⁷ 2000/7/ES⁸ 2002/51/ES⁹ 2009/62/ES¹⁰ 2009/67/ES¹¹
2009/78/ES¹² 2009/79/ES¹³ 2009/80/ES¹⁴ 2009/139/ES¹⁵

¹ Ú. v. ES L 124, 9.5.2002, s. 1.

² Ú. v. ES L 121, 15.5.1993, s. 1.

³ Ú. v. ES L 188, 29.7.1993, s. 1.

⁴ Ú. v. ES L 188, 29.7.1993, s. 32.

⁵ Ú. v. ES L 311, 14.12.1993, s. 76.

⁶ Ú. v. ES L 52, 8.3.1995, s. 1.

Právnymi predpismi typového schvaľovania sa zaoberá politická iniciatíva „CARS 21“¹⁶. Táto iniciatíva sa začala v roku 2005, pričom jej cieľom bolo vykonať preskúmanie právnej úpravy a politiky v oblasti automobilového priemyslu, aby z nej mohla Komisia ťažiť v prípade budúcich navrhovaných politik. Jedným z dôvodov zriadenia CARS 21 boli obavy zainteresovaných strán automobilového priemyslu z toho, že kumulatívne náklady na právnu úpravu majú negatívny vplyv na konkurencieschopnosť a zbytočne predražujú vozidlá. V záverečnej správe CARS 21¹⁷ sa dospelo k záveru, že pokiaľ by sa väčšina platných právnych predpisov mala zachovať s cieľom chrániť občanov a životné prostredie, malo by dôjsť k ich zjednodušeniu, aby sa zracionalizoval regulačný rámec a došlo k medzinárodnej harmonizácii požiadaviek. Toto zjednodušenie bolo naplánované vo „Druhej správa o pokroku stratégie zjednodušenia regulačného prostredia“¹⁸. Každá ďalšia iniciatíva by mala byť v súlade s touto stratégiou.

V súlade s Európskou stratégiou o kvalite ovzdušia¹⁹, Európska únia neustále sprísňuje emisné normy pre motorové vozidlá, najmä pokiaľ ide o uhlíkovodíky, oxid uhoľnatý, oxidy dusíka a častice. Toto bude tiež prípad tohto navrhovaného regulačného rámca pre vozidlá kategórie L.

Opatrenia týkajúce sa typového schvaľovania v tomto právnom rámci sú zosúladené aj s Európskym akčným programom zameraným na bezpečnosť cestnej premávky 2011-2020 a Európskou chartou bezpečnosti cestnej premávky 2000-2010 (ERSC)²⁰. Cieľom ERSC je znížiť počet úmrtí na cestách do roku 2010 na polovicu. Bohužiaľ, vodiči vozidiel kategórie L patria do nechránenej skupiny účastníkov cestnej premávky s najvyššou mierou úmrtnosti a zranení medzi všetkými účastníkmi cestnej premávky.

Nakoniec tento návrh zahŕňa aj niekoľko ustanovení rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 768/2008/ES²¹ o spoločnom rámci na uvádzanie výrobkov na trh, s cieľom posilniť vykonávanie a presadzovanie nového nariadenia. Tieto ustanovenia špecifikujú povinnosti hospodárskych subjektov v rámci dodávateľského reťazca a príslušných zainteresovaných orgánov dohľadu nad trhom, najmä pokiaľ ide o dohľad po uvedení na trh a kontrolu výrobkov uvádzaných na trh Európskej únie. Aj požiadavky na orgány alebo organizácie, na ktoré môžu členské štáty delegovať niektoré úlohy posúdenia vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, sú sprísnené s cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky a zabrániť narušeniu hospodárskej súťaže, ktoré môže nastať z dôvodu odlišných stupňov prísnosti a podmienok, ktoré uplatňujú tieto organizácie tretích strán pri skúšaní, kontrole a posudzovaní vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných

7 Ú. v. ES L 226, 18.8.1997, s. 1.

8 Ú. v. ES L 106, 3.5.2000, s. 1.

9 Ú. v. ES L 252, 20.9.2002, s. 20.

10 Ú. v. EÚ L 198, 30.7.2009, s. 20.

11 Ú. v. EÚ L 222, 25.8.2009, s. 1.

12 Ú. v. EÚ L 231, 3.9.2009, s. 8.

13 Ú. v. EÚ L 201, 1.8.2009, s. 29.

14 Ú. v. EÚ L 202, 4.8.2009, s. 16.

15 Ú. v. EÚ L 322, 9.12.2009, s. 3.

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

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

18 KOM(2008) 33 v konečnom znení, 30.1.2008, návrh č. 49, s. 32.

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

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

21 Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 82.

technických jednotiek, ktoré majú byť schválené.

2. KONZULTÁCIE SO ZAJNTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIE VPLYVU

• Konzultácie so zainteresovanými stranami

Európska komisia otvorila verejnú konzultáciu s cieľom zhromaždiť názory zainteresovaných strán na svoje rámcové návrhy nových právnych predpisov týkajúcich sa schvaľovania vozidiel kategórie L. Konzultačný dokument bol uverejnený²², aby poskytol základné informácie a získal názory na nový rámec, ktorý má nahradiť súčasný platný právny rámec.

Verejná konzultácia sa zamerala na tie skupiny, ktoré by boli najviac ovplyvnené návrhom nového právneho rámca vrátane orgánov typového schvaľovania v členských štátoch, výrobcov, dodávateľov a spotrebiteľov. Bola uverejnená v angličtine, francúzštine a nemčine na internetovej stránke vytvorenej špeciálne na tento účel.

Európska komisia potvrdila prijatie všetkých príspevkov zainteresovaných strán týkajúcich sa tejto konzultácie a tieto príspevky boli uverejnené²³.

Konzultačné metódy, hlavné cieľové sektory a všeobecný profil respondentov

Pri vypracovávaní návrhu konzultovala Európska komisia so zúčastnenými stranami viacerými spôsobmi:

Verejná konzultácia prebiehala od 22. decembra 2008 do 27. februára 2009 na internete a zaoberala sa možnými kontroverznými aspektmi návrhu. Konzultácie sa zúčastnili členské štáty, výrobcovia vozidiel kategórie L a ich komponentov, dopravné organizácie, organizácie zastupujúce používateľov, ostatné mimovládne organizácie a jednotliví občania.

Jednotlivé prvky návrhu boli prediskutované na niekoľkých zasadnutiach pracovnej skupiny Európskej komisie pre vozidlá kategórie L (MCWG)²⁴.

Na záver sa konalo veľa dvojstranných zasadnutí s jednotlivými zainteresovanými stranami, kde mohli svoje názory jasne vyjadriť.

Zhrnutie odpovedí a spôsob, akým sa zohľadnili

Európska komisia prijala v internetovej konzultácii 57 príspevkov. Zainteresované strany nastolili niekoľko problémov. Výsledky verejnej konzultácie boli zhrnuté v správe²⁵ a prednesené a prediskutované 29. júna 2009 na zasadnutí pracovnej skupiny Európskej

²² http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/index.htm.

²³ http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/contributions.htm.

²⁴ http://circa.europa.eu/Public/irc/enterprise/automotive/library?l=/mcwg_motorcycle&vm=detailed&sb=Title.

²⁵ http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/results_report.pdf.

komisie pre vozidlá kategórie L (MCWG), na ktorú boli všetky zainteresované strany pozvané, aby sa mohli vyjadriť.

V hodnotení vplyvu, ktoré je súčasťou tohto návrhu, sú plne zohľadnené podstatné otázky, ktoré boli nastolené, a tiež spôsob, akým sa zohľadnili.

- **Hodnotenie vplyvu**

V prípade každého z hlavných aspektov návrhu boli analyzované rôzne možnosti prostredníctvom porovnania možných výhod a nevýhod z hľadiska hospodárskych, environmentálnych, bezpečnostných a spoločenských aspektov. Aj kvalitatívne a kvantitatívne aspekty boli zahrnuté v tejto analýze. V ďalšom kroku sa rôzne možnosti porovnali a identifikovala a opísala sa jedna uprednostňovaná možnosť alebo logická kombinácia dvoch uprednostňovaných možností. Tieto uprednostňované možnosti tvoria základ nového rámcového nariadenia.

Návrh správy posúdila Rada pre hodnotenie vplyvu a odporúčania na zlepšenie boli v rámci možností začlenené do záverečnej správy. Stanovisko Rady pre hodnotenie vplyvu k správe je uverejnené spolu s týmto návrhom, záverečnou správou o hodnotení vplyvu a jej zhrnutím.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

- **Právny základ**

Právnym základom tohto návrhu je článok 114 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).

- **Zásada subsidiarity**

Pred stanovením typového schválenia EÚ pre vozidlá kategórie L boli stanovené normy na úrovni členských štátov. Tieto právne predpisy prijaté členskými štátmi sa často odlišovali a výrobcovia, ktorí predávajú vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky na viacerých trhoch museli teda upravovať výrobu podľa toho, pre ktoré členské štáty boli ich vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky určené, a museli ich skúšať v každom členskom štáte, čo bolo nákladné a časovo náročné. Odlišné vnútroštátne pravidlá boli preto prekážkou obchodu a mali nepriaznivý vplyv na vytvorenie a fungovanie vnútorného trhu.

Bolo preto nevyhnutné zaviesť normy na úrovni EÚ, najmä preto, aby sa riešili obavy týkajúce sa bezpečnosti a nepriaznivých vplyvov znečisťovania ovzdušia na zdravie a životné prostredie, ktoré panujú v celej EÚ bez ohľadu na hranice. Vysoké úrovne emisií v miestnom mestskom prostredí môžu byť regulované jednotlivými opatreniami členských štátov, ale celosvetové emisie sa nezastavujú na hraniciach členských štátov. Táto celoeurópska otázka sa môže riešiť len prostredníctvom harmonizovaných celoeurópskych opatrení. Rámcová smernica 2002/24/ES²¹, ktorá sa zakladala na článku 95 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva, bola navrhnutá s týmto cieľom a cieľom vytvoriť spoločný trh tak, aby bola zároveň zabezpečená vysoká úroveň bezpečnosti, ochrany zdravia a životného prostredia. Tento dôvod existuje aj dnes, keďže akcia na úrovni Európskej únie je nevyhnutná na zamedzenie fragmentácie vnútorného trhu a na

zabezpečenie vysokej a rovnomernej úrovne ochrany v Európe.

Ďalšou pridanou hodnotou právnych predpisov EÚ je, že výrobné odvetvie bude schopné profitovať z úspor z rozsahu prostredníctvom harmonizovaných právnych požiadaviek: napríklad vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky môžu byť vyrábané pre celý európsky trh, namiesto toho, aby boli upravované s cieľom získať vnútroštátne typové schválenie v každom členskom štáte. Rovnako aj úprava právneho rámca z hľadiska technického pokroku zabezpečí rovnaké podmienky pre výrobcov, pokiaľ ide o novú technológiu. Prínosom pre spotrebiteľov budú nižšie ceny vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré sú vďaka celoeurópskej konkurencii pod neustálym tlakom.

Nakoniec sprísnenie opatrení dohľadu nad trhom pomôže zabezpečiť rovnaký súbor pravidiel pre všetkých výrobcov, ktorí predávajú alebo uvádzajú vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky do prevádzky na trh EÚ a zabezpečiť, že požiadavky typového schválenia týkajúce sa bezpečnosti vozidla a životného prostredia budú účinné.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality, pretože nepresahuje rámec toho, čo je potrebné na dosiahnutie cieľov na zabezpečenie riadneho fungovania vnútorného trhu, pričom zároveň poskytuje vysokú úroveň bezpečnosti verejnosti a ochrany životného prostredia.

- **Výber nástrojov**

Použitie rámcového nariadenia sa pokladá za vhodný spôsob, pretože zabezpečí požadovaný súlad bez toho, aby si vyžadovalo transpozíciu do právnych predpisov členských štátov.

Návrh využíva viacúrovňový prístup pôvodne zavedený na žiadosť Európskeho parlamentu a použitý v iných právnych predpisoch týkajúcich sa typového schválenia EÚ motorových vozidiel. Tento prístup predpokladá prijatie právnych predpisov v troch krokoch:

- základné ustanovenia a rozsah pôsobnosti sú stanovené Európskym parlamentom a Radou v nariadení, ktoré sa zakladá na článku 114 Zmluvy o fungovaní o Európskej únii v súlade s riadnym legislatívnym postupom.
- technické špecifikácie priradené k základným ustanoveniam sú stanovené v troch delegovaných aktoch (článok 290) prijaté komitologickým postupom:
 - 1) v nariadení o požiadavkách týkajúcich sa vplyvu na životné prostredie a pohonu týkajúcom sa:
 - elektromagnetickej kompatibility;
 - postupov environmentálnych skúšok týkajúcich sa výfukových emisií, emisií z odparovania, emisií skleníkových plynov a spotreby paliva;
 - maximálnych konštrukčných otáčok motora, maximálneho krútiaceho momentu a maximálneho čistého výkonu motora;

- hluku.
- 2) v nariadení o požiadavkách na funkčnú bezpečnosť vozidla a súvisiacich záležitostiach týkajúcom sa:
- zvukových výstražných zariadení;
 - brzd vrátane protiblokovacích a kombinovaných brzdových systémov;
 - bezpečnosti elektrických prístrojov a zariadení;
 - predných a zadných ochranných konštrukcií;
 - zasklenia, stieračov a ostrekovačov predných okien a zariadení na odmrazovanie a odhmlievanie;
 - identifikácie ovládačov, oznamovačov a ukazovateľov;
 - montáže zariadení pre osvetlenie a svetelnú signalizáciu;
 - viditeľnosti smerom dozadu;
 - kotvových úchytiak bezpečnostných pásov a bezpečnostných pásov;
 - pneumatík;
 - ochrana posádky vozidla vrátane vnútorného vybavenia, opierok hlavy a dverí vozidla;
 - konštrukčného obmedzenia rýchlosti vozidla;
 - celistvosti konštrukcie vozidla.
- 3) v nariadení o požiadavkách na konštrukciu vozidla týkajúcom sa:
- opatrení proti neoprávnenej manipulácii;
 - spojovacích zariadení a prídavných zariadení;
 - zariadení zabráňujúcim neoprávnenému použitiu vozidla;
 - vonkajších výčnelkov;
 - palivovej nádrže;
 - nákladných plošín;
 - hmotností a rozmerov;
 - palubnej diagnostiky;
 - stúpačiek a držiadiel pre posádku;

- informácií o oprave a údržbe vozidiel;
 - priestoru na montáž zadnej tabuľky s evidenčným číslom;
 - stojanov,
 - povinných označení.
- Vo vykonávacom akte (článok 291) sú stanovené správne ustanovenia ako napr. informačný dokument, definícia osvedčenia o typovom schválení, osvedčenie o zhode a pridružené požiadavky týkajúce sa zhody výroby atď.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Tento návrh rámcového nariadenia nemá žiadny vplyv na rozpočet Európskej únie, pokiaľ ide o prvé dva kroky sprísňovania emisných limitov (Euro 4 a 5 pre motocykle, Euro 3 a 4 pre všetky ostatné vozidlá kategórie L). Tretí krok bude zahŕňať fázu Euro 6 pre motocykle a fázu Euro 5 pre všetky ostatné vozidlá kategórie L (mopedy, trojkolky a štvorkolky). Tieto limity sú absolútne rovnocenné s emisnými limitmi Euro 5 pre osobné vozidlá. Dopĺňajúca štúdia o vplyve na životné prostredie je naplánovaná s cieľom určiť krátkodobé vplyvy fáz Euro 3, 4 a 5 na životné prostredie a zistiť či je cieľová fáza Euro 6 v rámci stanoveného obdobia primeraná. Táto štúdia bude dokončená v rokoch 2016-2017 a bude financovaná v rámci rozpočtu Komisie.

5. ĎALŠIE INFORMÁCIE

Navrhovaný akt sa týka Európskeho hospodárskeho priestoru (EHP), a preto by sa mal rozšíriť na EHP.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**Nariadenie (EÚ) č. .../2010 Európskeho parlamentu a Rady o schvaľovaní a dohl'ade nad trhom dvoj- alebo trojkolesové vozidlá a štvorkolky**

(Text s významom pre EHP)

(Text s významom pre EHP) EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,
 so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 114,
 so zreteľom na návrh Európskej komisie,
 po postúpení návrhu legislatívneho aktu parlamentom jednotlivých štátov,
 so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru²⁶,
 so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²⁷,
 konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,
 keďže:

- (1) Vnútrotný trh predstavuje oblasť bez vnútrotných hraníc, v rámci ktorého sa musí zaručiť voľný pohyb tovaru, osôb, služieb a kapitálu. Na tento účel bol smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES z 18. marca 2002 o typovom schválení takýchto vozidiel²¹ stanovený komplexný systém typového schválenia ES pre dvoj- alebo trojkolesové vozidlá. Tieto princípy by sa mali naďalej uplatňovať pre toto nariadenie a jeho delegované a vykonávacie akty.
- (2) Systém typového schválenia EÚ má umožniť každému členskému štátu potvrdiť, že každé vozidlo prešlo kontrolami uvedenými v tomto nariadení, jeho delegovaných a vykonávacích aktoch a ich výrobca získal osvedčenie o typovom schválení. Okrem toho zaväzuje výrobcov vydávať osvedčenie o zhode každému vozidlu vyrobenému v súlade s typovým schválením. Ak je vozidlo vybavené takýmto osvedčením, tak potom môže byť predávané a evidované na používanie v celom Únii.
- (3) Cieľom tohto nariadenia je stanoviť harmonizované pravidlá pre schválenie vozidiel kategórie L s cieľom zabezpečiť fungovanie vnútrotného trhu. Vozidlá kategórie L sú dvoj-, troj- alebo štvorkolesové vozidlá ako dvojkoľesové vozidlá s pohonným systémom, trojkolky, cestné štvorkolky a miniautá. Okrem toho medzi ďalšie ciele patrí zjednodušiť súčasný právneho rámca, prispieť k nižšiemu, primeranejšiemu

²⁶ Ú. v. [...] L [...], [...], s. [...].

²⁷ Ú. v. [...] L [...], [...], s. [...].

podielu v celkových emisiách z cestnej dopravy, zvýšiť celkovú úroveň bezpečnosti, prispôbiť sa technickému pokroku a sprísniť pravidlá dohľadu nad trhom.

- (4) Smernica 2002/24ES a jej samostatné smernice boli niekoľkokrát podstatným spôsobom zmenené a doplnené. V záujme prehľadnosti, racionálnosti a zjednodušenia by mala byť smernica 2002/24/ES zrušená spolu s jej samostatnými smernicami a nahradená jedným nariadením Európskeho parlamentu a Rady a malým počtom delegovaných a vykonávacích aktov. Zvolená forma nariadenia by mala zabezpečiť, že ustanovenia sú priamo uplatniteľné a môžu byť aktualizované oveľa rýchlejšie a účinnejšie, aby lepšie zohľadňovali technický pokrok.
- (5) Aby bolo možné zjednodušiť právne predpisy týkajúce sa typového schvaľovania tak, aby boli v súlade s odporúčaniami správy CARS 21: Konkurenčný regulačný rámec pre automobilový priemysel pre 21. storočie²⁸, je vhodné zrušiť všetky samostatné smernice bez toho, aby sa znížila úroveň ochrany. Požiadavky stanovené v daných smerniciach by mali byť prenesené do tohto nariadenia alebo jeho delegovaných aktov a v prípade potreby by mali byť nahradené odkazmi na zodpovedajúce predpisy Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN), ktoré sú začlenené do práva Únie v súlade s článkom 4 rozhodnutia Rady 97/836/ES z 27. novembra 1997 vzhľadom na pristúpenie Európskej únie k Dohode Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov. To sa týka prijatia jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré môžu byť namontované alebo použité na kolesových vozidlách a podmienok pre vzájomné uznávanie udelených schválení na základe týchto predpisov („Revidovaná dohoda z roku 1958“)²⁹. S cieľom znížiť administratívne zaťaženie procesu typového schvaľovania by malo byť výrobcom vozidiel umožnené, aby získali typové schválenie podľa tohto nariadenia prípadne priamo prostredníctvom získania schválenia podľa príslušných predpisov EHK OSN³⁰ uvedených v prílohách k tomuto nariadeniu a samostatných delegovaných aktoch.
- (6) Následne by pri uplatňovaní smernice 97/836/ES mali byť predpisy EHK OSN a ich zmeny, ku ktorým Európska únia pristúpila, začlenené do postupu typového schválenia EÚ buď ako požiadavky na typové schválenie EÚ vozidla alebo ako alternatívy k existujúcemu právu Únie. Najmä v prípadoch, kde Únia rozhodne, že predpis EHK OSN by sa mal stať súčasťou požiadaviek typového schválenia EÚ a nahradiť existujúce právne predpisy Únie, Komisii by mala byť delegovaná právomoc prijať potrebné úpravy tohto nariadenia alebo prijať potrebné vykonávacie akty.
- (7) Toto nariadenie by malo obsahovať základné požiadavky na ochranu životného prostredia a funkčnú bezpečnosť vozidla. Hlavné prvky tohto nariadenia sú založené na výsledkoch hodnotenia vplyvu³¹, v ktorom sa analyzovali rozdielne možnosti prostredníctvom porovnania možných výhod a nevýhod z hľadiska hospodárskych, environmentálnych, bezpečnostných a spoločenských aspektov. Aj kvalitatívne a kvantitatívne aspekty boli zahrnuté v tejto analýze. Po porovnaní odlišných možností a identifikácie uprednostňovaných možností, boli zvolené, aby tvorili základ tohto nariadenia.

²⁸ KOM(2007) 22 v konečnom znení.

²⁹ Ú. v. L 346, 17.12. 1997, s.78.

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

³¹ [...pri uverejnení pridajte odkaz]

- (8) Na ciele tohto nariadenia by nemala vplývať montáž určitých systémov, komponentov alebo samostatných jednotiek potom, ako vozidlá boli predané, zaevidované alebo uvedené do prevádzky. Mali by sa preto prijať primerané opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré sa môžu montovať na vozidlá a ktoré môžu podstatne zhoršiť fungovanie systémov dôležitých z hľadiska bezpečnosti alebo ochrany životného prostredia podliehali kontrole schvaľovacieho orgánu pred tým, ako sú predané, zaevidované alebo uvedené do prevádzky.
- (9) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 95/1ES z 2. februára 1995 o maximálnej konštrukčnej rýchlosti, maximálnom krútiacom momente a maximálnom čistom výkone motora dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel²¹ umožnila členským štátom zamietnuť prvú evidenciu vozidla a akúkoľvek inú nasledujúcu evidenciu vozidla na svojom území s maximálnym čistým výkonom vyšším ako 74 kW. Očakávaná zhoda medzi bezpečnosťou a absolútnym obmedzením výkonu nemohla byť potvrdená v niekoľkých vedeckých štúdiách. Z toho dôvodu a s cieľom odstrániť vnútorné bariéry pre obchodovanie na trhu Únie, by sa táto možnosť nemala zachovávať. Mali by sa zaviesť ďalšie, účinnejšie bezpečnostné opatrenia s cieľom znížiť vysoký počet úmrtí a zranení medzi vodičmi motorových dvojkolesových vozidiel v dopravných nehodách v Únii.
- (10) Týmto nariadením sa vytvára súbor špecifických požiadaviek týkajúcich sa bezpečnosti a životného prostredia. Preto je dôležité zaviesť ustanovenia, ktorými sa zabezpečí, že v prípadoch, kde vozidlo predstavuje vážne nebezpečenstvo pre používateľov alebo životné prostredie, výrobca alebo ktorýkoľvek iný hospodársky subjekt v dodávateľskom reťazci prijme účinné ochranné opatrenia vrátane stiahnutia vozidiel, v zmysle článku 20 nariadenia 765/2008/ES Európskeho parlamentu a Rady z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh³². Schvaľovacie orgány by preto mali byť schopné posúdiť, či sú alebo nie sú tieto opatrenia dostačujúce.
- (11) S cieľom zjednodušiť a zrýchliť právne predpisy týkajúce sa typového schvaľovania, bol v právnych predpisoch týkajúcich sa typového schválenia EÚ zavedený nový regulačný prístup, v rámci ktorého zákonodarca v riadnom legislatívnom postupe stanoví len základné pravidlá a princípy a deleguje tvorbu právneho predpisu, obsahujúcom ďalšie technické podrobnosti, na Komisiu. Vzhľadom na základné požiadavky by sa v tomto nariadení mali stanoviť len základné ustanovenia o funkčnej bezpečnosti a environmentálnych vlastnostiach a Komisii by mala byť delegovaná právomoc stanoviť technické špecifikácie.
- (12) Dohľad nad trhom v automobilovom priemysle a najmä pokiaľ ide o odvetvie vozidiel kategórie L by sa mal zlepšiť sprísnením právnych ustanovení upravujúcich zhodu výroby a špecifikovaním povinností hospodárskych subjektov v dodávateľskom reťazci. Najmä úloha a povinnosti orgánov členských štátov, zodpovedných za typové schválenie a dohľad na trhom by sa mali objasniť a požiadavky týkajúce sa kompetencie, povinností a charakteru technických služieb, ktoré vykonávajú schvaľovacie skúšky, by sa mali posilniť. Súlad s požiadavkami typového schválenia a zhody výroby právnych predpisov upravujúcich oblasť automobilového priemyslu by

³² Ú. v. ES L 218, 13.8.2008, s. 30.

mal zostať kľúčovou úlohou orgánov typového schvaľovania, pričom kompetencia dohľadu nad trhom sa môže rozdeliť medzi rôzne vnútroštátne orgány.

- (13) S cieľom zabrániť zneužitiu by sa mal akýkoľvek zjednodušený postup pre malé série vozidiel obmedziť na prípady veľmi obmedzenej výroby. Je preto nevyhnutné presnejšie určiť pojem malých sérií podľa počtu predaných, zaevidovaných vozidiel a vozidiel uvedených do prevádzky.
- (14) Výrobcov by mal pravidelne kontrolovať príslušný orgán alebo primerane kvalifikovaná technická služba určená na tento účel s cieľom zabezpečiť, aby sa postup monitorovania zhody výroby správne vykonával a riadne fungoval.
- (15) Členské štáty by mali stanoviť pravidlá týkajúce sa sankcií za porušenie ustanovení tohto nariadenia a zabezpečiť ich vykonávanie. Tieto sankcie by mali byť účinné, primerané a odradzujúce.
- (16) Podľa článku 291 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pravidlá a všeobecné princípy týkajúce sa mechanizmov na kontrolu Komisie pri výkone vykonávacích právomocí, ktorú zabezpečujú členské štáty, by mali byť stanovené vopred prostredníctvom nariadení prijatých v súlade s riadnym legislatívnym postupom. Vzhľadom na to, že takéto nové nariadenia ešte neboli prijaté, rozhodnutie Rady 1999/468/ES³³ z 28. júna 1999 ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu sa naďalej uplatňuje s výnimkou regulačného postupu s kontrolou, ktorý sa už ďalej neuplatňuje.
- (17) Komisia by mala mať právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o skúšanie týkajúce sa environmentálnych vlastností a funkčnej bezpečnosti, prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel a určenie technických služieb a ich autorizované úlohy s cieľom doplniť alebo zmeniť určité prvky právnych aktov, ktoré nemajú zásadný význam, prostredníctvom všeobecne uplatniteľných ustanovení. Táto právomoc by nemala umožňovať zmenu a doplnenie dátumov uplatňovania stanovených v prílohe IV alebo emisných limitov stanovených v prílohe VI. Zmena alebo doplnenie týchto dátumov alebo hodnôt by sa mala vykonať prostredníctvom riadneho legislatívneho postupu stanoveného v článku 114 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.
- (18) Komisia by mala byť splnomocnená prijať vykonávací akt podľa článku 291 Zmluvy s cieľom stanoviť jednotné podmienky na vykonávanie tohto nariadenia, pokiaľ ide o zoznam informácií, ktoré majú byť poskytnuté pri uplatňovaní žiadosti o typové schválenie, postupov typového schválenia, vzorov pre doplnkové tabuľky výrobcov, osvedčení o typovom schválení EÚ, zoznamu vydaných typových schválení, systému číslovania typových schválení EÚ a postupov na zabezpečenie zhody výroby. Vzhľadom na tieto položky sú potrebné jednotné podmienky na vykonávanie v členských štátoch s cieľom zabezpečiť správne fungovanie vnútorného trhu uľahčením vzájomného uznávania správnych rozhodnutí prijatých v rôznych členských štátoch (najmä typových schválení) a prijímania dokumentov vydaných výrobcami vozidiel (najmä osvedčení o zhode).

³³ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (19) Keďže cieľ plne harmonizovaného vnútorného trhu zavedením povinného systému typového schválenia EÚ pre vozidlá kategórie L nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov a preto ho možno z dôvodu rozsahu činnosti lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže preto Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity. V súlade so zásadou proporcionality toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (20) Tieto smernice by sa mali zrušiť:
- smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/139/ES z 25. novembra 2009 o povinných označeniach dvojkolesových alebo trojkolesových motorových vozidiel³⁴;
 - smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/80/ES z 13. júla 2009 o identifikácii ovládačov, oznamovačov a indikátorov pre dvoj- alebo trojkolesové motorové vozidlá³⁵;
 - smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/79/ES z 13. júla 2009 o držadlách pre spolucestujúcich na dvojkolesových motorových vozidlách (kodifikovaná verzia)³⁶;
 - smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/78/ES z 13. júla 2009 o stojanoch pre dvojkolesové motorové vozidlá³⁷;
 - smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/67/ES z 13. júla 2009 o montáži zariadení na osvetlenie a svetelnú signalizáciu na dvoj- a trojkolesových motorových vozidlách³⁸;
 - smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/62/ES z 13. júla 2009 o mieste na inštalovanie zadnej registračnej tabuľky dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel³⁹;
 - smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/51/ES z 19. júla 2002 o znížení úrovne emisií škodlivín z dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel zmenená a doplnená smernicou 97/24/ES⁴⁰;
 - smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES z 18. marca 2002 o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel⁴¹, ktorou sa zrušuje smernica Rady 92/61/EHS;
 - smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/7/ES z 20. marca 2000 o tachometroch pre dvoj- a trojstopové motorové vozidlá, a ktorá mení a

³⁴ Ú. v. EÚ L 322, 9.12.2009, s. 3.

³⁵ Ú. v. EÚ L 202, 4.8.2009, s. 16.

³⁶ Ú. v. EÚ L 201, 1.8.2009, s. 29.

³⁷ Ú. v. EÚ L 231, 3.9.2009, s. 8.

³⁸ Ú. v. EÚ L 222, 25.8.2009, s. 1.

³⁹ Ú. v. EÚ L 198, 30.7.2009, s. 20.

⁴⁰ Ú. v. EÚ L 252, 20.9.2002, s. 20.

⁴¹ Ú. v. ES L 124/1, 9.5.2002, s. 1.

dopĺňa smernicu Rady 92/61/EHS o typovom schválení dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel⁴²;

- smernica Európskeho parlamentu a Rady 97/24/ES zo 17. júna 1997 o niektorých komponentoch a charakteristikách dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel⁴³;
- smernica Európskeho parlamentu a Rady 95/1/ES z 2. februára 1995 o maximálnej konštrukčnej rýchlosti, maximálnom krútiacom momente a maximálnom čistom výkone motora dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel⁴⁴;
- smernica Rady č. 93/93/EHS z 29. októbra 1993 o hmotnostiach a rozmeroch dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel⁴⁵;
- smernica Rady 93/33/EHS zo 14. júna 1993 o ochranných zariadeniach určených k zabráneniu neoprávneného použitia dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel⁴⁶;
- smernica Rady 93/30/EHS zo 14. júna 1993 o zvukových výstražných zariadeniach pre dvoj- alebo trojkolesové motorové vozidlá⁴⁷;
- smernica Rady 93/14/EHS z 5. apríla 1993 o brzdení dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel⁴⁸.

⁴² Ú. v. EÚ L 106, 3.5.2000, s. 1.

⁴³ Ú. v. ES L 226, 18.8.1997, s. 1.

⁴⁴ Ú. v. ES L 52, 8.3.1995, s. 1.

⁴⁵ Ú. v. ES L 311, 14.12.1993, s. 76.

⁴⁶ Ú. v. ES L 188, 29.7.1993, s. 32.

⁴⁷ Ú. v. ES L 188, 29.7.1993, s. 11.

⁴⁸ Ú. v. ES L 121, 15.5.1993, s. 1.

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I PREDMET ÚPRAVY, ROZSAH PÔSOBNOSTI A VYMEDZENIE POJMOV

Článok 1 Predmet úpravy

1. Týmto nariadením sa stanovujú administratívne a technické požiadavky na schválenie a dohľad na trhom všetkých nových vozidiel uvedených v článku 2 ods. 1.
2. Týmto nariadením sa tiež ustanovujú požiadavky na predaj a uvedenie do prevádzky systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre vozidlá schválené v súlade s týmto nariadením.
3. Toto nariadenie nemá vplyv na uplatňovanie príslušných právnych predpisov Únie týkajúcich sa funkčnej bezpečnosti a environmentálnych vlastností.

Článok 2 Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na typové schválenia a jednotlivé schválenia všetkých nových dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek opísaných v článku 4 a prílohe I (ďalej len „vozidlá kategórie L“), ktoré sú určené na použitie na verejných komunikáciách vrátane prípadov, kde sú konštruované a vyrobené vo viacerých etapách a typového schválenia a jednotlivého schválenia systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek konštruovaných a vyrobených pre takéto vozidlá.
2. Toto nariadenie sa nevzťahuje na tieto vozidlá:
 - a) vozidlá s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou nepresahujúcou 6 km/h;
 - b) vozidlá určené na používanie telesne postihnutými osobami;
 - c) vozidlá výlučne určené na dohľad na chodcov;
 - d) vozidlá výlučne určené na súťaže na cestách alebo v teréne;
 - e) vozidlá výlučne určené na použitie pre ozbrojené sily, represívne orgány, služby civilnej obrany, požiarne útvary alebo orgány verejných prác;
 - f) poľnohospodárske alebo lesné vozidlá podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/37/ES⁴⁹, strojov podľa smerníc Európskeho parlamentu a Rady

⁴⁹ Ú. v. EÚ L 171, 9.7.2003, s. 1.

2006/42/ES⁵⁰ a 97/68/ES⁵¹ a motorových vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES⁵²;

- g) vozidlá primárne určené na použitie v teréne a konštruovaných na jazdu na nespevnených povrchoch;
- h) bicykle s pedálmi, ktoré sú vybavené pomocným elektrickým motorom s maximálnym trvalým menovitým výkonom 0,25 kW, ktorého výkon sa preruší, keď cyklista prestane šliapať do pedálov a progresívne znižuje a nakoniec sa preruší vtedy, keď vozidlo dosiahne rýchlosť 25 km/h;
- i) samovyrovnávacie stroje;
- j) vozidlá, ktoré nie sú vybavené aspoň jedným sedadlom.

Článok 3 *Vymedzenie pojmov*

Na účely tohto nariadenia a aktov uvedených v prílohe II sa uplatňujú tieto definície, pokiaľ nie je v tomto nariadení uvedené inak:

1. „typové schválenie“ je postup, ktorým schvaľovací orgán osvedčuje, že typ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky spĺňa príslušné správne ustanovenia a technické požiadavky;
2. „osvedčenie o typovom schválení“ je dokument, ktorým schvaľovací orgán úradne osvedčuje, že typ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky je schválený;
3. „typové schválenie celého vozidla“ je typové schválenie, ktorým schvaľovací orgán potvrdzuje, že dokončené vozidlo spĺňa príslušné správne ustanovenia a technické požiadavky;
4. „typové schválenie EÚ“ je postup, ktorým schvaľovací orgán potvrdzuje, že typ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky spĺňa príslušné správne ustanovenia a technické požiadavky tohto nariadenia;
5. „osvedčenie o typovom schválení EÚ“ je osvedčenie založené na vzore stanovenom vo vykonávacom akte prijatom podľa tohto nariadenia alebo formulári oznámenia priloženom k príslušným rovnocenným predpisom EHK OSN uvedeným v delegovaných aktoch;
6. „typové schválenie systému“ je typové schválenie, v prípade ktorého schvaľovací orgán potvrdzuje, že systém zabudovaný do vozidla špecifického typu spĺňa príslušné správne ustanovenia a technické požiadavky;

⁵⁰ Ú. v. EÚ L 157, 9.6.2006, s. 24.

⁵¹ Ú. v. ES L 59, 27.2.1998, s. 1.

⁵² Ú. v. ES L 263, 9.10.2007, s. 1.

7. „typové schválenie samostatnej technickej jednotky“ je typové schválenie, ktorým schvaľovací orgán osvedčuje, že samostatná technická jednotka v súvislosti s jedným alebo viacerými špecifikovanými typmi vozidiel spĺňa príslušné správne ustanovenia a technické požiadavky;
8. „typové schválenie komponentu“ je typové schválenie, v prípade ktorého schvaľovací orgán potvrdzuje, že komponent nezávisle od vozidla spĺňa príslušné správne ustanovenia a technické požiadavky;
9. „vnútroštátne typové schválenie“ je postup typového schválenia stanovený vnútroštátnym právom členského štátu, pričom platnosť tohto schválenia je obmedzená na územie tohto členského štátu;
10. „osvedčenie o jednotlivom schválení“ je doklad, ktorým schvaľovací orgán úradne osvedčuje, že určité vozidlo je schválené;
11. „osvedčenie o zhode“ je dokument, ktorý je založený na vzore stanovenom vo vykonávacom akte a ktoré vydáva výrobca vozidla, aby potvrdil, že v čase jeho dokončenia zodpovedá typu vozidla, ktoré je typovo schválené podľa tohto nariadenia;
12. „základné vozidlo“ je každé vozidlo, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie a ktoré sa používa v úvodnom stupni procesu viacstupňového typového schválenia;
13. „nedokončené vozidlo“ je každé vozidlo, ktoré sa musí minimálne v ďalšom stupni podrobiť dokončeniu, aby spĺňalo príslušné technické požiadavky tohto nariadenia;
14. „dokončované vozidlo“ je vozidlo, ktoré prešlo postupom viacstupňového typového schválenia a ktoré spĺňa príslušné technické požiadavky tohto nariadenia;
15. „dokončené vozidlo“ je akékoľvek vozidlo, ktoré sa nemusí dokončovať, aby spĺňalo príslušné technické požiadavky tohto nariadenia;
16. „systém“ je zostava zariadení skombinovaných na výkon jednej alebo viacerých špecifických funkcií vo vozidle, na ktoré sa vzťahujú požiadavky tohto nariadenia alebo ktoréhokoľvek delegovaného alebo vykonávacieho aktu;
17. „komponent“ je zariadenie, ktoré podlieha požiadavkám tohto nariadenia alebo ktoréhokoľvek z jeho delegovaných alebo vykonávacích aktov, a ktoré má byť súčasťou vozidla a môže byť typovo schválené nezávisle od vozidla v súlade s týmto nariadením a jeho delegovanými alebo vykonávacími aktmi;
18. „samostatná technická jednotka“ je kombinácia zariadení, ktorá podlieha požiadavkám tohto nariadenia alebo ktoréhokoľvek z jeho delegovaných alebo vykonávacích aktov, a ktorá má byť súčasťou vozidla a môže byť typovo schválená nezávisle od vozidla v súlade s týmto nariadením a jeho delegovanými alebo vykonávacími aktmi;
19. „funkčná bezpečnosť“ je absencia neprijateľného nebezpečenstva fyzického zranenia alebo poškodenia zdravia ľudí vzhľadom na riziko spôsobené funkčnou poruchou mechanických, hydraulických, pneumatických, elektrických a/alebo elektronických systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek;

20. „zariadenie na reguláciu znečisťovania“ sú tie komponenty vozidla, ktoré regulujú a/alebo obmedzujú výfukové emisie a/alebo emisie z odparovania;
21. „poloha sedenia“ je priestor uvedený výrobcom ako priestor, kde môže byť umiestnená alebo usadená 50 percentilná figurína;
22. „vznetový motor“ je spaľovací motor, ktorý funguje na princípoch Dieselovho spaľovacieho procesu a označuje sa skráteno motor CI;
23. „zážihový motor“ je spaľovací motor, ktorý funguje na princípoch Ottovho spaľovacieho procesu a označuje sa skráteno motor PI;
24. „hybridné motorové vozidlo“ je motorové vozidlo, vybavené na účely pohonu vozidla najmenej dvomi rôznymi meničmi energie a dvomi rôznymi systémami zásobníkov energie (vo vozidle);
25. „hybridné elektrické vozidlo“ je hybridné vozidlo, ktoré na účely pohonu čerpá energiu z obidvoch týchto systémov zásobníkov energie vo vozidle:
 - a) spotrebovateľného paliva
 - b) elektrického energetického zásobníkového zariadenia;
26. „pohon“ je spaľovací motor, elektrický motor, akékoľvek hybridné použitie alebo kombinácia týchto typov motorov alebo ktorýchkoľvek iných typov motorov;
27. „rušiacie zariadenie“ je ktorýkoľvek konštrukčný prvok, ktorý sníma teplotu, rýchlosť vozidla, otáčky motora alebo zaťaženie motora, zaradený prevodový stupeň, podtlak v sacom potrubí alebo akýkoľvek iný parameter na účely aktivácie, modulácie, zdržania alebo deaktivácie činnosti ktorejkoľvek časti systému regulácie emisií a systému dodatočnej úpravy výfukových plynov, ktorá znižuje účinnosť systému regulácie emisií za podmienok, ktoré sa môžu odôvodnene očakávať pri bežnej prevádzke a používaní vozidla;
28. „životnosť“ je schopnosť komponentov a systémov vydržať, takže platné emisné limity môžu byť stále splnené po počte najjazdených kilometrov definovaných v prílohe VII a že funkčná bezpečnosť vozidla je zabezpečená počas celej životnosti vozidla, ak sa vozidlo používa za normálnych alebo určených okolností;
29. zdvihový objem znamená:
 - a) v prípade piestových motorov menovitý zdvihový objem,
 - b) v prípade motorov s rotačnými piestami (Wankel) dvojnásobok menovitého zdvihového objemu;
30. „emisie z odparovania“ sú uhlíkovodíkové výpary, ktoré unikli z palivovej nádrže a zo systému dodávky paliva motorového vozidla a sú uhlíkovodíkové emisie iné ako výfukové emisie;

31. „skúška SHED“ je skúška vozidla na určenie vyparovania, vo vzduchotesne uzavretom priestore, v ktorom sa špeciálna skúška na emisie z vyparovania vykonáva podľa definície v delegovanom akte;
32. „systém plynného paliva“ je systém zložený z nádrže plynného paliva, dodávky paliva, dávkovania a regulačných komponentov namontovaných na motore s cieľom umožniť činnosť motora na LPG, CNG alebo vodík, ktorý sa môže prevádzkovať ako jednopalivový, dvojpilivový alebo viacpalivový motor;
33. „znečisťujúce látky“ sú emisie výfukového plynu oxidu uhoľnatého (CO), oxidov dusíka (NO_x) vyjadrené v ekvivalente oxidu dusičitého (NO₂), častíc (PM) a uhl'ovodíkov (HC) predpokladajúcich pomer:
 - a) C₁H_{1,85} pre benzín,
 - b) C₁H_{1,86} pre naftu;
34. „výfukové emisie“ sú emisie znečisťujúcich látok z výfuku vozidla;
35. „častice“ sú časti výfukových plynov, ktoré sú odstránené zo zriedených výfukových plynov pri maximálnej teplote 325 K (52 °C) prostredníctvom filtrov opísaných v skúšobnom postupe na overenie výfukových emisií v delegovanom akte;
36. „celosvetový skúšobný cyklus pre motocykle (WMTC)“ je celosvetový harmonizovaný laboratórny skúšobný cyklus pre motocyklové emisie definovaný v globálnom technickom predpise EHK OSN č. 2;
37. „výrobca“ je osoba alebo orgán zodpovedný schvaľovaciemu orgánu za všetky aspekty typového schválenia, procesu povoľovania, za zabezpečenie zhody výroby a tiež za otázky/záležitosti dohľadu nad trhom týkajúce sa ich vyrábaných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek, bez ohľadu na to, či je daná osoba alebo orgán priamo zapojená do všetkých stupňov výroby vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky tvoriacej predmet schvaľovacieho procesu;
38. „zástupca výrobcu“ je každá fyzická alebo právnická osoba so sídlom v Únii, ktorá je riadne vymenovaná výrobcom, aby ho zastupovala pred schvaľovacím orgánom a konala v jeho mene v záležitostiach, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie;
39. „dovozca“ je každá fyzická alebo právnická osoba so sídlom v Únii, ktorá predáva, eviduje alebo je zodpovedná za uvádzanie vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky z tretej krajiny do prevádzky na trhu Únie;
40. „distribútor“ je každá fyzická alebo právnická osoba v dodávateľskom reťazci, iná ako výrobca alebo dovozca, ktorá predáva, eviduje alebo je zodpovedná za uvádzanie vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky z tretej krajiny do prevádzky na trhu Únie;
41. „hospodársky subjekt“ je výrobca, zástupca výrobcu, dovozca alebo distribútor;
42. „schvaľovací orgán“ je orgán členského štátu ustanovený alebo určený členským štátom a oznámený Komisii členským štátom, kompetentný vo všetkých oblastiach

typového schvaľovania vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky alebo jednotlivého schválenia vozidla, v procese vydávania a v prípade potreby odnímania osvedčení o schválení, slúžiaci ako kontaktný bod pre schvaľovacie orgány ostatných členských štátov, na určovanie technických služieb a zabezpečenie plnenia povinností výrobcu týkajúcich sa zhody výroby;

43. „orgán dohľadu nad trhom“ je orgán členského štátu zodpovedný za vykonávanie dohľadu nad trhom na území daného členského štátu;
44. „vnútroštátny orgán“ je schvaľovací orgán, orgán dohľadu nad trhom alebo ktorýkoľvek iný orgán v členskom štáte zainteresovaný a zodpovedný za typové schválenie, evidenciu, dohľad na trhom alebo kontrolu dovozu, čo sa týka vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie;
45. „technická služba“ je organizácia alebo orgán určený schvaľovacím orgánom členského štátu ako skúšobné laboratórium na vykonávanie skúšok alebo ako orgán posudzujúci zhodu na vykonávanie počiatočného posudzovania alebo iných skúšok alebo kontrol v mene schvaľovacieho orgánu;
46. „vlastné skúšanie výrobcu“ je vykonávanie skúšok vo vlastných zariadeniach výrobcu, evidencia výsledkov skúšok a predloženie správy zahŕňajúcej závery, ktoré predložil schvaľovaciemu orgánu výrobca určený ako technická služba s cieľom posúdiť zhodu s určitými požiadavkami;
47. „virtuálna skúšobná metóda“ sú počítačové simulácie vrátane výpočtov, ktoré preukazujú, že vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka spĺňa technické požiadavky tohto nariadenia alebo jeho delegovaných a vykonávacích aktov, bez toho, aby bolo potrebné použiť fyzické vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku;
48. „palubná diagnostika“ je monitorovací systém schopný identifikovať pravdepodobnú oblasť poruchy, uložiť diagnostické poruchové kódy a environmentálne informácie v počítačovej pamäti, podávať informácie na požiadanie univerzálnym snímacím nástrojom a varovať vodiča o závažných rizikách týkajúcich sa funkčnej bezpečnosti a životného prostredia prostredníctvom poruchovej kontrolky na prístrojovej doske;
49. „informácie o opravách a údržbe vozidiel“ sú všetky informácie potrebné na diagnostikovanie, obsluhu, kontrolu, pravidelné monitorovanie, opravu, preprogramovanie alebo opätovnú inicializáciu vozidla, ktoré výrobcovia poskytujú svojim autorizovaným predajniam a opravovniam, vrátane následných zmien a doplnkov takýchto informácií. Táto informácia musí obsahovať všetky informácie potrebné na montáž systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek do vozidiel;
50. „nezávislý prevádzkovateľ“ je podniky resp. podniky, iné ako autorizované predajne alebo opravovne, ktoré sú priamo alebo nepriamo zapojené do opráv a údržby motorových vozidiel;
51. „nové vozidlo“ je vozidlo spĺňajúce jednu z týchto podmienok:
 - a) nebolo doteraz evidované alebo

- b) bolo v čase žiadosti o jednotlivé schválenie zaevidované po dobu kratšiu ako 6 mesiacov;
52. „vozidlo ukončenej série“ je každé vozidlo, ktoré tvorí súčasť parku vozidiel, ktoré sa nemôže predať, evidovať alebo ktoré sa nemôže uviesť do prevádzky z dôvodu nadobudnutia platnosti nových technických požiadaviek, podľa ktorých nebolo schválené;
53. „dvojkolesové vozidlo s pohonným systémom“ je dvojkolesové vozidlo s pohonným systémom vrátane dvojkolesových bicyklov s pohonným systémom, dvojkolesových mopedov a dvojkolesových motocyklov, a skratka je „PWT“;
54. „trojkolka s pohonným systémom“ je trojkolesové vozidlo s pohonným systémom spĺňajúce klasifikačné kritériá pre vozidlá kategórie L5e;
55. „štorkolka“ je štvorkolesové vozidlo spĺňajúce klasifikačné kritériá pre kategóriu vozidiel L6e alebo L7e;
56. „samovyrovnávací stroj“ je koncepcia vozidla založená na vnútornej nestabilnej rovnováhe, ktorá na zachovanie svojej rovnováhy potrebuje pomocný riadiaci systém a zahŕňa motorové jednokolesové vozidlá alebo motorové dvojkolesové, dvojstopé vozidlá;
57. „cestná štvorkolka“ je štvorkolesové vozidlo konštruované na jazdu na spevnenej verejnej komunikácii a ktoré spĺňa kritériá pre ľahké cestné štvorkolky kategórie L6Ae alebo ťažké cestné štvorkolky kategórie L7Ae;
58. „prípojné vozidlo“ je vozidlo bez vlastného pohonu, ktoré je konštruované a vyrobené tak, aby mohlo byť ťahané vozidlom kategórie L;
59. „zdvojené kolesá“ sú dve kolesá, namontované na tej istej náprave tak, že vzdialenosť medzi stredmi ich plôch styku so zemou je maximálne 460 mm a ktoré sa považujú za jedno koleso;
60. „evidencia“ je administratívne schválenie vozidla pre jeho uvedenie do prevádzky v cestnej doprave vrátane identifikácie tohto vozidla a pridelenie sériového čísla tomuto vozidlu známeho ako evidenčné číslo či už natrvalo, dočasne alebo na krátke časové obdobie;
61. „uvedenie do prevádzky“ je prvé použitie vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, v Únii na určený účel;
62. „predaj“ je každý predaj vozidla výrobcom distribútorovi alebo predaj konečnému používateľovi;
63. „sprístupnenie na trhu“ je každá dodávka vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky určenej na distribúciu alebo používanie na trhu Únie v priebehu obchodnej činnosti, či za odplatu alebo bezplatne;
64. „uvedenie na trh“ je sprístupnenie vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky po prvýkrát v Únii;

65. „typ vozidla“ je skupina vozidiel vrátane variantov a verzií určitej kategórie, ktorá sa nelíši minimálne čo sa týka týchto základných aspektov:
- a) kategória alebo subkategória;
 - b) výrobca;
 - c) majú taký istý podvozok, rám a pomocný rám, podlahový panel alebo konštrukciu, ku ktorej sú pripojené všetky hlavné komponenty;
 - d) prevádzkové princípy pohonu;
 - e) označenie typu výrobcom:
66. „variantom“ sa rozumejú vozidlá rovnakého typu, pričom:
- a) základné charakteristiky tvaru karosérie sú rovnaké;
 - b) majú rovnaký pohon a usporiadanie pohonu;
 - c) ak je spaľovací motor súčasťou pohonu, majú rovnaký prevádzkový cyklus motora;
 - d) majú rovnaký počet a usporiadanie valcov;
 - e) majú rovnaký typ prevodovky;
 - f) rozdiel hmotnosti v pohotovostnom stave medzi najnižšou hodnotou a najvyššou hodnotou nepresahuje 20 % najnižšej hodnoty;
 - g) rozdiel maximálnej povolenej hmotnosti medzi najnižšou hodnotou a najvyššou hodnotou nepresahuje 20 % najnižšej hodnoty;
 - h) rozdiel v zdvihovom objeme hnacej jednotky (v prípade spaľovacieho motora) medzi najnižšou a najvyššou hodnotou nepresahuje 30 % najnižšej hodnoty;
 - i) rozdiel vo výkone hnacej jednotky medzi najnižšou a najvyššou hodnotou nepresahuje 30 % najnižšej hodnoty;
67. „verzia“ je vozidlo, ktoré pozostáva z kombinácie položiek uvedených v informačnej dokumentácii uvedenej v článku 27 ods. 10.

Článok 4 **Kategórie vozidiel**

1. Medzi vozidlá kategórie L patria dvoj-, troj- a štvrokolesové vozidlá, podľa kategorizácie v nasledujúcich odsekoch a prílohe I vrátane bicyklov s pohonným systémom, dvoj- a trojkolesových mopedov, dvoj- a trojkolesových motocyklov, motocyklov s postranným vozíkom, ľahkých a ťažkých cestných štvorkoliek a ľahkých a ťažkých miniáut.

2. Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto kategórie a subkategórie vozidiel, podľa opisu v prílohe I:
- a) Vozidlá kategórie L1e (ľahké dvojkolesové vozidlo) so subkategóriami:
 - i) vozidlá subkategórie L1Ae (bicykel s pohonným systémom);
 - ii) vozidlá subkategórie L1Be (dvojkolesový moped)
 - b) Vozidlá kategórie L2e (trojkolesový moped).
 - c) Vozidlá kategórie L3e (dvojkolesový motocykel) so subkategóriami:
 - i) výkon motocykla⁵³, so subkategóriami:
 - vozidlá subkategórie A1 (motocykel s nízkym výkonom);
 - vozidlá subkategórie A2 (motocykel so stredným výkonom);
 - vozidlá subkategórie A3 (motocykel s vysokým výkonom);
 - ii) maximálna konštrukčná rýchlosť vozidla:
 - maximálne 130 km/h;
 - vyššia ako 130 km/h.
 - d) Vozidlá kategórie L4e (dvojkolesový motocykel s postranným vozíkom).
 - e) Vozidlá kategórie L5e (trojkolka s pohonným systémom) so subkategóriami:
 - i) vozidlá subkategórie L5Ae (trojkolka);
 - ii) Vozidlá subkategórie L5Be (úžitková trojkolka) so subkategóriami:
 - L5Be – U vozidlo: úžitková trojkolka výlučne určená na prepravu tovaru;
 - L5Be – P vozidlo: vozidlo konštruované a používané hlavne na prepravu osôb.
 - f) Vozidlá kategórie L6e (ľahké štvorkolky) so subkategóriami:
 - i) vozidlá subkategórie L6Ae (ľahká cestná štvorkolka);
 - ii) vozidlá subkategórie L6Be (ľahké miniauto) so subkategóriami:
 - L6Be – U vozidlo: úžitkové vozidlo výlučne konštruované na prepravu tovaru;

⁵³ Ú.v. EÚ L 403, 30.12. 2006, prepracované znenie smernice 2006/126/ES o vodičských preukazoch, s. 21, definície výkonu, kategórie A1 a A2.

- L6Be – P vozidlo: vozidlo konštruované a používané hlavne na prepravu osôb.
- g) Vozidlá kategória L7e (ťažké štvorkolky) so subkategóriami:
 - i) vozidlá subkategórie L7Ae (ťažká cestná štvorkolka);
 - ii) vozidlá kategórie L7Be (ťažké miniauto) so subkategóriami:
 - L7Be – U vozidlo: úžitkové vozidlo výlučne konštruované na prepravu tovaru;
 - L7Be – P vozidlo: vozidlo konštruované a používané hlavne na prepravu osôb.
- 3. Vozidlá kategórie L uvedené v odseku 2 sú ďalej klasifikované podľa pohonu daného vozidla do týchto subkategórií:
 - a) vozidlo poháňané spaľovacím motorom:
 - vznietovým (CI);
 - zážihovým (PI);
 - b) poháňané motorom s vonkajším spaľovaním, turbínou alebo motorom s rotačnými piestami, sa týmto na účely súladu s požiadavkami týkajúcimi sa funkčnej bezpečnosti a životného prostredia, vozidlo vybavené takýmto pohonom sa považuje za rovnaké ako vozidlo poháňané s zážihovým spaľovacím motorom;
 - c) poháňané motorom na stlačený vzduch a ktoré neprodukujú vyššie úrovne znečisťujúcich látok a/alebo inertných plynov ako úrovne, ktoré sú už prítomné v okolitom vzduchu, pričom sa takéto vozidlo vzhľadom na požiadavky na funkčnú bezpečnosť, uloženie a dodávku paliva považuje za vozidlo poháňané plynným palivom;
 - d) poháňané elektrickým motorom;
 - e) hybridné vozidlo, ktoré kombinuje každý pohon z predchádzajúcich pododsekov 1, 2, 3 alebo 4 alebo akákoľvek viacnásobná kombinácia týchto pohonných usporiadaní vrátane kombinácie viacerých spaľovacích a/alebo elektrických motorov.
- 4. Čo sa týka kategorizácie vozidiel kategórie L v odseku 2: vozidlo, ktoré nespadá do určitej kategórie, pretože prekračuje aspoň jedno z kritérií určených pre danú kategóriu, patrí do ďalšej kategórie, ktorej kritériá spĺňa. Toto sa uplatňuje na tieto skupiny kategórií a subkategórií:
 - a) kategóriu L1e s jej subkategóriami L1Ae a L1Be a kategóriu L3e s jej subkategóriami L3e – A1, L3e – A2 a L3e – A3;
 - b) kategóriu L2e a kategóriu L5e s jej subkategóriami L5Ae a L5Be;

- c) kategóriu L6e s jej subkategóriami L6Ae a L6Be a kategóriu L7e s jej subkategóriami L7Ae a L7Be;
- d) na ktorúkoľvek inú logickú postupnosť kategórií a/alebo subkategórií navrhnutú výrobcom a schválenú orgánom typového schvaľovania.

KAPITOLA II

VŠEOBECNÉ POVINNOSTI

Článok 5

Všeobecné povinnosti členských štátov a vnútroštátnych orgánov

1. Členské štáty v súlade s týmto nariadením ustanovia a vymenujú orgány typového schvaľovania, spôsobilé v záležitostiach týkajúcich sa schvaľovania a orgány dohľadu nad trhom, spôsobilé v záležitostiach týkajúcich sa dohľadu nad trhom. Členské štáty oznamujú Komisii ustanovenie a vymenovanie takýchto orgánov v súlade s článkom 68.

Akt o oznámení orgánov typového schvaľovania a orgánov dohľadu nad trhom obsahuje názov, adresu vrátane elektronickej adresy a oblasť ich zodpovednosti.

2. Vnútroštátne orgány povoľujú predaj, evidenciu a uvedenie na trh, len pokiaľ ide o vozidlá, komponenty a samostatné technické jednotky, ktoré spĺňajú požiadavky tohto nariadenia.
3. Členské štáty nezakážu, neobmedzia ani nebudú brániť evidencii vozidiel, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ich predaju alebo uvedeniu na trh alebo ich použitiu v premávke z dôvodov týkajúcich sa aspektov ich konštrukcie a fungovania uvedených v tomto nariadení, ak spĺňajú jeho požiadavky.
4. Členské štáty zorganizujú a vykonajú dohľad na trhom a kontroly vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré sa uvádzajú na trh Únie v súlade s kapitolou III nariadenia (ES) č. 765/2008.

Článok 6

Všeobecné záväzky schvaľovacích orgánov

1. Schvaľovacie orgány zabezpečujú, aby výrobcovia, ktorí žiadajú o typové schválenie, plnili svoje záväzky podľa tohto nariadenia.
2. Schvaľovacie orgány schvaľujú len také vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré spĺňajú požiadavky tohto nariadenia.

Článok 7

Všeobecné povinnosti výrobcov

1. Výrobcovia musia zabezpečiť, aby v prípade, že ich vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré sa predávajú, evidujú alebo uvádzajú do

prevádzky, boli vyrobené a schválené v súlade s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení a delegovaných a vykonávacích aktoch prijatých podľa tohto nariadenia. V procese viacstupňového typového schválenia každý výrobca zodpovedá za schválenie a zhodu výroby všetkých systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré výrobca doplnil v stupni ukončovania vozidla. Každý výrobca, ktorý upravuje komponenty alebo systémy, ktoré už boli schválené v skorších stupňoch, zodpovedá za schválenie a zhodu výroby týchto komponentov a systémov.

2. Výrobcovia, ktorí zmenia nedokončené vozidlo tak, že patrí do odlišnej kategórie vozidiel, v dôsledku čoho sa právne požiadavky, posúdené v predchádzajúcom stupni zmenili, sú tiež zodpovední za súlad so zmenenými požiadavkami.
3. Na účely schválenia vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, výrobcovia so sídlom mimo územia Únie, musia vymenovať jedného zástupcu so sídlom na území Únie, ktorý ich má zastupovať pred schvaľovacím orgánom.
4. Ďalej musia vymenovať zástupcu na účely dohľadu nad trhom, ktorý môže byť zástupcom uvedeným v druhom pododseku alebo jedného dodatočného zástupcu.
5. Výrobcovia zodpovedajú schvaľovaciemu orgánu za všetky aspekty postupu schválenia a za zabezpečenie zhody výroby, či už sú alebo nie sú priamo zapojení do všetkých stupňov výroby vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky.
6. Výrobcovia musia zabezpečiť, že sú zavedené postupy na zachovanie zhody sériovej výroby. Zmeny v konštrukcii alebo vlastnostiach vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky alebo a zmeny v požiadavkách, ktoré vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka musí dodržiavať, sa musia primerane zohľadniť.
7. Okrem toho povinné označenie a značky typového schválenia pripevnené na ich vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky v súlade s článkom 37, výrobcovia musia uviesť svoj názov, registrované obchodné meno alebo registrovanú ochrannú značku a adresu, na ktorej je možné ich kontaktovať, čo sa týka ich vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek alebo ak to nie je v prípade systémov, komponentov alebo technických jednotiek možné, musia tieto údaje uviesť na ich obale alebo v dokumente pripojenom k nim. V adrese musí byť uvedené jedno konkrétne miesto, kde možno výrobcu kontaktovať.
8. Výrobcovia zabezpečia, aby v čase, keď nesú za vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku zodpovednosť, podmienky ich uskladnenia alebo prepravy neohrozovali zhodu s požiadavkami ustanovenými v tomto nariadení.

Článok 8

Povinnosti výrobcov týkajúce sa zhody vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek

1. Výrobcovia, ktorí sa domnievajú alebo majú dôvod domnievať sa, že ich vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, predané alebo uvedené na trh, nie je v zhode s týmto nariadením alebo delegovanými a vykonávacími aktmi prijatými podľa tohto nariadenia, bezodkladne prijímú nevyhnutné nápravné opatrenia s cieľom dosiahnuť zhodu tohto vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky s danými predpismi alebo ho v prípade potreby stiahnuť z trhu alebo prevziať späť.
2. V prípade, že vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka predstavuje nebezpečenstvo, výrobcovia o tom bezodkladne informujú príslušné schvaľovacie orgány a orgány, ktoré dohliadajú na trh, v členských štátoch, v ktorých bolo vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka predané alebo uvedené na trh, pričom uvedú podrobné údaje, najmä dôvody, na základe ktorých výrobok nie je v zhode a prijaté nápravné opatrenia.
3. Výrobcovia uchovávajú informačnú zložku uvedenú v článku 25 a osvedčenia o zhode uvedené v článku 36, aby boli k dispozícii schvaľovacím orgánom na obdobie minimálne 10 rokov.
4. Na základe odôvodnenej žiadosti príslušného vnútroštátneho orgánu mu výrobcovia poskytnú všetky informácie a dokumentáciu potrebnú na preukázanie zhody vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky v jednom z úradných jazykov členského štátu daného orgánu. Výrobcovia musia na žiadosť vnútroštátneho orgánu s ním spolupracovať pri každom prijatom opatrení, ktorého cieľom je odstrániť nebezpečenstvo, ktoré predstavujú ich vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré boli predané, zaevidované alebo uvedené do prevádzky.

Článok 9

Povinnosti zástupcu výrobcov týkajúce sa dohľadu nad trhom

Zástupca výrobcu pre dohľad nad trhom vykonáva úlohy uvedené v splnomocnenia od výrobcu. Na základe tohto splnomocnenia je zástupca povinný vykonávať aspoň tieto činnosti:

- (1) uchovávať informačnú zložku ako je definované v článku 25 a osvedčenia o zhode uvedené v článku 36, aby boli k dispozícii schvaľovacím orgánom na obdobie minimálne 10 rokov;
- (2) na základe odôvodnenej žiadosti schvaľovacieho orgánu poskytnúť tomuto orgánu všetky informácie a dokumentáciu potrebnú na preukázanie zhody vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky;
- (3) spolupracovať s orgánmi dohliadajúcim na trh a/alebo schvaľovacími orgánmi na ich žiadosť pri každom prijatom opatrení s cieľom odstrániť nebezpečenstvo, ktoré predstavuje vozidlo, systémy, komponenty alebo samostatná technická jednotka, na ktoré sa vzťahuje jeho splnomocnenie.

Článok 10
Všeobecné záväzky dovozcov

1. Dovozcovia predávajú alebo evidujú len schválené vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky na trhu Únie.
2. Pred predajom, evidenciou alebo uvedením do prevádzky vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, musia dovozcovia zabezpečiť, že vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka má typové schválenie EÚ. Dovozcovia musia zabezpečiť, že informačná zložka spĺňa požiadavky článku 27 ods. 10, že vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka má požadovanú značku typového schválenia, sú k nemu priložené požadované dokumenty, ktoré sú v súlade s článkom 7 ods. 7 a že výrobca splnil požiadavky článku 7 ods. 6.
3. Ak sa dovozcovia domnievajú alebo majú dôvod domnievať sa, že vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka nie je v zhode s požiadavkami tohto nariadenia, najmä že nezodpovedá svojmu typovému schváleniu, nesmú vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku predávať alebo evidovať, pokiaľ nebude v zhode. Okrem toho v prípade, že sa domnievajú alebo majú dôvod sa domnievať, že vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka predstavuje nebezpečenstvo, informujú o tom výrobcu, schvaľovacie orgány a orgány dohľadu nad trhom.
4. Dovozcovia uvedú svoj názov, registrované obchodné meno alebo registrovanú ochrannú známku a adresu, na ktorej je možné ich kontaktovať, pokiaľ ide o vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku alebo, ak to v prípade systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek nie je možné, na ich obale alebo v ich sprievodnej dokumentácii.
5. Dovozcovia musia zabezpečiť, že k vozidlu, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotke sú priložené požadované pokyny a informácie, podľa článku 59, v úradných jazykoch príslušných členských štátov.
6. Dovozcovia zabezpečia, aby v čase, keď nesú za vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku zodpovednosť, podmienky ich uskladnenia alebo prepravy neohrozovali zhodu s požiadavkami ustanovenými v tomto nariadení.
7. Ak to považujú za primerané vo vzťahu k riziku, ktoré predstavuje vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, dovozcovia z dôvodu ochrany zdravia a bezpečnosti spotrebiteľov vyšetria a v prípade potreby vedú register sťažností a stiahnutí vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré nie sú v zhode, ktoré boli spätne prevzaté, a o tomto monitorovaní informujú distribútorov.

Článok 11
Povinnosti dovozcov týkajúce sa zhody vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek

1. Výrobcovia, ktorí sa domnievajú alebo majú dôvod domnievať sa, že vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré predali, zaehovali alebo uviedli na trh, nie je v zhode s týmto nariadením, bezodkladne prijímú

nevyhnutné nápravné opatrenia s cieľom dosiahnuť zhodu tohto vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky s danými predpismi alebo ho v prípade potreby stiahnuť z trhu alebo prevziať späť.

2. V prípade, že vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka predstavuje nebezpečenstvo, dovozcovia o tom bezodkladne informujú schvaľovacie orgány a orgány dohľadu nad trhom v členských štátoch, v ktorých bolo vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka sprístupnené, pričom uvedú podrobné údaje, najmä dôvody, na základe ktorých výrobok nie je v zhode a prijaté nápravné opatrenia.
3. Dozovcovia uchovávajú počas obdobia 10 rokov pre schvaľovacie orgány a orgány dohľadu nad trhom kópiu osvedčenia o zhode a zabezpečia, aby bola týmto orgánom na ich žiadosť sprístupnená informačná zložka uvedená v článku 27 ods. 10.
4. Na základe odôvodnenej žiadosti vnútroštátneho orgánu mu dozovcovia poskytnú všetky informácie a dokumentáciu potrebnú na preukázanie zhody vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky v jednom z úradných jazykov členského štátu daného orgánu. Dozovcovia musia na žiadosť tohto orgánu s ním spolupracovať pri každom prijatom opatrení, ktorého cieľom je odstrániť nebezpečenstvo, ktoré predstavuje ich vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré predali, zaevidovali alebo zodpovedajú za jeho uvedenie do prevádzky.

Článok 12

Všeobecné povinnosti distribútorov

1. Distribútori konajú s náležitou starostlivosťou vo vzťahu k uplatniteľným požiadavkám v prípade predaja, evidencie alebo uvedenia do prevádzky vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky.
2. Pred predajom, evidenciou alebo uvedením do prevádzky vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky musia distribútori overiť, či je vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka vybavená požadovaným povinným štítkom alebo značkou typového schválenia, či sú k nemu priložené požadované dokumenty a pokyny a informácie týkajúce sa bezpečnosti v úradných jazykoch členského štátu, v ktorom sa vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka má predávať, evidovať alebo uvádzať do prevádzky, a či výrobca a dovozca splnili požiadavky stanovené v článku 7 ods. 6, článku 7 ods. 7 a článku 10 ods. 4.
3. Distribútori zabezpečia, aby v čase, keď nesú za vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku zodpovednosť, podmienky ich uskladnenia alebo prepravy neohrozovali zhodu s požiadavkami ustanovenými v tomto nariadení.

Článok 13

Povinnosti distribútorov týkajúce sa zhody vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek

1. Ak sa distribútori domnievajú alebo majú dôvod domnievať sa, že vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka nie je v zhode s požiadavkami tohto nariadenia, nesmú vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku predávať alebo evidovať a zabrániť ich uvedeniu do prevádzky, pokiaľ nebude v zhode.
2. Distribútori, ktorí sa domnievajú alebo majú dôvod domnievať sa, že vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré predali, zaevidovali alebo sú zodpovední za jej uvedenie do prevádzky, nie je v zhode s týmto nariadením, musia zabezpečiť, že sa prijímú nevyhnutné nápravné opatrenia s cieľom dosiahnuť zhodu tohto vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky s danými predpismi alebo ho v prípade potreby stiahnuť z trhu alebo prevziať späť.
3. V prípade, že vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka predstavuje nebezpečenstvo, distribútori o tom bezodkladne informujú výrobcu, dovozcu, orgány dohľadu nad trhom a schvaľovacie orgány členských štátov, v ktorých bolo vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka predaná, zaevidovaná alebo distribútori boli zodpovední za jej uvedenie na trh, pričom uvedú podrobné údaje, najmä dôvody, na základe ktorých výrobok nie je v zhode a všetky prijaté nápravné opatrenia.
4. Distribútori musia na základe odôvodnenej žiadosti vnútroštátneho orgánu poskytnúť tomuto orgánu všetky informácie a dokumentáciu potrebnú na preukázanie zhody vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky; Distribútori musia na žiadosť tohto orgánu s ním spolupracovať pri každom prijatom opatrení, ktorého cieľom je odstrániť nebezpečenstvo, ktoré predstavujú ich vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré boli predané, zaevidované alebo boli zodpovední za jeho uvedenie do prevádzky.

Článok 14

Dodatočné povinnosti dovozcov a distribútorov

Dovozca alebo distribútor sa považujú za výrobcu na účely tohto nariadenia a z toho im vyplývajú povinnosti výrobcu podľa článkov 7 až 9, v prípade, že dovozca alebo distribútor predáva, eviduje alebo je zodpovedný za uvedenie do prevádzky vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky pod svojím názvom alebo obchodnou značkou alebo upraví vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú jednotku, ktorá už bola predaná, zaevidovaná alebo uvedená do prevádzky takým spôsobom, že to môže ovplyvniť súlad s platnými požiadavkami.

Článok 15

Identifikácia hospodárskych subjektov

Na žiadosť orgánov dohľadu nad trhom a schvaľovacích orgánov uvádzajú hospodárske subjekty za obdobie desiatich rokov:

- (1) každý hospodársky subjekt, ktorý im dodával vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku;
- (2) každý hospodársky subjekt, ktorému dodávali vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku.

KAPITOLA III ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

Článok 16

Všeobecné základné požiadavky

1. Vozidlá kategórie L a systémy, komponenty a samostatné technické jednotky určené pre takéto vozidlá musia spĺňať požiadavky uvedené v prílohách II až VIII.
2. S cieľom zabezpečiť vysokú úroveň bezpečnosti a ochrany životného prostredia musí Komisia stanoviť podrobné technické požiadavky v prípade potreby vrátane skúšobných postupov a limitných hodnôt, len pre požiadavky odlišné od environmentálnych limitov a prahov uvedených v prílohách VI a VII k tomuto nariadeniu, a to prostredníctvom delegovaných aktov podľa článkov 76, 77 a 78.

Článok 17

Zákaz rušiacich zariadení

Používanie rušiacich zariadení, ktoré znižujú účinnosť bezpečnosti, elektromagnetickej kompatibility, palubného diagnostického systému, systémov na zníženie hluku alebo emisií znečisťujúcich látok, je zakázané. Konštrukčný prvok sa nepovažuje za rušiacie zariadenie, ak spĺňa akúkoľvek z týchto podmienok:

- (1) potreba takéhoto zariadenia je opodstatnená z dôvodu ochrany motora proti poškodeniu alebo havárii a zabezpečenia bezpečnej prevádzky vozidla;
- (2) zariadenie funguje len pri spustení motora,
- (3) prevádzkové podmienky sú v značnej miere zahrnuté do skúšobných postupov na overenie či je vozidlo v súlade s týmto nariadením a jeho delegovanými a vykonávacími aktmi.

Článok 18

Opatrenia týkajúce sa zmien hnacej sústavy vozidiel

1. „Hnacia sústava“ sú komponenty a systémy vozidla, ktoré prenášajú krútiaci moment motora na povrch vozovky, vrátane motora (-ov), systémov riadenia motora alebo akéhokoľvek iného riadiaceho modulu, zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok a výfukových plynov, prevodovky a jej ovládania, buď hnacími hriadeľmi, remeňovým pohonom alebo reťazovým pohonom, diferenciálmi, koncovým prevodom a pneumatikou hnaného kolesa (polomer).

2. Vozidlá kategórie L musia byť vybavené určenými opatreniami na zabránenie neoprávnenej manipulácii s hnacou sústavou vozidla, ktoré majú byť stanovené v delegovanom akte prostredníctvom technických požiadaviek a špecifikácií s cieľom:
 - a) zabrániť zmenám, ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť, najmä zvýšením výkonu vozidla prostredníctvom neoprávnenej manipulácie s hnacou sústavou s cieľom zvýšiť maximálny krútiaci moment a/alebo výkon a/alebo maximálnu konštrukčnú rýchlosť vozidla, ako uvádza výrobca v typovom schválení vozidla a/alebo
 - b) zabrániť škodám na životnom prostredí.
3. Komisia musí stanoviť špecifické požiadavky týkajúce sa daných opatrení uvedených v odseku 2 prostredníctvom delegovaného aktu prijatého v súlade s článkami 76, 77 a 78.
4. Po zmene hnacej sústavy musí vozidlo spĺňať technické požiadavky prvej kategórie a subkategórie alebo v prípade potreby novej kategórie a subkategórie, ktoré boli platné v čase predaja, evidencie alebo uvedenia pôvodného vozidla do prevádzky, vrátane posledných zmien a doplnení daných požiadaviek.

Článok 19

Všeobecné požiadavky na palubné diagnostické systémy

1. Štyri roky po dátume uvedenom v druhom pododseku článku 82, všetky nové vozidlá v subkategóriách L1Be, L3e, L5e, L6Ae a L7Ae musia byť vybavené palubným diagnostickým (OBD) systémom prvej etapy, ktorý monitoruje a podáva správy o neporušenosti elektrických obvodov, skratovaných a otvorených elektrických obvodoch a optimálnom usporiadaní elektrického obvodu motora a systémov riadenia vozidla (OBD I).
2. Šesť rokov po dátume uvedenom v druhom pododseku článku 82, všetky nové vozidlá v kategóriách L6Be a L7Be musia byť vybavené OBD I.
3. Osem rokov po dátume uvedenom v druhom pododseku článku 82, všetky nové vozidlá musia byť vybavené OBD I.
4. Na základe potvrdenia v rozhodnutí prijatom Komisiou v súlade s článkom 21 ods. 4, osem rokov po dátume uvedenom v druhom pododseku článku 82, všetky nové vozidlá v (sub)kategóriách L1Be, L3e, L5e, L6Ae a L7Ae musia byť okrem OBD I toho vybavené palubným diagnostickým systémom (OBD II) druhej etapy, ktorý monitoruje nielen celkové poruchy, ale aj poškodenie systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek počas životnosti vozidla (OBD II) pod podmienkou, že jeho nákladová efektívnosť je dokázaná v štúdií o vplyve na životné prostredie uvedenej v článku 21 ods. 4 a 5.
5. Podrobné emisné prahy OBD sú stanovené v prílohe VI (B).
6. Na Komisiu sú prenesené právomoci prijať, podľa článku 76, 77 a 78 delegovaný akt o konštrukcii vozidla, v ktorom sa stanovujú podrobné technické požiadavky týkajúce sa palubnej diagnostiky vrátane funkčných požiadaviek na OBD a

skúšobných postupov v prípade tém uvedených v odsekoch 1 až 5 s cieľom zabezpečiť vysokú úroveň funkčnej bezpečnosti, ochrany životného prostredia a rovnakej normalizovanej úrovne prístupu k informáciám o opravách a údržbe pre všetky opravovne vozidiel.

Článok 20

Požiadavky na funkčnú bezpečnosť vozidiel

1. Výrobcovia musia zabezpečiť, že vozidlá sú projektované, skonštruované a zmontované tak, aby minimalizovali riziko zranenia pasažierov vo vozidle a ostatných účastníkov cestnej premávky. Funkčná bezpečnosť vozidla sa zabezpečuje na celú životnosť vozidla, ak sa vozidlo používa za normálnych alebo určených okolností.
2. Výrobcovia musia zabezpečiť, že vozidlá, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky spĺňajú príslušné požiadavky stanovené v prílohe II a VIII a sú v súlade so skúšobnými postupmi a výkonnosťnými požiadavkami stanovenými v delegovanom akte.
3. Požiadavky uvedené v odsekoch 1 a 2 sa uplatňujú na vozidlá, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky do tej miery, pokiaľ sa uplatňujú na príslušnú kategóriu vozidiel prostredníctvom tohto nariadenia.
4. S cieľom zabezpečiť, aby bola dosiahnutá vysoká úroveň bezpečnosti, Komisia musí stanoviť špecifické požiadavky týkajúce sa funkčnej bezpečnosti vozidiel vrátane skúšobných postupov a limitných hodnôt prostredníctvom delegovaného aktu v súlade s článkami 76, 77 a 78.

Článok 21

Požiadavky týkajúce sa environmentálnych vlastností

1. Výrobcovia musia zabezpečiť, že vozidlá sú projektované, skonštruované a zmontované tak, aby sa minimalizoval vplyv na životné prostredie. Výrobcovia musia zabezpečiť, že typovo schválené vozidlá spĺňajú environmentálne požiadavky počas životnosti vozidla, ako je stanovené v prílohách V, VI a VII.
2. Výrobcovia musia zabezpečiť, že vozidlá, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky sú v súlade so skúšobnými postupmi a skúšobnými požiadavkami, ktoré sa majú stanoviť v delegovanom akte uvedenom v odseku 12.
3. Výrobcovia musia zabezpečiť, že požiadavky typového schvaľovania na overenie požiadaviek na životnosť sú splnené. Podľa výberu výrobcu jeden z týchto skúšobných postupov na životnosť sa môže použiť na poskytnutie dôkazu o orgánu typového schvaľovania, že environmentálne vlastnosti typovo schváleného vozidla sú stále:
 - a) fyzická skúška životnosti vozidla spočívajúca v dosiahnutí vzdialenosti stanovenej v časti A prílohy VII, pri ktorej sa orgánu typového schválenia preukazuje, že environmentálne požiadavky stanovené v tomto nariadení a jeho delegovaných a vykonávacích aktoch sú splnené počas kumulácie najazdených

kilometrov daného vozidla v pravidelných intervaloch a na konci kumulácie najjazdených kilometrov;

- b) vynásobením faktorov zhoršenia stanovených v časti B prílohy VII a výsledkov environmentálnych skúšok vozidla, ktoré najazdilo viac ako 100 km potom, ako bolo prvýkrát naštartované po opustení výrobnéj linky; výsledky výpočtov musia byť nižšie ako environmentálne limity z časti A prílohy VI pričom:
- výrobca musí v rámci tohto postupu orgánu typového schvaľovania preukázať environmentálne vlastnosti vozidla, ktoré najazdilo viac ako 100 km potom, ako bolo prvýkrát naštartované po opustení výrobnéj linky, vybaveného systémami a komponentmi, ktoré sa rýchlo opotrebujú.
 - pri použití tohto postupu musí výrobca poskytnúť orgánu typového schvaľovania dôkaz a preukázať platnosť zhody medzi dvomi postupmi na skúšanie životnosti stanovenými v písm. a) a b).
4. Najneskôr do 1. januára 2016 Komisia vypracuje komplexnú štúdiu o vplyvoch na životné prostredie. V tejto štúdii sa vyhodnotí kvalita vzduchu a podiel znečisťujúcich látok vyprodukovaných vozidlami kategórie L, pričom sa týka požiadaviek na skúšky typu I, IV, V, VII a VIII uvedených v prílohe V. Porovná a vyhodnotí posledné vedecké údaje a poznatky, modelovanie a nákladovú efektívnosť s cieľom stanoviť definitívne opatrenia politiky prostredníctvom potvrdenia dátumov uplatňovania pre úroveň Euro 5 (dátumy pre úroveň Euro 6 pre motocykle kategórie L3e) stanovených v prílohe IV a environmentálne požiadavky stanovené v prílohách V, VI(A3), VI(B2), VI(C2) a prílohe VII týkajúce sa životnosti podľa najjazdených kilometrov a faktorov zhoršenia pre úroveň Euro 5 (Euro 6 pre motocykle kategórie L3e).
5. Na základe poznatkov štúdie o účinkoch na životné prostredie Komisia potvrdí:
- a) dátumy uplatňovania úrovne Euro 5 (Euro 6 pre motocykle kategórie L3e) uvedené v prílohe IV;
 - b) emisné limity Euro 5 (Euro 6 pre motocykle kategórie L3e) uvedené v prílohe VI (A3) a prahy OBD v prílohe VI (B2);
 - c) že všetky nové vozidlá v (sub)kategóriách L3e, L5e, L6Ae a L7Ae sú okrem OBD prvej etapy vybavené OBD druhej etapy na úrovni Euro 5 (Euro 6 pre motocykle kategórie L3e);
 - d) že požiadavky na skúšanie zhody v prevádzke musia byť uvedené na úrovni Euro 5 (Euro 6 pre motocykle kategórie L3e), pre ktoré vozidlá (sub)kategórií L sa toto skúšanie zhody v prevádzke musí zaviesť a odkedy to bude povinné pre všetky kategórie vozidiel kategórie L. „Zhoda v prevádzke“ je skúšanie reprezentatívnych vozidiel z vozového parku s cieľom overiť či technické opatrenia prijaté výrobcom naďalej zabezpečujú, že sú výfukové emisie a emisie z odparovania účinne obmedzené a opatrenia funkčnej bezpečnosti a súvisiace bezpečnostné úrovne sú naozaj splnené, podľa tohto nariadenia, v rámci normálnej životnosti vozidla za normálnych podmienok použitia;

- e) ktoré zo (sub-)kategórií L1Ae, L1Be, L2e, L5Be, L6Be a L7Be pre úroveň Euro 5 by mali byť predmetom len skúšania SHED alebo alternatívne ktoré by sa mali podrobiť len skúške priepustnosti palivovej nádrže a potrubia, so skúšobnými limitmi uvedenými v prílohe VI(C2);
 - f) životnosť podľa najjazdených kilometrov pre úroveň Euro 5 (Euro 6 pre motocykle kategórie L3e) uvedené v prílohe VII(A) a faktory zhoršenia pre úroveň Euro 5 (Euro 6 pre motocykle kategórie L3e) uvedené v prílohe VII(B);
 - g) realizovateľnosť, súvisiace dátumy uplatňovania a pre ktoré (sub)kategórie musia byť okrem úrovne Euro 5 (Euro 6 pre motocykle kategórie L3e) zavedené požiadavky na mimocyklové emisie.
6. Čisto elektricky poháňané vozidlá a/alebo vozidlá poháňané len stlačeným vzduchom sú vyňaté z environmentálnych požiadaviek uvedených v prílohe V, v type skúšok I až VIII. Tieto vozidlá musia spĺňať funkčné požiadavky na OBD, ako sú stanovené v delegovanom akte s cieľom účinne opraviť tieto vozidlá v prípade poruchy.
7. Vozidlá poháňané plynom musia spĺňať emisné limity typového schválenia a emisné prahy OBD pre zážihové motory (PI). Tiež musia spĺňať pridružené skúšobné postupy a požiadavky, ako je definované v delegovanom akte uvedenom v odseku 12. Jednopalivové, dvojpalivové alebo viacpalivové vozidlá poháňané plynom a/alebo hybridné elektrické vozidlá sú vyňaté zo skúšobných požiadaviek SHED pre emisie z odparovania. Elektrické hybridné vozidlá a/alebo vozidlá na plyn, ktoré sú čiastočne poháňané zážihovým motorom používajúcim benzín, zmesi benzínu alebo etanol musia spĺňať len požiadavky na priepustnosť palivovej nádrže a palivového potrubia, stanovené v delegovanom akte uvedenom v odseku 12.
8. Vozidlá poháňané vznetovým motorom, ktorý používa len naftu s nízkou prchavosťou alebo palivá, ktoré sú rovnocenné s naftou, sú vyňaté z limitov a požiadaviek skúšky emisií z odparovania.
9. Vozidlá kategórie L4e musia spĺňať environmentálne požiadavky stanovené v prílohe V pre vozidlá kategórie L3e, podľa výberu výrobcu skúšobných typov I, IV, VII a VIII prílohy V, pričom sa skúša len základné motorové vozidlo bez namontovaného postranného vozíka alebo úplná zostava.
10. „náhradné zariadenie na reguláciu znečisťovania“ je zariadenie alebo sústava takýchto zariadení, ktoré sú určené na nahradenie pôvodného zariadenia na reguláciu znečisťovania, a ktoré sa môžu schváliť ako samostatná technická jednotka, ako je vymedzené v delegovaných alebo vykonávacích aktoch k tomuto nariadeniu.
- Výrobcovia musia zabezpečiť, že všetky náhradné zariadenia na reguláciu znečisťovania predávané alebo uvádzané do prevádzky v Európskej únii sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením.
11. Požiadavky uvedené v odsekoch 1 až 10 sa vzťahujú na vozidlá, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky podľa prílohy II.
12. S cieľom zabezpečiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia, Komisia musí stanoviť podrobné technické špecifikácie týkajúce sa environmentálnych požiadaviek

vrátane skúšobných postupov pre subjekty uvedené v odsekoch 2, 3, 4 a 5 prostredníctvom delegovaného aktu v súlade s článkami 76, 77 a 78.

Článok 22

Dodatočné environmentálne požiadavky týkajúce sa emisií skleníkových plynov a spotreby paliva

1. Emisie CO₂ (oxid uhličitý) sa musia určiť pomocou vhodného laboratórneho skúšobného cyklu emisií, ktorý vykoná výrobca a oznámi schvaľovaciemu orgánu. Spotreba paliva sa tiež vypočíta na základe laboratórnych výsledkov emisií v rámci typového schvaľovania alebo zmeria a oznámi schvaľovaciemu orgánu.
2. Výsledky merania CO₂ a vypočítaná alebo nameraná spotreba paliva musí byť zahrnutá do informačnej zložky a obidve musia byť tiež uvedené v osvedčení o zhode.

Okrem uvedenia osvedčenia o zhode musia výrobcovia zabezpečiť, že údaje o emisiách CO₂ a spotrebe paliva sú poskytnuté kupujúcemu vozidla v čase kúpy nového vozidla, vo formáte, ktorý považujú za vhodný.

3. Komisia musí stanoviť meranie emisií CO₂ a výpočet spotreby paliva alebo metódy merania prostredníctvom delegovaného aktu v súlade s článkami 76, 77 a 78.

KAPITOLA IV POSTUPY TYPOVÉHO SCHVÁLENIA ES

Článok 23

Postupy typového schválenia EÚ

1. Pri žiadosti o typové schválenie vozidla si môže výrobca vybrať jeden z týchto postupov:
 - a) postupné typové schválenie;
 - b) jednostupňové typové schválenie;
 - c) viacstupňové typové schválenie.

V prípade typového schválenia systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek sa uplatňuje postup jednostupňového typového schválenia.

2. Postupné typové schválenie pozostáva z postupného zhromažďovania celého súboru osvedčení o typovom schválení EÚ systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek tvoriacich časť vozidla, ktoré v konečnom stupni vedú k schváleniu celého vozidla.
3. Jednostupňové typové schválenie pozostáva zo schválenia celého vozidla pomocou jedinej operácie.

4. V rámci postupu viacstupňového typového schválenia jeden alebo viac schvaľovacích orgánov osvedčuje, že nedokončený alebo dokončovaný typ vozidla spĺňa, v závislosti od stupňa dokončenia, príslušné správne ustanovenia a technické požiadavky tohto nariadenia.

Viacstupňové typové schválenie sa udeľuje nedokončenému alebo dokončovanému typu vozidla, ktoré zodpovedá údajom informačnej zložky a ktoré spĺňa technické požiadavky stanovené v príslušných aktoch uvedených v prílohe II, pričom sa zohľadní stupeň dokončenia vozidla.

Typové schvaľovanie konečného stupňa dokončenia sa udeľuje iba potom, ako schvaľovací orgán overil, že typové schválenie resp. schválenia vydané nedokončenému vozidlu osvedčujú, že typ vozidla schválený v konečnom stupni spĺňa všetky technické požiadavky uplatniteľné na kategóriu vozidla, pre ktorú sa udeľuje typové schválenie dokončovaného vozidla a v čase, keď bolo vydané toto typové schválenie resp. schválenia.

Viacstupňové schválenie uvedené v odseku 1 písm. c) sa uplatňuje len úžitkové vozidlá subkategórií L5Be – U, L6Be – U a L7Be – U.

5. Výber schvaľovacieho postupu nesmie ovplyvniť uplatniteľné požiadavky, ktoré musí schválený typ vozidla spĺňať v čase vydania typového schválenia celého vozidla.
6. Vykonávacie právomoci sú delegované na Komisiu s cieľom stanoviť vzory pre zaznamenávanie údajov vzhľadom na postupy typového schvaľovania uvedené v článku 73.

Článok 24

Žiadosť o typové schválenie

1. Výrobca predkladá žiadosť o typové schválenie schvaľovaciemu orgánu.
2. Môže sa podať len jedna žiadosť týkajúca sa príslušného typu vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky a môže sa podať len v jednom členskom štáte.
3. Pre každý typ, ktorý má byť schválený, sa podáva samostatná žiadosť.

Článok 25

Informačná zložka

1. Žiadateľ poskytuje schvaľovaciemu orgánu informačnú zložku.
2. Informačná zložka obsahuje toto:
 - 1) informačný dokument podľa vzoru stanoveného Komisiou podľa článku 73;
 - 2) všetky údaje, výkresy, fotografie a ostatné informácie požadované vo vykonávacom akte prijatom podľa článku 73;

- 3) v prípade vozidiel, uvedenie postupu zvoleného v súlade s článkom 23 ods. 1.
3. Informačná zložka môže byť poskytnutá v papierovej alebo elektronickej podobe.

Článok 26

Osobitné požiadavky na informácie, ktoré sa majú poskytnúť v žiadosti o typové schválenie v rámci odlišných postupov

1. K žiadosti o postupné typové schválenie musí byť priložená informačná zložka podľa článku 25 a kompletný súbor osvedčení o typovom schválení požadovaných podľa každého uplatniteľného aktu uvedeného v prílohe II.
2. K žiadosti o jednostupňové typové schválenie musí byť priložená informačná zložka podľa článku 25, ktorá obsahuje príslušné informácie týkajúce sa aktov uvedených v prílohe II.
3. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 1 a 2 sa na účely viacstupňového schválenia typu poskytujú tieto informácie:
 - a) v prvom stupni tie časti informačnej zložky a osvedčení o typovom schválení EÚ požadované pre dokončené vozidlo, ktoré sú vzťahujú na stupeň dokončenia základného vozidla;
 - b) v druhom a v ďalších stupňoch tie časti informačnej zložky a osvedčení o typovom schválení EÚ, ktoré sú vzťahujú na aktuálny stupeň výroby a kópia osvedčenia o typovom schválení EÚ vozidla vydaného v predchádzajúcom stupni výroby a kompletné podrobnosti o každých zmenách a doplnkoch vykonaných na vozidle.
4. Schvaľovací orgán môže na odôvodnenú žiadosť požiadať výrobcu, aby poskytol akékoľvek ďalšie informácie potrebné na to, aby bolo možné rozhodnúť o tom, ktoré skúšky sa požadujú alebo aby sa uľahčilo ich vykonanie.

KAPITOLA V VYKONANIE POSTUPOV TYPOVÉHO SCHVÁLENIA EÚ

Článok 27

Všeobecné ustanovenia

1. Schvaľovacie orgány udeľujú typové schválenie EÚ len po overení postupov zhody výroby uvedených v článku 31 a súlade typu vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky s platnými požiadavkami.
2. Typové schválenie EÚ sa udeľuje v súlade s článkami 29, 30, 31 a 32.
3. Ak schvaľovací orgán zistí, že typ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorý napriek tomu, že spĺňa požadované ustanovenia vážne ohrozuje bezpečnosť alebo môže vážne poškodzovať životné prostredie alebo verejné zdravie, môže udelenie typového schválenia EÚ zamietnuť. V tomto prípade

bezodkladne pošle schvaľovacím orgánom ostatných členských štátov a Komisii podrobné informácie, v ktorých vysvetlí dôvody svojho rozhodnutia a uvedie dôkazy svojich zistení.

4. Osvedčenia o typovom schválení EÚ sa číslujú podľa harmonizovaného systému stanoveného vo vykonávacom akte prijatom podľa článku 73.
5. Do jedného mesiaca schvaľovací orgán zašle schvaľovacím orgánom ostatných členských štátov kópiu osvedčenia o typovom schválení EÚ vozidla spolu s prílohami pre každý typ vozidla, ktorý schválil. Kópia môže byť vo forme elektronického súboru.
6. Schvaľovací orgán bezodkladne informuje schvaľovacie orgány ostatných členských štátov o svojom zamietnutí vydať schválenie vozidla alebo o jeho odňatí a odôvodní svoje rozhodnutie.
7. Schvaľovací orgán zašle raz za tri mesiace schvaľovacím orgánom ostatných členských štátov zoznam systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktorým v predchádzajúcom období udelil, zmenil a doplnil, zamietol alebo odňal typové schválenie EÚ.
8. Schvaľovací štát, ktorý udelil typové schválenie EÚ, zašle na žiadosť schvaľovacieho orgánu iného členského štátu kópiu tohto osvedčenia o typovom schválení EÚ s prílohami do jedného mesiaca od doručenia tejto žiadosti. Kópia môže byť vo forme elektronického súboru.
9. Na žiadosť Komisie aj jej schvaľovací orgán poskytne informácie uvedené v odsekoch 5 až 8.
10. Schvaľovací orgán musí pripraviť informačný zväzok, ktorý pozostáva s informačnej zložky a skúšobných protokolov a všetkých ostatných dokumentov, ktoré k informačnej zložke doplnila technická služba alebo schvaľovací orgán počas výkonu svojich funkcií. Informačný zväzok obsahuje obsah informačného zväzku, ktorý je vhodne očíslovaný alebo inak označený tak, aby jasne označoval všetky strany a formát každého dokumentu je taký, aby v ňom bol uvedený záznam postupných krokov v riadení typového schválenia EÚ, najmä dátumy revízií a aktualizácie.

Článok 28

Špecifické ustanovenia týkajúce sa vydávania typového schválenia EÚ celého vozidla

1. Osvedčenie o typovom schválení obsahuje vo forme príloh:
 - a) informačný zväzok uvedený v článku 27 ods. 10;
 - b) skúšobné výsledky;
 - c) meno(-á) a vzor(-y) podpisu(-o) osoby (osôb), oprávnenej(-ach) podpisovať osvedčenia zhody a vyhlásenie o jej(ich) funkcii v spoločnosti.
2. Osvedčenie o typovom schválení sa vydáva na základe vzoru stanoveného vo vykonávacom akte prijatom v súlade s článkom 73.

3. Schvaľovací orgán, pokiaľ ide o každý typ vozidla:
 - a) vyplní podľa vzoru osvedčenia o typovom schválení všetky príslušné časti osvedčenia o typovom schválení EÚ vrátane výsledkov skúšok, ktoré sú k nim pripojené;
 - b) zostaví obsah informačného zväzku;
 - c) bezodkladne vydá žiadateľovi vyplnené osvedčenie spolu s prílohami.
4. V prípade typového schválenia EÚ, na platnosť ktorého boli v súlade s článkom 39 uložené obmedzenia alebo vo vzťahu ku ktorému boli zrušené určité ustanovenia tohto nariadenia alebo delegovaných a regulačných aktov prijatých podľa tohto nariadenia, sa tieto obmedzenia alebo zrušenia uvedú v typovom schválení EÚ.

V prípadoch, keď si výrobca zvolí postup jednostupňového typového schválenia schvaľovací orgán musí stanoviť zoznam uplatniteľných požiadaviek alebo aktov a pripojiť tento zoznam k osvedčeniu o typovom schválení EÚ.

Článok 29

Osobitné ustanovenia o systémoch, komponentoch alebo samostatných technických jednotkách

1. Typové schválenie EÚ sa udeľuje vzhľadom na systém, ktorý sa zhoduje s údajmi uvedenými v informačnom zväzku a ktorý spĺňa technické požiadavky stanovené v príslušnom akte uvedenom v prílohe II.
2. Typové schválenie EÚ komponentu alebo samostatnej technickej jednotky sa udeľuje komponentu alebo samostatnej technickej jednotke, ktoré zodpovedajú údajom informačnej zložky a ktoré spĺňajú technické požiadavky stanovené v príslušných samostatných aktoch uvedených v prílohe II.
3. Ak sa na komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré sú alebo nie sú určené na opravu, servis alebo údržbu, tiež vzťahuje systém typového schválenia vo vzťahu k vozidlu, nevyžaduje sa ďalšie schválenie komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, pokiaľ to neustanovuje príslušný akt uvedený v prílohe II.
4. Ak komponent alebo samostatná technická jednotka spĺňa svoju funkciu alebo má špecifické vlastnosti iba v spojení s ostatnými časťami vozidla a z tohto dôvodu je možné jednu alebo viac požiadaviek overiť iba vtedy, ak komponent alebo samostatná technická jednotka fungujú v spojení s danými ostatnými časťami vozidla, musí sa rozsah pôsobnosti typového schválenia EÚ komponentu alebo samostatnej technickej jednotky primerane obmedziť.

V týchto prípadoch sa v osvedčení o typovom schválení EÚ uvedú všetky obmedzenia použitia komponentu alebo samostatnej technickej jednotky a uvedú sa osobitné podmienky jeho montáže.

Ak tento komponent alebo samostatnú technickú jednotku výrobca vozidla namontuje, v čase schválenia vozidla sa overí dodržanie všetkých platných obmedzení na použitie alebo podmienok montáže.

Článok 30
Skúšky požadované na typové schválenie EÚ

1. Zhoda s technickými predpismi ustanovenými v tomto nariadení a v aktoch uvedených v prílohe II sa preukazuje pomocou príslušných skúšok, ktoré vykonávajú určené technické služby.

Skúšobné postupy uvedené v prvom pododseku a špecifické vybavenie a nástroje predpísané na vykonávanie týchto skúšok musia byť tie, ktoré sú uvedené v príslušných aktoch uvedených v prílohe II.

2. Výrobca dá schvaľovaciemu orgánu k dispozícii toľko vozidiel, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, koľko sa požaduje podľa príslušných aktov uvedených v prílohe II na vykonanie požadovaných skúšok.
3. Požadované skúšky sa vykonávajú na vozidlách, komponentoch a samostatných technických jednotkách, ktoré predstavujú typy, ktoré sa majú schváliť.

Výrobca však môže po dohode so schvaľovacím orgánom vybrať vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku aj keď nepredstavuje typ, ktorý sa má schváliť, v ktorej sú skombinované najnepriaznivejšie parametre, pokiaľ ide o požadovanú úroveň charakteristík. Na uľahčenie rozhodovania počas výberového procesu sa môžu použiť virtuálne skúšobné metódy.

4. Virtuálne skúšobné metódy sa môžu použiť ako alternatíva ku skúšobným postupom uvedeným v odseku 1 na požiadanie výrobcu so súhlasom schvaľovacieho orgánu a vzhľadom na dané požiadavky uvedené v delegovaných aktoch prijatých podľa tohto nariadenia.
5. Virtuálne skúšobné metódy musia spĺňať požiadavky stanovené v delegovaných aktoch prijatých podľa tohto nariadenia.
6. S cieľom zabezpečiť, aby výsledky získané pomocou virtuálneho skúšania majú rovnaký význam ako výsledky získané pomocou fyzického skúšania, Komisia musí stanoviť požiadavky, ktoré môžu byť predmetom virtuálneho skúšania a podmienky, za ktorých sa virtuálne skúšanie musí vykonávať, prostredníctvom delegovaného aktu v súlade s článkami 76, 77 a 78.

Článok 31
Opatrenia na zabezpečenie zhody výroby

1. Schvaľovací orgán, ktorý udeľuje typové schválenie EÚ, prijme, v prípade potreby v spolupráci so schvaľovacími orgánmi ostatných členských štátov, nevyhnutné opatrenia na overenie skutočnosti, že sa urobili primerané opatrenia na zabezpečenie zhody vyrábaných vozidiel, systémov, komponentov alebo prípadne samostatných technických jednotiek so schváleným typom.
2. Schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie EÚ, prijme v prípade potreby vo vzťahu k tomuto schváleniu v spolupráci so schvaľovacími orgánmi iných členských štátov nevyhnutné opatrenia na overenie skutočnosti, že opatrenia uvedené v odseku

1 sú naďalej primerané a prípadne že vyrábané vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky sa naďalej zhodujú so schváleným typom.

3. S cieľom overiť, že sa vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka zhoduje so schváleným typom, schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie EÚ, môže na tento účel vykonať všetky kontroly alebo skúšky požadované regulačnými požiadavkami, ktoré sú predmetom typového schválenia EÚ na vzorkách odobratých v priestoroch výrobcu vrátane výrobných závodov. Podrobnosti o overovacích postupoch budú stanovené vo vykonávacom akte prijatom podľa tohto nariadenia podľa článku 73.
4. Ak schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie EÚ, zistí, že opatrenia uvedené v odseku 1 sa neuplatňujú, značne sa odchyľujú od dohodnutých opatrení a plánov kontroly alebo že sa prestali uplatňovať alebo sa už viac nepovažujú za primerané, hoci sa výroba neskončila, uplatní nevyhnutné opatrenia vrátane odňatia typového schválenia, aby zabezpečil správne dodržiavanie zhody výrobného postupu.
5. V súlade s článkom 73 tohto nariadenia sú na Komisiu prenesené právomoci prijať vykonávací akt, v ktorom sa stanovujú podrobné opatrenia, pokiaľ ide o zhodu výroby.

KAPITOLA VI

ZMENY A DOPLNENIA TYPOVÝCH SCHVÁLENÍ EÚ

Článok 32

Všeobecné ustanovenia

1. Výrobca bezodkladne informuje schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie EÚ, o každej zmene údajov uvedených v informačnej dokumentácii.

Tento schvaľovací orgán rozhoduje o tom, ktorý z postupov stanovených v článku 33 treba dodržať.

V prípade potreby môže schvaľovací orgán po dohode s výrobcom rozhodnúť o tom, že sa má udeliť nové typové schválenie EÚ.

2. Žiadosť o zmenu a doplnenie typového schválenia EÚ sa predkladá výlučne schvaľovaciemu orgánu, ktorý udelil pôvodné typové schválenie EÚ.
3. Ak členský štát zistí, že na účel zmeny a doplnenia sú potrebné nové kontroly alebo nové skúšky, náležite o tom informuje výrobcu.

Postupy uvedené v článku 33 sa uplatňujú len ak schvaľovací orgán na základe daných kontrol alebo skúšok dospel k záveru, že požiadavky na typové schválenie EÚ sa naďalej spĺňajú.

Článok 33
Revízie a rozšírenia typového schválenia EÚ

1. Ak sa údaje uvedené v informačnej dokumentácii zmenili, bez toho, aby sa požadovalo opakovanie kontrol alebo skúšok, zmena a doplnenie sa označí ako „revízia“.

V týchto prípadoch schvaľovací orgán podľa potreby vydá revidovanú stránku informačného zväzku, pričom označí každú revidovanú stránku, aby zreteľne uviedol charakter zmeny a dátum nového vydania. Táto požiadavka sa považuje za splnenú vydaním konsolidovanej, aktualizovanej verzie informačnej dokumentácie, ku ktorej sa priloží podrobný opis zmien.

2. Zmena a doplnenie sa označuje ako „rozšírenie“, keď sa údaje zaznamenané v informačnom zväzku zmenili a dôjde k niektorej z týchto situácií:
 - a) vyžadujú sa ďalšie kontroly alebo skúšky;
 - b) zmenili sa akékoľvek informácie v osvedčení o typovom schválení EÚ okrem jeho príloh;
 - c) nadobudnú platnosť nové požiadavky podľa aktov uvedených v prílohe II, ktoré sa uplatňujú na schválený typ vozidla alebo schválený systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku.

V takomto prípade rozšírenia vydá schvaľovací orgán revidované osvedčenie o typovom schválení EÚ označené číslom rozšírenia, ktoré sa zvýši podľa počtu za sebou nasledujúcich rozšírení, ktoré už boli udelené. V novom osvedčení o schválení sa jasne uvedie dôvod rozšírenia a dátum nového vydania.

3. Pri vydaní zmenených a doplnených strán alebo konsolidovanej, aktualizovanej verzie sa vždy zmení zoznam informačnej zložky, ktorý je priložený k osvedčeniu o typovom schválení tak, aby bol z neho zjavný posledný dátum rozšírenia alebo revízie alebo dátum poslednej konsolidácie aktualizovanej verzie.

Článok 34
Vydávanie a oznamovanie zmien a doplnení

1. V prípade rozšírenia sa aktualizujú všetky príslušné oddiely osvedčenie o typovom schválení EÚ, jeho prílohy a súpis informačnej dokumentácie. Aktualizované osvedčenie s prílohami sa bezodkladne vydá žiadateľovi.
2. V prípade revízie vydá schvaľovací orgán žiadateľovi bezodkladne revidované dokumenty prípadne konsolidovanú aktualizovanú verziu vrátane revidovaného súpisu informačného zväzku.
3. Schvaľovací orgán oznámi v súlade s postupom stanoveným v článku 27 schvaľovacím orgánom ostatných členských štátov akúkoľvek zmenu a doplnenie, ktoré sa vykonalo v typových schváleniach EÚ.

KAPITOLA VII PLATNOSŤ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA EÚ

Článok 35 *Skončenie platnosti*

1. Typové schválenia EÚ sa vydávajú na časovo neobmedzené obdobie.
2. Platnosť typového schválenia EÚ vozidla skončí, ak nastane niektorý z týchto prípadov:
 - a) nové požiadavky v akomkoľvek akte uplatniteľné na schválený typ vozidla sa stanú povinnými pre evidenciu, predaj alebo uvedenie nových vozidiel do prevádzky a typové schválenie nie je možné primerane aktualizovať;
 - b) výroba schváleného vozidla sa s konečnou platnosťou dobrovoľne ukončí;
 - c) platnosť typového schválenia skončí na základe osobitného obmedzenia podľa článku 38.

3. Ak skončí platnosť len jedného variantu v rámci typu alebo jednej verzie v rámci variantu, dané typové schválenie EÚ stratí svoju platnosť len v súvislosti s týmto konkrétnym variantom alebo verziou.

4. Ak sa výroba určitého typu vozidla definitívne ukončí, výrobca to oznámi schvaľovaciemu orgánu, ktorý danému vozidlu udelil typové schválenie EÚ.

Po získaní oznámenia uvedeného v prvom pododseku, do jedného mesiaca informuje schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie EÚ danému vozidlu, schvaľovacie orgány ostatných členských štátov.

5. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 4, v prípadoch, keď skončí platnosť typového schválenia EÚ vozidla, výrobca o tom informuje schvaľovací orgán, ktorý vydal typové schválenie EÚ.

Schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie EÚ, bezodkladne oznámi všetky príslušné informácie schvaľovacím orgánom ostatných členských štátov, aby v prípade potreby umožnil uplatňovanie článku 39.

V tomto oznámení uvedenom v druhom pododseku sa uvedie najmä dátum výroby a identifikačné číslo naposledy vyrobeného vozidla.

KAPITOLA VIII OSVEDČENIE O ZHODE A OZNAČENIA

Článok 36 Osvedčenie o zhode

1. Výrobca v postavení držiteľa typového schválenia celého vozidla vydá v papierovej podobe osvedčenie o zhode, ktoré je priložené ku každému vozidlu, či už dokončenému, nedokončenému alebo dokončovanému, ktoré je vyrobené v súlade so schváleným typom vozidla.

Takéto osvedčenie musí byť kupujúcemu vydané bezplatne spolu s vozidlom. Jeho vydanie nesmie byť závislé od výslovnej žiadosti alebo predloženia dodatočných informácií výrobcovi.

2. Výrobca použije vzor osvedčenia o zhode prijatého Komisiou podľa článku 73.
3. Pokiaľ nebola s kupujúcim vozidla uzavretá iná dohoda, osvedčenie o zhode musí byť v úradnom jazyku členského štátu, v ktorom bolo vozidlo zakúpené.
4. Osvedčenie o zhode je vystavené tak, aby sa predišlo falšovaniu. Z tohto dôvodu sa použije papier, ktorý je chránený buď farebnou grafikou alebo vodotlačou, ktorá obsahuje identifikačnú značku výrobcu.
5. Osvedčenie o zhode sa vyplní v celom rozsahu a neobsahuje žiadne obmedzenia, pokiaľ ide o iné použitie vozidla, ako je uvedené vo vykonávacom akte prijatom v súlade s článkom 73.
6. V prípade nedokončeného alebo dokončovaného typu vozidla výrobca vyplní len tie body osvedčenia o zhode, ktoré boli v prebiehajúcom stupni schválenia typu doplnené alebo zmenené a v prípade potreby pripojí k tomuto osvedčeniu všetky osvedčenia o zhode, ktoré boli dodané v predchádzajúcom stupni.
7. V osvedčení o zhode stanovenom vo vykonávacom akte prijatom podľa tohto nariadenia pre vozidlá schválené v súlade s článkom 39 ods. 2 sa v záhlaví uvedie veta „Pre dokončené/dokončované vozidlá, typovo schválené pri uplatňovaní článku 39 nariadenia (predbežné schválenie).“
8. Osvedčenie o zhode stanovené vo vykonávacom akte prijatom podľa tohto nariadenia sa v prípade vozidiel typovo schválených podľa článku 41 v záhlaví uvedie veta „Pre dokončené/dokončované vozidlá typovo schválené v malých sériách“ a v tesnej blízkosti jeho rok výroby, za ktorým nasleduje poradové číslo od 1 po posledné číslo uvedené v tabuľke stanovenej vo vykonávacom akte, a vzhľadom na každý rok výroby sa vyznačí miesto tohto vozidla v rámci výroby určenej na daný rok.
9. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia odseku 1, môže výrobca zasielať vnútroštátnym orgánom údaje alebo informácie uvedené v osvedčení o zhode elektronicke.

10. Duplikát osvedčenia o zhode môže vydať len výrobca. Slovo „duplikát“ musí byť jasne viditeľné na líčnej strane každého duplikátu osvedčenia.

Článok 37

Povinné označenie vozidiel a značka typového schválenia komponentov alebo samostatných technických jednotiek

1. Výrobca vozidla musí na každé vozidlo vyrobené v zhode so schváleným typom pripevniť povinný štítok, ktorý sa vyžaduje podľa príslušného delegovaného alebo vykonávacieho aktu uvedeného v prílohe II.
2. Výrobca komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, aj keď je súčasťou systému, pripevní na každý komponent alebo samostatnú technickú jednotku vyrábanú v zhode so schváleným typom značku typového schválenia, ktorá sa vyžaduje podľa príslušného delegovaného alebo vykonávacieho aktu uvedeného v prílohe II.
3. Ak sa pre komponent alebo samostatnú technickú jednotku nevyžaduje takáto značka typového schválenia, výrobca pripevní aspoň svoj obchodný názov alebo obchodnú značku a číslo typu a identifikačné číslo.
4. Povinný štítok EÚ a značka typového schválenia musí byť v súlade so vzorom stanovená vo vykonávacom akte stanovenom v článku 73 prijatom podľa tohto nariadenia.

KAPITOLA IX

VÝNIMKY PRE NOVÉ TECHNOLOGIE ALEBO KONCEPTY

Článok 38

Výnimky pre nové technológie alebo nové koncepcie

1. Výrobca môže požiadať o typové schválenie EÚ vzhľadom na typ systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorý zahŕňa nové technológie alebo koncepcie, ktoré sú nezlučiteľné s jedným alebo viacerými aktmi uvedenými v prílohe II.
2. Schvaľovací orgán udeľuje typové schválenie EÚ uvedené v odseku 1, ak sú splnené všetky tieto podmienky:
 - a) v žiadosti sa uvádzajú dôvody, prečo dané technológie alebo koncepcie spôsobujú, že systém, komponent alebo samostatná technická jednotka sú nezlučiteľné s jedným alebo viacerými aktmi uvedenými v prílohe II;
 - b) v žiadosti sú opísané bezpečnostné dôsledky a dôsledky pre životné prostredie novej technológie a opatrení prijatých s cieľom zabezpečiť minimálne rovnakú úroveň bezpečnosti a ochrany životného prostredia akú stanovujú požiadavky, z ktorých sa žiada výnimka;

- c) predložia sa opisy a výsledky skúšok, čo je dôkazom, že podmienky bodu b) sú splnené.
3. Udeľovanie výnimky pre nové technológie alebo nové koncepcie musí povoliť Komisia prostredníctvom rozhodnutia prijatého v súlade s postupom uvedeným v článku 74 ods. 2.
 4. Do prijatia rozhodnutia Komisie o povolení môže schvaľovací orgán udeliť predbežné schválenie, platné len na území daného členského štátu, vzhľadom na typ vozidla, na ktorý sa vzťahuje požadovaná výnimka. Schvaľovací orgán o tom bezodkladne informuje Komisiu a ostatné členské štáty prostredníctvom súboru, ktorý obsahuje informáciu uvedenú v odseku 2.
 5. Ostatné schvaľovacie orgány sa môžu rozhodnúť prijať na svojom území predbežné schválenie uvedené v odseku 4.
 6. V prípade potreby sa musí v povolení Komisie uvedenom v odseku 3 tiež špecifikovať, či je predmetom nejakých obmedzení. V každom prípade je typové schválenie platné minimálne 36 mesiacov.
 7. Ak sa Komisia rozhodne zamietnuť povolenie, schvaľovací orgán musí bezodkladne oznámiť držiteľovi predbežného typového schválenia uvedeného v odseku 4, že predbežné schválenie sa zruší šesť mesiacov po dátume zamietnutí Komisie.

Vozidlá vyrábané v zhode s predbežným schválením sa pred skončením jeho platnosti môžu predávať, evidovať alebo uvádzať do prevádzky v každom členskom štáte, ktorý prijal predbežné schválenie.

Článok 39

Následná potreba zmeny právnych požiadaviek

1. Ak Komisia povoľuje udelenie výnimky podľa článku 38, tam, kde je to potrebné, podnikne kroky potrebné na upravenie delegovaných alebo vykonávacích aktov alebo požiadaviek týkajúcich sa technologického rozvoja.

Tam, kde sa výnimka podľa článku 38 vzťahuje na predpis EHK OSN, Komisia navrhne zmenu a doplnenie predpisu EHK OSN v súlade s postupom uplatniteľným podľa Dohody Európskej hospodárskej Komisie Organizácie Spojených národov, ktorá sa týka prijatia jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, vybavenia a častí, ktoré môžu byť namontované a/alebo použité na kolesových vozidlách a podmienok pre vzájomné uznávanie udelených schválení na základe týchto predpisov⁵⁴.

2. Hneď po zmenení a doplnení príslušných aktov sa zruší každé obmedzenie viazané k rozhodnutiu Komisie, ktorou sa povolila táto výnimka.

Pokiaľ neboli prijaté potrebné opatrenia na prispôsobenie delegovaných alebo vykonávacích aktov, môže sa na žiadosť členského štátu, ktorý vydal schválenie,

⁵⁴ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/global-harmonisation/index_en.htm#h2-1

rozhodnutím Komisie prijatým v súlade s postupom uvedeným v článku 74 ods. 2 predĺžiť doba platnosti typového schválenia.

KAPITOLA X

VOZIDLÁ VYRÁBANÉ V MALÝCH SÉRIÁCH

Článok 40

Vnútroštátne typové schválenie malých sérií

1. Výrobca môže požiadať o typové schválenie malých sérií typu vozidla v rámci ročných množstvových obmedzení stanovených v prílohe III. Tieto obmedzenia sa uplatňujú na predaj, evidenciu alebo uvedenie do prevádzky vozidiel schváleného typu na trh Únie v danom roku.

Pre takéto schválenie malých sérií môže vnútroštátny orgán, ak má na to primerané dôvody, zrušiť jedno alebo viacero ustanovení jedného alebo viacero aktov uvedených v prílohe II, za predpokladu, že špecifikoval alternatívne požiadavky.

2. Prostredníctvom alternatívnych požiadaviek uvedených v odseku 1 sa zabezpečí úroveň funkčnej bezpečnosti a ochrany životného prostredia, ktorá je v čo najväčšej miere rovnocenná s úrovňou zabezpečenou príslušným aktom alebo aktmi uvedenými v prílohe II.
3. Na účely typového schválenia vozidiel podľa tohto článku sa uznávajú systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré sú typovo schválené v súlade s aktmi uvedenými v prílohe II.
4. Osvedčenie o typovom schválení pre vozidlá typovo schválené v súlade s týmto článkom musí byť vystavené podľa vzoru stanoveného vo vykonávacom akte prijatom podľa článku 73, ale nesmie mať záhlavie „Osvedčenie o typovom schválení EÚ vozidla“ a musí špecifikovať obsah zrušení udelených podľa odseku 1. Osvedčenia o typovom schválení musia byť očíslované podľa vykonávacieho aktu prijatého podľa článku 73.
5. Platnosť vnútroštátneho typového schválenia malých sérií sa obmedzuje na územie členského štátu, ktorého schvaľovací orgán udelil schválenie.

Ak však výrobca o to požiada, kópia osvedčenia o typovom schválení a jeho príloh sa zašle doporučenou zásielkou alebo elektronickou poštou schvaľovacím orgánom členských štátov, ktoré určí výrobca.

Schvaľovacie orgány členských štátov, ktoré sú určené výrobcom, do 3 mesiacov od prijatia žiadosti uvedenej v pododseku 2 rozhodnú či typové schválenie akceptujú alebo nie. Svoje rozhodnutie oznamujú schvaľovaciemu orgánu, ktorý udelil vnútroštátne typové schválenie malých sérií formálne.

Schvaľovacie orgány členských štátov uznávajú vnútroštátne typové schválenie, pokiaľ nie sú odôvodnene presvedčení, že technické ustanovenia, podľa ktorých bolo vozidlo schválené, nie sú rovnocenné s ich ustanoveniami.

6. Na žiadosť žiadateľa o vnútroštátne typové schválenie malých sérií, ktorý si želá predávať, evidovať alebo byť zodpovedný za uvádzanie vozidla do prevádzky v inom členskom štáte, schvaľovací orgán, ktorý udelil vnútroštátne typové schválenie malých sérií, musí poskytnúť danému žiadateľovi kópiu osvedčenia typového schválenia vrátane informačného zväzku. Orgán typového schvaľovania povolí predaj, evidenciu tohto vozidla alebo jeho uvedenie do prevádzky, pokiaľ nie je odôvodnene presvedčený, že technické ustanovenia, podľa ktorých bolo vozidlo schválené, nie sú rovnocenné s jeho ustanoveniami.

KAPITOLA XI JEDNOTLIVÉ SCHVÁLENIA

Článok 41 Jednotlivé schválenia

1. Na požiadanie vlastníka vozidla, schvaľovacie orgány udeľujú jednotlivé schválenie vozidlu, ktoré spĺňa opis pripojený k žiadosti a ustanovenia tohto nariadenia.
 2. V rámci postupu jednotlivého schválenia schvaľovacie orgány osvedčujú, že vozidlo spĺňa príslušné akty uvedené v prílohe II.
 3. Jednotlivé schválenie sa žiada pre konkrétne vozidlo, či je jedinečné alebo nie.
 4. Žiadosti o jednotlivé schválenie sa môžu vzťahovať na maximálne 5 vozidiel rovnakého typu.
 5. Po udelení typového schválenia schvaľovací orgán bezodkladne vydáva osvedčenie o jednotlivom schválení.
 6. Formát osvedčenia o jednotlivom schválení je založený na vzore osvedčenia o typovom schválení EÚ stanovenom vo vykonávacom akte prijatom podľa článku 73 a obsahuje aspoň informácie potrebné na vyplnenie žiadosti o evidenciu ustanovenej v smernici Rady 1999/37/ES⁵⁵.
- Osvedčenia o jednotlivom schválení nemajú uvedené záhlavie „Schválenie EÚ vozidla“. V osvedčení o jednotlivom schválení je uvedené identifikačné číslo príslušného vozidla.
7. Tento článok sa týka vozidiel, ktoré v čase podania žiadosti o jednotlivé schválenie neboli predtým predávané alebo uvedené do prevádzky vrátane jeho identifikácie a vydania evidenčného čísla vrátane dočasných alebo krátkodobých evidencií alebo evidencie na úžitkové účely alebo či boli len predávané, evidované alebo uvádzané do prevádzky menej ako šesť mesiacov.
 8. Táto kapitola sa môže uplatňovať na vozidlá, ktoré boli typovo schválené podľa tohto nariadenia a ktoré boli zmenené pred ich predajom, evidenciou alebo pred uvedením týchto vozidiel do prevádzky.

⁵⁵ Ú. v. EÚ L 138, 1.6.1999, s. 57.

Článok 42
Výnimky pri jednotlivom schválení

1. Schvaľovací orgán môže vozidlu udeliť výnimku zo súladu s požiadavkami stanovenými v jednom alebo vo viacerých aktoch uvedených v prílohe II, za predpokladu, že schvaľovací orgán stanoví alternatívne požiadavky a má primerané dôvody na udelenie takejto výnimky.
2. Prostredníctvom alternatívnych požiadaviek sa zabezpečí úroveň funkčnej bezpečnosti a ochrany životného prostredia, ktorá je v čo najväčšej miere rovnocenná s úrovňou zabezpečenou príslušným aktom uvedeným v prílohe II.

Schvaľovacie orgány nevykonávajú deštrukčné skúšky. Používajú všetky príslušné informácie poskytnuté žiadateľom o jednotlivé schválenie, ktorými sa ustanovuje súlad s alternatívnymi požiadavkami.

Schvaľovacie orgány namiesto alternatívnych požiadaviek uznávajú akékoľvek typové schválenie EÚ systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky.

3. Schvaľovací orgán udeľuje jednotlivé schválenie, ak vozidlo zodpovedá opisu pripojenému ku žiadosti a spĺňa platné technické požiadavky a bezodkladne vydáva osvedčenie o jednotlivom schválení.

Formát osvedčenia o jednotlivom schválení je založený na vzore osvedčenia o typovom schválení EÚ uvedenom v článku 28 ods. 2 a obsahuje aspoň informácie potrebné na vyplnenie žiadosti o evidenciu ustanovenej v smernici Rady 1999/37/ES⁵⁶.

Osvedčenia o jednotlivom schválení nemajú uvedený nadpis „Schválenie vozidla EÚ“. V osvedčení o jednotlivom schválení je uvedené identifikačné číslo príslušného vozidla.

Článok 43
Platnosť a uznanie jednotlivého schválenia

1. Platnosť jednotlivého schválenia sa obmedzuje na územie členského štátu, v ktorom bolo schválenie udelené.
2. Na účely predaja, evidencie alebo uvedenia vozidla do prevádzky v inom členskom štáte, ktorému bolo udelené jednotlivé schválenie, v inom členskom štáte, poskytne schvaľovací orgán, ktorý udelil schválenie, na žiadosť žiadateľa o jednotlivé schválenie vyhlásenie o technických ustanoveniach, podľa ktorých bolo vozidlo schválené a všetky doplňujúce informácie, kde sa podrobne uvádza charakter technických požiadaviek, ktoré dané vozidlo spĺňa.
3. Vzhľadom na vozidlo, ktorému schvaľovací orgán jedného členského štátu v súlade s ustanoveniami článku 34 udelil jednotlivé schválenie, povolí iný členský štát predaj, evidenciu a uvedenie do prevádzky, pokiaľ nie je odôvodnene presvedčený, že

⁵⁶ Ú. v. EÚ L 138, 1.6.1999, s. 57.

technické ustanovenia, podľa ktorých bolo vozidlo schválené, nie sú rovnocenné s jeho vlastnými.

4. Na požiadanie vlastníka vozidla, schvaľovacie orgány udeľujú jednotlivé schválenie vozidlu, ktoré spĺňa ustanovenia tohto nariadenia. V takomto prípade schvaľovacie orgány uznávajú jednotlivé schválenie a povoľujú predaj a evidenciu vozidla a jeho uvedenie do prevádzky v premávke.

Článok 44

Špecifické ustanovenie týkajúce sa jednotlivých schválení

1. Ustanovenia tejto kapitoly sa môžu uplatňovať na vozidlá, ktoré boli typovo schválené podľa tohto nariadenia a ktoré boli zmenené pred ich prvým predajom, evidenciou alebo uvedením do prevádzky.
2. Postup ustanovený tejto kapitole sa môže uplatňovať na konkrétne vozidlo počas po sebe nasledujúcich etáp jeho výroby v súlade s postupom viacstupňového typového schválenia.
3. Postup ustanovený v tejto kapitole nemôže nahradiť prechodnú etapu v rámci bežného sledu postupu viacstupňového typového schválenia a nemôže sa uplatňovať na účely získania prvého stupňa schválenia vozidla.

KAPITOLA XII PREDAJ, EVIDENCIA A UVEDENIE DO PREVÁDZKY

Článok 45

Predaj vozidiel, ich evidencia a uvedenie do prevádzky

1. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článkov 41 a 42, vozidlá, pre ktoré je povinné typové schválenie EÚ celého vozidla alebo pre ktoré výrobca získal takéto typové schválenie podľa tohto nariadenia, môže byť predávané, evidované alebo môže byť uvádzané do prevádzky len vtedy, ak je k nemu priložené platné osvedčenie o zhode vydané podľa článku 36.

V prípade nedokončených vozidiel je predaj alebo uvedenie do prevádzky takýchto vozidiel povolené, ale orgány zodpovedné za evidenciu vozidla v členskom štáte môžu v prípade takýchto vozidiel zamietnuť permanentnú evidenciu a použitie na cestách.

2. Pokiaľ ide o malé série vozidiel, nesmie počet vozidiel predaných, evidovaných alebo uvedených do prevádzky v Únii počas jedného roka presiahnuť počet jednotiek stanovený prílohe III.
3. Odsek 1 sa nevzťahuje na vozidlá určené na používanie ozbrojenými silami, civilnou obranou, protipožiarnou ochranou alebo službami zabezpečujúcimi verejný poriadok, alebo na vozidlá schválené v súlade s článkom 40 alebo 43.
4. Na požiadanie vlastníka vozidla, schvaľovacie orgány udeľujú jednotlivé schválenie vozidlu, ktoré spĺňa ustanovenia tohto nariadenia. V takomto prípade schvaľovacie

orgány uznávajú jednotlivé schválenie a povoľujú predaj a evidenciu vozidla a jeho uvedenie do prevádzky.

Článok 46

Predaj a evidencia vozidiel ukončených sérií a ich uvedenie do prevádzky

1. S výhradou limitov ukončených sérií a časovej lehoty stanovenej v odsekoch 2 a 4, vozidlá zhodujúce sa s typom vozidla, ktorého typové schválenie EÚ už nie je platné, môžu byť zaevidované.

Prvý pododsek sa uplatňuje iba na vozidlá na území Únie, na ktoré sa v čase ich výroby vzťahovalo platné typové schválenie EÚ, ale ktoré neboli zaevidované predtým, ako typové schválenie EÚ stratilo svoju platnosť.

2. Odsek 1 sa uplatňuje v prípade dokončených vozidiel na dobu dvanásť mesiacov odo dňa uplynutia platnosti typového schválenia EÚ a v prípade dokončovaných vozidiel na dobu osemnástich mesiacov od tohto dňa.
3. Výrobca, ktorý chce využiť ustanovenia podľa odseku 1, predkladá žiadosť vnútroštátnemu orgánu každého členského štátu, v ktorom sa majú dané vozidlá zaevidovať. V tejto žiadosti sa musia presne uviesť všetky technické alebo ekonomické dôvody, ktoré týmto vozidlám bránia spĺňať nové požiadavky typového schválenia.

Príslušný vnútroštátny orgány sa do troch mesiacov od prijatia danej žiadosti rozhodne, či a v akom počte povolia evidenciu týchto vozidiel na svojom území.

4. Počet vozidiel z končiacich sérií nesmie presiahnuť 10 % počtu vozidiel zaevidovaných v dvoch predchádzajúcich rokoch alebo 10 vozidiel na členský štát, podľa toho, ktorá hodnota je najvyššia.
5. Pred ich evidenciou musí výrobca vydať nové osvedčenie o zhode pre vozidlá končiacich sérií, kde je uvedené, že vozidlá patria do „ukončených sérií“ a číslo a členský štát, kde boli prvýkrát zaevidované podľa vzoru osvedčenia o zhode stanoveného Komisiou podľa článku 73.
6. Členské štáty musia zabezpečiť, aby bol počet vozidiel, ktoré sa majú zaregistrovať podľa postupu stanoveného v tomto článku, účinne monitorovaný.
7. Tento článok sa uplatňuje len na ukončenie z dôvodu skončenia platnosti typového schválenia v prípade uvedenom v článku 35 ods. 2.

Článok 47

Predaj komponentov a samostatných technických jednotiek a ich uvedenie do prevádzky

1. Komponenty alebo samostatné technické jednotky sa môžu predávať a uvádzať do prevádzky len ak spĺňajú požiadavky príslušných delegovaných aktov uvedených v prílohe II a sú vhodne označené v súlade s článkom 37.

2. Odsek 1 sa neuplatňuje v prípade komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré sú osobitne skonštruované alebo projektované pre nové vozidlá, na ktoré sa nevzťahuje toto nariadenie.
3. Odchyľne od odseku 1 môžu členské štáty povoliť predaj a uvádzanie do prevádzky komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré boli vyňaté z jedného alebo viacerých ustanovení tohto nariadenia pri uplatňovaní článku 38 alebo ktoré sú určené na montáž do vozidiel, na ktoré sa vzťahujú schválenia udelené podľa článkov 40 alebo 41, ktoré sa týkajú príslušného komponentu alebo samostatnej technickej jednotky.
4. Odchyľne od odseku 1 a pokiaľ nie je v tomto nariadení alebo v jednom z jeho delegovaných aktov stanovené inak, členské štáty môžu povoliť predaj alebo uvádzanie komponentov alebo samostatných technických jednotiek do prevádzky, ktoré sú určené na montáž na vozidlá, ktoré pri predaji alebo pri uvádzaní do prevádzky nemuseli mať typové schválenie EÚ podľa tohto nariadenia alebo smernice 2002/24/ES.

KAPITOLA XIII OCHRANNÉ DOLOŽKY

Článok 48

Postup v prípade vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré predstavujú nebezpečenstvo, na vnútroštátnej úrovni

1. Ak orgány dohľadu nad trhom jedného členského štátu prijali opatrenie podľa článku 20 nariadenia (ES) č. 765/2008 alebo ak majú dostatočný dôvod domnievať sa, že vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, na ktorú sa vzťahuje toto nariadenie, predstavuje nebezpečenstvo pre zdravie alebo bezpečnosť ľudí alebo iné aspekty ochrany verejného záujmu, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, vykonajú hodnotenie týkajúce sa príslušného vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky vo vzťahu k všetkým požiadavkám ustanoveným v tomto nariadení. Príslušné hospodárske subjekty plne spolupracujú s orgánmi dohľadu nad trhom.

Ak v rámci tohto hodnotenia orgány dohľadu nad trhom a/alebo schvaľovacie orgány zistia, že vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka nespĺňa požiadavky stanovené v tomto nariadení, bezodkladne požiadajú príslušný hospodársky subjekt, aby prijal všetky primerané nápravné opatrenia na zosúladenie tohto vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky s uvedenými požiadavkami alebo stiahol toto vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku z trhu alebo ho prevzal späť v rámci primeranej lehoty úmernej charakteru nebezpečenstva, akú uznajú za vhodnú.

Schvaľovacie orgány informujú príslušnú technickú službu o opatreniach, prijatých v súlade s prvým a druhým pododsekom. Článok 21 nariadenia (ES) č. 765/2008 sa uplatňuje na opatrenia uvedené v druhom pododseku.

2. Ak sa schvaľovacie orgány domnievajú, že nezhoda sa nevzťahuje len na ich územie, Komisiu a ostatné členské štáty informujú o výsledkoch hodnotenia a opatreniach, ktoré od hospodárskeho subjektu požadujú.
3. Hospodársky subjekt zabezpečí, že sú prijaté všetky primerané nápravné opatrenia, čo sa týka všetkých nevyhovujúcich vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré predal, zaevidoval alebo za ktoré zodpovedá za uvedenie do prevádzky v celej Únii.
4. Ak hospodársky subjekt v rámci lehoty uvedenej v druhom pododseku odseku 1 neprijme primerané nápravné opatrenia, vnútroštátne orgány prijímú všetky primerané opatrenia s cieľom zakázať alebo obmedziť predaj, evidenciu alebo uvedenie do prevádzky nevyhovujúcich vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek na ich vnútroštátnom trhu alebo stiahnuť výrobok z daného trhu alebo spätne ho prevziať.
5. Vnútroštátne orgány bezodkladne o takýchto opatreniach informujú Komisiu a iné členské štáty.

Poskytnuté informácie zahŕňajú všetky podrobné údaje, ktoré sú k dispozícii, najmä údaje potrebné na identifikáciu nevyhovujúceho vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, jeho alebo jej pôvod, charakter uvádzanej nehody a možné riziko, charakter a trvanie prijatých vnútroštátnych opatrení a stanoviská, ktoré predložil príslušný hospodársky subjekt. Schvaľovacie orgány predovšetkým uvedú, či je nezhoda spôsobená jedným z týchto dôvodov:

- a) vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka nespĺňa požiadavky týkajúce sa zdravia alebo bezpečnosti osôb, ochrany životného prostredia alebo ostatných aspektov ochrany verejného záujmu, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie; alebo
 - b) nedostatky v príslušných aktoch uvedených v prílohe II.
6. Členské štáty, iné ako členské štáty, ktoré postup začali, do jedného mesiaca informujú Komisiu a ostatné členské štáty o všetkých prijatých opatreniach a o akýchkoľvek dodatočných informáciách týkajúcich sa nehody príslušného vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktoré majú k dispozícii, a o ich námietkach v prípade nesúhlasu s oznámeným vnútroštátnym opatrením.
 7. Keď členský štát alebo Komisia počas jedného mesiaca od prijatia informácií uvedených v odseku 6 nevznesie žiadnu námietku v súvislosti s opatrením prijatým členským štátom, opatrenie sa pokladá za opodstatnené.
 8. Členské štáty zabezpečia prijatie vhodných reštriktívnych opatrení vo vzťahu k príslušnému vozidlu, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotke, ako napríklad bezodkladné stiahnutie tohto vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky z ich trhu.

Článok 49
Postup Únie v súvislosti s ochrannou doložkou

1. Keď sa počas postupu stanoveného v článku 41 vznesú námietky proti opatreniu členského štátu alebo keď sa Komisia domnieva, že vnútroštátne opatrenie je v rozpore s právnymi predpismi Únie, Komisia bezodkladne po konzultácii s členskými štátmi a príslušným hospodárskym subjektom alebo subjektmi musí vyhodnotiť vnútroštátne opatrenie. Na základe výsledkov tohto vyhodnotenia Komisia prijme rozhodnutie, v ktorom uvedie, či vnútroštátne opatrenie je alebo nie je opodstatnené.

Komisia oznámi svoje rozhodnutie všetkým členským štátom príslušnému hospodárskemu subjektu alebo subjektom.

2. Ak sa vnútroštátne opatrenie považuje za opodstatnené, všetky členské štáty prijímú nevyhnutné opatrenia na zabezpečenie stiahnutia nevyhovujúceho vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorý nie je v súlade, z ich trhov a zodpovedajúcim spôsobom o tom informujú Komisiu. Ak sa vnútroštátne opatrenie pokladá za neopodstatnené, príslušný členský štát toto opatrenie odvolá.
3. Ak sa vnútroštátne opatrenie považuje za oprávnené a prisudzuje sa nedostatkom v tomto nariadení alebo v delegovaných alebo vykonávacích aktoch prijatých podľa tohto nariadenia, Komisia navrhne tieto vhodné opatrenia:
 - a) pokiaľ ide o delegované alebo vykonávacie akty prijaté podľa tohto nariadenia, Komisia navrhne potrebné zmeny a doplnenia príslušného aktu;
 - b) pokiaľ ide o predpisy EHK OSN, Komisia v súlade s postupom uplatniteľným podľa revidovanej dohody z roku 1958 navrhne potrebné zmeny a doplnenia k príslušným predpisom EHK OSN.

Článok 50
Vyhovujúce vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré predstavujú riziko

1. Ak po vykonaní hodnotenia podľa článku 49 ods. 1 vnútroštátny orgán zistí, že hoci sú vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky v súlade s uplatniteľnými požiadavkami alebo vhodne označené, predstavujú nebezpečenstvo pre zdravie alebo bezpečnosť ľudí alebo môžu poškodiť životné prostredie alebo verejné zdravie, daný vnútroštátny orgán požiada príslušný hospodársky subjekt, aby prijal všetky primerané opatrenia na zabezpečenie toho, aby príslušné vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka pri predaji alebo evidencii alebo po jeho alebo jej uvedení do prevádzky už nepredstavoval toto nebezpečenstvo alebo aby toto vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku z trhu stiahol alebo ho prevzal späť v rámci takej primeranej lehoty, úmernej charakteru nebezpečenstva, akú určí. Tento evidenčný orgán môže maximálne na šesť mesiacov zamietnuť evidenciu takýchto vozidiel na svojom území.
2. V prípade vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky uvedenej v odseku 1, hospodársky subjekt musí zabezpečiť, že nápravné opatrenia sú

prijaté vzhľadom na všetky vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky predávané, evidované alebo uvádzane do prevádzky v Únii.

3. Členský štát do jedného mesiaca informuje Komisiu a ostatné členské štáty o všetkých dostupných podrobnostiach, najmä o údajoch potrebných na identifikáciu príslušného vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, pôvodu a dodávateľského reťazca vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, povahy možného rizika a povahy a trvania prijatých vnútroštátnych opatrení.
4. Komisia bezodkladne začne konzultácie s členskými štátmi a príslušným hospodárskym subjektom alebo subjektmi a najmä so schvaľovacím orgánom, ktorý udelil typové schválenia a vyhodnotí prijaté vnútroštátne opatrenie. Na základe tohto vyhodnotenia Komisia rozhodne, či vnútroštátne opatrenie je alebo nie je opodstatnené a v prípade potreby navrhne primerané opatrenia.
5. Komisia adresuje svoje rozhodnutie všetkým členským štátom a okamžite ho členským štátom a príslušnému hospodárskemu subjektu alebo subjektom oznámi.

Článok 51

Vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré nie sú v súlade so schváleným typom

1. Ak nové vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré majú osvedčenie o zhode alebo značku schválenia, sa nezhodujú so schváleným typom, schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie EÚ, vykoná nevyhnutné opatrenia vrátane odňatia typového schválenia, s cieľom zabezpečiť zhodu vyrábaného vozidla, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky so schváleným typom. Schvaľovacie orgány do jedného mesiaca informujú schvaľovacie orgány ostatných členských štátov o prijatých opatreniach.
2. Na účely odseku 1 sa odchýlky od údajov v osvedčení o typovom schválení EÚ alebo informačnom zväzku považujú za nezhodnosť so schváleným typom. Vozidlo sa nepovažuje za odlišné od schváleného typu, ak sú podľa príslušných regulačných aktov uvedených v prílohe II prípustné tolerancie a vozidlo tieto tolerancie rešpektuje.
3. Ak schvaľovací orgán preukáže, že nové vozidlá, komponenty alebo samostatné technické jednotky s osvedčením o zhode alebo so schvaľovacou značkou vydanou v inom členskom štáte sa nezhodujú so schváleným typom, môže požiadať schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie EÚ, o overenie skutočnosti, či sa vyrábané vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky zhodujú so schváleným typom. Po prijatí takejto požiadavky, schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie EÚ, čo najskôr podnikne potrebné kroky a najneskôr do troch mesiacov od dátumu žiadosti.
4. Schvaľovací orgán požiada schvaľovací orgán, ktorý udelil systému, komponentu, samostatnej technickej jednotke alebo nedokončenému vozidlu typové schválenie EÚ, aby vykonal nevyhnutné opatrenia na opätovné zabezpečenie zhody vyrábaných vozidiel so schváleným typom v týchto prípadoch:

- a) typového schválenia EÚ vozidla, ak sa vozidlo nezhoduje výlučne z dôvodu nezhody systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky;
 - b) viacstupňového typového schválenia, ak sa dokončené vozidlo nezhoduje výlučne z dôvodu nezhody systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktoré tvoria časť nedokončeného vozidla, alebo vinou samotného nedokončeného vozidla.
5. Po prijatí takejto požiadavky podnikne príslušný schvaľovací orgán čo najskôr potrebné kroky, v prípade potreby v spojení so žiadajúcim schvaľovacím orgánom, najneskôr do troch mesiacov od dátumu žiadosti.
 6. Ak sa zistí nehoda, schvaľovací orgán členského štátu, ktorý udelil typové schválenie EÚ systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotke alebo nedokončenému vozidlu, prijímú sa opatrenia uvedené v odseku 1.

Schvaľovacie orgány sa do jedného mesiaca navzájom informujú o každom odňatí typového schválenia EÚ a o jeho dôvodoch.

7. Ak schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie EÚ, popiera nehodu, o ktorej bol informovaný, príslušné členské štáty sa usilujú o urovanie sporu. Komisia je o tom informovaná a v prípade potreby uskutoční vhodné rokovania s cieľom dosiahnuť urovanie sporu.

Článok 52

Systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré predstavujú značné nebezpečenstvo pre správne fungovanie dôležitých systémov

1. Systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré môžu predstavovať vážne nebezpečenstvo pre správne fungovanie systémov, ktoré sú dôležité pre bezpečnosť vozidla alebo pre jeho environmentálne vlastnosti nesmú byť predávané, evidované alebo uvádzané do prevádzky a pokiaľ neboli autorizované schvaľovacím orgánom podľa odseku 4 a článku 53 ods. 1 a 2, musia byť zakázané.
2. Komisia musí vypracovať zoznam systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, na ktoré sa vzťahuje odsek 1 prostredníctvom delegovaných aktov podľa článkov 76, 77 a 78, a pritom zohľadniť dostupné informácie týkajúce sa:
 - a) závažnosti nebezpečenstva pre bezpečnosť alebo environmentálne vlastnosti vozidiel vybavených danými systémami, komponentmi alebo samostatnými technickými jednotkami;
 - b) vplyvu na spotrebiteľov a výrobcov na trhu s náhradnými časťami pri uvedení prípadnej požiadavky na povolenie v prípade systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek podľa tohto článku.
3. „pôvodné komponenty“ sú časti vozidla vyrobené podľa špecifikácií a výrobných noriem, ktoré poskytol výrobca vozidla na výrobu komponentov určených na montáž do daného vozidla vrátane tých komponentov, ktoré boli vyrobené na tej istej výrobní linke ako uvedené komponenty a na základe vyvrátiteľného predpokladu

komponenty, v prípade ktorých výrobca potvrdil, že zodpovedajú kvalite komponentov používaných na výrobu daného vozidla a boli vyrobené podľa špecifikácií a výrobných noriem výrobcu vozidla; to isté platí o samostatných technických jednotkách.

Odsek 1 sa neuplatňuje na pôvodné systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky na systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré sú typovo schválené v súlade s ustanoveniami jedného z aktov uvedených v zozname v prílohe II okrem prípadu, keď sa schválenie vzťahuje na iné aspekty, než tie, ktoré sú uvedené v odseku 1.

Odsek 1 sa nevzťahuje na systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky vyrobené pre vozidlá určené výhradne na pretekárske účely na cestách. Ak sú systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré sú uvedené v na zozname v delegovanom akte k tomuto nariadeniu, určené dvojaké použitie, pre vozidlá určené výhradne na pretekárske účely na cestách a pre vozidlá určené na použitie na verejných komunikáciách, nesmú byť tieto systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky predávané alebo ponúkané na predaj spotrebiteľom.

4. Komisia v potrebnom rozsahu stanoví vzor a systém číslovania pre osvedčenie uvedené v treťom pododseku článku 53 ods. 1 ako aj aspekty vzťahujúce sa na postup, a to prostredníctvom vykonávacieho aktu podľa článku 73. Komisia prostredníctvom delegovaných aktov podľa článku 76, 77 a 78 stanoví označenie, balenie, vhodné skúšky a požiadavky, ktoré komponenty musia spĺňať.
5. Požiadavky uvedené v článku 4 sa môžu zakladať na aktoch uvedených v prílohe II alebo môžu pozostávať z porovnania systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek s vlastnosťami pôvodného vozidla prípadne niektorej z jeho častí. V každom prípade musia požiadavky zabezpečiť, aby systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky nezhoršili fungovanie systémov dôležitých pre bezpečnosť vozidla alebo jeho environmentálne vlastnosti.

Článok 53

Systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré predstavujú značné nebezpečenstvo pre správne fungovanie dôležitých systémov – súvisiace požiadavky

1. Na účely článku 52 ods. 1 výrobca systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek predloží schvaľovaciemu orgánu skúšobný protokol, ktorý vypracuje určená technická služba, ktorá osvedčí, že systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, na ktoré sa žiada povolenie, spĺňajú požiadavky uvedené v článku 52 ods. 4. Výrobca môže podať len jednu žiadosť na typ časti iba jednému schvaľovaciemu orgánu.

Žiadosť musí obsahovať údaje o výrobcovi systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, typ, identifikačné číslo a čísla dielov systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, názov výrobcu vozidla, typ vozidla a podľa potreby rok výroby a iné dôležité informácie umožňujúce identifikáciu vozidla, do ktorého sa majú dané systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky namontovať.

Ak je schvaľovací orgán po zohľadnení skúšobného protokolu a iných dokladov presvedčený, že dané systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky spĺňajú požiadavky uvedené v článku 52 ods. 4, bezodkladne vydá výrobcovi povolenie. Toto osvedčenie povoľuje predaj a uvedenie systémov, komponenty alebo samostatných technických jednotiek do prevádzky v Únii podľa druhého pododseku odseku 2.

2. Výrobca bezodkladne informuje schvaľovací orgán, ktorý vydal povolenie, o každej zmene ovplyvňujúcej podmienky, za ktorých bolo vydané. Daný schvaľovací orgán rozhodne o tom či sa povolenie musí preskúmať alebo znovu vydať a či sú potrebné ďalšie skúšky.

Výrobca je zodpovedný za zabezpečenie toho, aby sa systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky vyrobili a naďalej vyrábali za podmienok, za akých sa vydalo povolenie.

3. Pred vydaním každého povolenia overí schvaľovací orgán či sú zabezpečené primerané opatrenia a postupy na zabezpečenie účinnej kontroly zhody výroby.

Ak schvaľovací orgán zistí, že sa podmienky na vydanie povolenia už neplnia, požiada výrobcu, aby prijal nevyhnutné opatrenia na zabezpečenie toho, aby sa systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky opäť zosúladi. Ak to je nevyhnutné, odníme povolenie.

4. Schvaľovacie orgány z rôznych členských štátov oznámia Komisii každú nehodu týkajúcu sa osvedčení uvedených v treťom pododseku odseku 1. Komisia po konzultácii so schvaľovacími orgánmi prijme primerané opatrenia na vyriešenie nehody vrátane toho, že si to v prípade potreby vyžiada odňatie povolenia.
5. Pokiaľ nebol vypracovaný zoznam uvedený v článku 52 ods. 2, členské štáty môžu zachovať vnútroštátne ustanovenia vzťahujúce sa na systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré by mohli negatívne vplyvať na správne fungovanie systémov dôležitých pre bezpečnosť vozidla alebo jeho environmentálne vlastnosti.

Článok 54

Stiahnutie vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek

1. V prípade, že výrobca, ktorému bolo udelené typové schválenie EÚ celého vozidla je povinný, v súlade s nariadením (ES) 765/2008 stiahnuť vozidlá, ktoré boli predané, zaevidované alebo za ktorých uvedenie do prevádzky výrobca zodpovedal z toho dôvodu, že systém, komponent alebo samostatná technická jednotka namontovaná vo vozidle predstavuje vážne nebezpečenstvo pre bezpečnosť, verejné zdravie alebo ochranu životného prostredia, či už je alebo nie je riadne schválené podľa tohto nariadenia, alebo z toho dôvodu, že časť, ktorá nepodlieha žiadnym špecifickým požiadavkám v rámci právnych predpisov typového schválenia, predstavuje vážne nebezpečenstvo pre bezpečnosť, verejné zdravie alebo ochranu životného prostredia, tento výrobca musí okamžite informovať schvaľovací orgán, ktorý danému vozidlu udelil typové schválenie.

2. V prípade, že je výrobca systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktorému bolo udelené typové schválenie EÚ povinný podľa nariadenia (ES) 765/2008 stiahnuť systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré boli predané alebo za ktorých uvedenie do prevádzky výrobca zodpovedal z toho dôvodu, že predstavujú vážne nebezpečenstvo pre bezpečnosť, bezpečnosť pasažierov, verejné zdravie alebo ochranu životného prostredia, či už sú alebo nie sú riadne schválené podľa tohto nariadenia, výrobca musí okamžite informovať schvaľovací orgán, ktorý schválenie udelil.
3. Výrobca navrhne schvaľovaciemu orgánu súbor opravných prostriedkov na vyvázenie nebezpečenstva uvedeného v odsekoch 1 a 2. Schvaľovací orgán bezodkladne oboznámi schvaľovacie orgány ostatných členských štátov s navrhnutými opravnými prostriedkami.

Schvaľovacie orgány zabezpečia, aby sa na ich príslušných územiach tieto opatrenia účinne vykonávali.

4. Ak príslušný schvaľovací orgán považuje opravné prostriedky za nepostačujúce alebo sa domnieva, že sa nevykonávajú dostatočne rýchlo, bezodkladne o tom informuje schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie EÚ vozidla.

Schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie EÚ, potom informuje výrobcu. Ak výrobca nenavrhne a nevykoná účinné nápravné opatrenia, schvaľovací orgán, ktorý vydal typové schválenie EÚ, prijme všetky požadované ochranné opatrenia vrátane odňatia typového schválenia EÚ. V prípade odňatia typového schválenia EÚ informuje schvaľovací orgán doporučeným listom alebo rovnocennými elektronickými prostriedkami výrobcu, schvaľovacie orgány ostatných členských štátov a Komisiu do jedného mesiaca.

Článok 55

Oznámenie o rozhodnutiach a dostupné opravné prostriedky

1. Vo všetkých rozhodnutiach prijatých v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia a vo všetkých rozhodnutiach o zamietnutí alebo odňatí typového schválenia EÚ alebo o zamietnutí evidencie či zákaze alebo obmedzení predaja, evidencie, uvedenia do prevádzky alebo o žiadosti o stiahnutie z trhu sa podrobne uvedú dôvody, na ktorých sa zakladajú.
2. Každé rozhodnutie sa oznámi príslušnej strane, ktorá bude súčasne informovaná o dostupných opravných prostriedkoch podľa platných právnych predpisov príslušného členského štátu a o stanovených časových lehotách na vykonanie takýchto opravných prostriedkov.

KAPITOLA XIV MEDZINÁRODNÉ PREDPISY

Článok 56

Predpisy EHK OSN požadované pre typové schválenie EÚ

1. Predpisy EHK OSN, ku ktorým Únia pristúpila a ktoré sú uvedené v tomto nariadení alebo v delegovaných aktoch prijatých podľa tohto nariadenia, musia byť súčasťou typového schválenia EÚ vozidla.
2. V prípade, že sa Únia rozhodla povinne uplatňovať predpis EHK OSN na účel typového schválenia EÚ podľa článku 4 ods. 4 rozhodnutia Rady 97/836/ES, Komisia podľa potreby zmení a doplní prílohy k tomuto nariadeniu prostredníctvom delegovaného aktu v súlade s článkami 76, 77 a 78. V delegovanom akte, ktorým sa menia a dopĺňajú prílohy k tomuto nariadeniu, sa tiež presne stanovujú dátumy povinného uplatňovania predpisu EHK OSN alebo jeho zmien a doplnení.

Článok 57

Predpisy EHK OSN a typové schválenie EÚ vozidiel vyrábaných v malých sériách

1. Predpisy EHK OSN uvedené v tomto nariadení sa považujú za rovnocenné k zodpovedajúcim delegovaným aktom do tej miery, do akej majú rovnaký rozsah pôsobnosti a predmet úpravy.
2. Schvaľovacie orgány členských štátov prijímajú schválenia udelené v súlade s týmito predpismi EHK OSN a prípadne i príslušné schvaľovacie značky namiesto zodpovedajúcich schválení a schvaľovacích značiek udelených v súlade s týmto nariadením a jeho zodpovedajúcimi delegovanými aktmi.
3. V prípade, že sa Únia rozhodla na účely odseku 1 uplatňovať nový predpis EHK OSN alebo zmenený a doplnený predpis EHK OSN, Komisia podľa potreby zmení a doplní prílohy k tomuto nariadeniu alebo delegovaným aktom prostredníctvom delegovaného aktu podľa článkov 76, 77 a 78.

KAPITOLA XV POSKYTOVANIE TECHNICKÝCH INFORMÁCIÍ

Článok 58

Informácie pre užívateľov

1. Výrobca nesmie poskytnúť žiadne technické informácie súvisiace s údajmi stanovenými v tomto nariadení, jeho vykonávacích alebo delegovaných aktoch uvedených v prílohe II, ktoré sa odlišujú od údajov schválených schvaľovacím orgánom.

2. Ak je to stanovené vo vykonávacích alebo delegovaných aktoch uvedených v prílohe II, výrobca sprístupní používateľom všetky dôležité informácie a potrebné pokyny, ktoré opisujú všetky osobitné podmienky alebo obmedzenia, ktoré sa viažu na používanie vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky.
3. Táto informácia sa poskytuje v úradných jazykoch členského štátu, kde sa vozidlo má predávať, evidovať alebo uvádzať do prevádzky. Po prijatí schvaľovacím orgánom sa uvedenie v príručke používateľa.

Článok 59

Informácie pre výrobcov komponentov alebo samostatných technických jednotiek

1. Výrobca vozidla sprístupní výrobcovi komponentov alebo samostatných technických jednotiek všetky údaje vrátane prípadných výkresov uvedených v aktoch uvedených v prílohe II, ktoré sú potrebné pre typové schválenie EÚ komponentov alebo samostatných technických jednotiek alebo sú nevyhnutné na získanie povolenia podľa článku 46.

Výrobca vozidla môže na výrobcu komponentov alebo samostatných technických jednotiek uplatniť záväznú dohodu s cieľom ochrany dôvernosti všetkých informácií, ktoré nie sú verejné, vrátane informácií, na ktoré sa vzťahujú práva duševného vlastníctva.

2. Výrobca komponentov alebo samostatných technických jednotiek v postavení držiteľa osvedčenia o typovom schválení EÚ, ktoré v súlade s článkom 22 ods. 4 obsahuje obmedzenia použitia alebo osobitné podmienky montáže prípadne obidve, poskytne výrobcovi vozidla o nich všetky podrobné informácie.

Ak sa to stanovuje v delegovanom akte v prílohe II, poskytne výrobca komponentov alebo samostatných technických jednotiek spolu s vyrobenými komponentmi alebo samostatnými technickými jednotkami pokyny týkajúce sa obmedzenia použitia alebo osobitné podmienky montáže, prípadne obidve.

KAPITOLA XVI

Prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel

Článok 60

Povinnosti výrobcov

1. Výrobcovia poskytnú nezávislým prevádzkovateľom neobmedzený prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidla na svojich internetových stránkach použitím štandardizovaného formátu a to jednoduchým a rýchlo dostupným spôsobom. Tento prístup musí byť hlavne nediskriminačný v porovnaní s prístupom poskytovaným autorizovaným predajcom alebo opravovňami.
2. Pokiaľ Komisia neprijala spoločný štandard, informácie uvedené v odseku 1 sa musia predkladať jednotne, aby mohli byť spracované nezávislými subjektmi a primeraným úsilím.

Výrobcovia okrem toho sprístupnia nezávislým prevádzkovateľom a autorizovaným predajcom a opravovňiam školiace materiály.

3. Tieto informácie uvedené v odseku 1 musia obsahovať minimálne tieto údaje:
 - a) jedinečné identifikačné číslo vozidla;
 - b) príručku pre údržbu vrátane záznamov o opravách a údržbe;
 - c) technické príručky;
 - d) informácie o komponentoch a diagnostické informácie (ako sú minimálne a maximálne teoretické hodnoty pre merania);
 - e) schémy zapojenia;
 - f) diagnostické poruchové kódy (vrátane osobitných kódov výrobcu);
 - g) softvérové identifikačné a kalibračné overovacie čísla platné pre daný typ vozidla;
 - h) informácie týkajúce sa špeciálnych nástrojov a zariadení poskytnuté a oznamované ich prostredníctvom;
 - i) informácie o zaznamenávaní údajov a údaje o obojsmernom monitorovaní a skúškach.
 - j) pracovné jednotky.
4. Autorizované predajne alebo opravovne v rámci distribučného systému určitého výrobcu vozidiel sa na účely tohto nariadenia považujú za nezávislých prevádzkovateľov v prípadoch, že poskytujú služby opravy alebo údržby vozidiel, ktoré nevykonávajú ako členovia distribučného systému daného výrobcu vozidiel.
5. Informácie o opravách a údržbe vozidiel musia byť dostupné vždy, s výnimkou prípadov údržby informačného systému.
6. V prípade výroby a údržby náhradných dielov alebo dielov na údržbu a diagnostických nástrojov a skúšobných zariadení kompatibilných s OBD výrobcovia poskytnú informácie o príslušných OBD, opravách a údržbe vozidiel nediskriminačným spôsobom každému výrobcovi alebo opravárovi komponentov, diagnostických nástrojov alebo skúšobných zariadení, ktorý o tieto informácie prejaví záujem.
7. V prípade procesu návrhu a výroby automobilového zariadenia pre vozidlá na alternatívny pohon poskytnú výrobcovia informácie o príslušných OBD, opravách a údržbe vozidiel nediskriminačným spôsobom všetkým výrobcom, montážnym technikom alebo opravárom zariadenia vozidiel na alternatívny pohon, ktorí o tieto informácie prejavia záujem.
8. Pri žiadosti o typové schválenie EÚ alebo o vnútroštátne typové schválenie výrobca poskytne schvaľovaciemu orgánu dôkaz o súlade s týmto nariadením, pokiaľ ide

o prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidla a k informáciám uvedeným v odseku 5.

V prípade, ak tieto informácie nie sú v danom čase dostupné alebo nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho delegovanými aktmi, výrobca ich poskytne do šiestich mesiacov odo dňa typového schválenia.

9. Ak takýto dôkaz o súlade nie je poskytnutý v uvedenej lehote, schvaľovací orgán prijme potrebné opatrenia na zabezpečenie súladu.
10. Výrobca následne zmení a doplní informácie o opravách a údržbe vozidiel dostupné na jeho internetovej stránke v rovnakom čase, v akom ich sprístupní autorizovaným opravovňiam.
11. V prípade, že sú záznamy o opravách a údržbe uložené v centrálnej databáze výrobcu vozidla alebo v jeho mene, nezávislé opravovne majú bezplatný prístup k týmto záznamom a musí im byť umožnené vkladať informácie o opravách a údržbe, ktoré vykonali.
12. Komisia musí stanoviť podrobnosti požiadaviek, pokiaľ ide o prístup k informáciám o opravách a údržbe, a to prostredníctvom delegovaného aktu podľa článku 76, 77 a 78.

Článok 61

Rozdelenie povinností, pokiaľ ide o viacero držiteľov typového schválenia

1. V prípade postupného typové schválenia vrátane viacstupňového typového schválenia výrobca zodpovedný za každé jednotlivé typové schválenie je zodpovedný aj za poskytnutie informácií o opravách týkajúcich sa príslušného systému, komponentu, samostatnej technickej jednotky alebo príslušnej fázy konečnému výrobcovi ako aj nezávislým prevádzkovateľom.
2. Konečný výrobca je zodpovedný za poskytovanie informácií o celom vozidle nezávislým prevádzkovateľom.

Článok 62

Poplatky za informácie o opravách a údržbe vozidiel

1. Výrobcovia môžu vyberať zodpovedajúce a primerané poplatky za prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie. Poplatok sa nepovažuje za zodpovedajúci a primeraný, ak odrádza od prístupu k informáciám tým, že nezohľadňuje rozsah, v akom nezávislý prevádzkovateľ informácie používa.
2. Výrobcovia sprístupnia informácie o opravách a údržbe vozidiel denne, mesačne a ročne, pričom poplatky za takéto informácie sa môžu líšiť v závislosti od príslušného časového obdobia, na ktoré sa prístup poskytuje.

Článok 63

Sankcie

1. Členské štáty stanovujú sankcie za porušenie ustanovení tohto nariadenia výrobcami a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Ustanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto opatrenia Komisii najneskôr do [6 mesiacov po uverejnení účinnosti tohto nariadenia] a bezodkladne ju informujú o každej nasledujúcej zmene, ktorá má na ne vplyv.
2. Druhy porušení, ktoré sú predmetom sankcií zahŕňajú:
 - a) nepravdivé vyhlásenia počas postupov typového schválenia alebo postupov vedúcich k zrušeniu;
 - b) falšovanie výsledkov skúšok typového schvaľovania alebo zhody v prevádzke;
 - c) zadržiavanie údajov alebo technických špecifikácií, ktoré by mohli viesť k zrušeniu alebo odobratiu typového schválenia;
 - d) používanie rušiacich zariadení;
 - e) odmietnutie poskytnúť prístup k informáciám.

KAPITOLA XVII

URČENIE TECHNICKÝCH SLUŽIEB A ICH OZNAMOVANIE

Článok 64

Požiadavky týkajúce sa technických služieb

1. Na účely určenia podľa článku 66 a oznámenia podľa článku 68 musí technická služba spĺňať požiadavky stanovené v odsekoch 2 až 11.
2. Technická služba musí byť stanovená v rámci vnútroštátneho práva členského štátu a musí mať právnu subjektivitu.
3. Technická služba musí byť orgán tretej strany nezávislý, pokiaľ ide o vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku, ktorú posudzuje.

Za takýto orgán možno pod podmienkou, že je preukázaná jeho nezávislosť a nedochádza ku konfliktu záujmov, považovať subjekt, ktorý patrí do obchodného združenia alebo profesijnej federácie, ktoré zastupujú podniky zapojené do navrhovania, výroby, obstarávania, montáže, používania alebo údržby vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré posudzuje, pričom skúšky alebo kontroly môžu byť považované za spĺňajúce požiadavky prvého pododseku.
4. Technická služba, jej vrcholový manažment a zamestnanci zodpovední za vykonávanie úloh posudzovania nesmú byť dizajnéri, výrobcovia, dodávatelia, subjekty vykonávajúce inštaláciu, nákupcovia, vlastníci, používatelia alebo subjekty

vykonávajúce údržbu vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré posudzujú, ani splnomocnení zástupcovia žiadnej z týchto osôb. To nevylučuje možnosť použitia posudzovaných vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré sú potrebné na výkon činností technickej služby alebo ich použitia na osobné účely.

Technická služba, jej vrcholový manažment a zamestnanci zodpovední za vykonávanie posudzovania, skúšania alebo kontrol nesmú byť priamo zapojení do navrhovania, výroby alebo konštrukcie, uvádzania na trh, inštalácie, používania alebo údržby týchto vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ani nezastupujú osoby zapojené do týchto činností. Nesmú sa podieľať na žiadnych činnostiach, ktoré by mohli ovplyvniť ich nezávislý úsudok alebo bezúhonnosť vo vzťahu k činnostiam posudzovania, pre ktoré boli notifikované. Vzťahuje sa to najmä na poradenské služby.

Technické služby zabezpečia, aby činnosti ich pomocných orgánov alebo ich subdodávateľov neovplyvňovali dôvernosť, objektivitu a nestrannosť ich činností posudzovania zhody.

5. Technické služby a jej pracovníci vykonávajú činnosti posudzovania s najvyšším stupňom profesijnej čestnosti a technickej spôsobilosti a nesmú byť vystavení akémukoľvek nátlaku či podnetom, najmä finančným, ktoré by mohli ovplyvňovať ich rozhodovanie alebo výsledky činnosti posudzovania kontroly, zvlášť nátlaku či podnetom zo strany tých osôb alebo skupín, ktoré sú zainteresované na výsledku overovania.
6. Technické služby musia byť schopné splniť všetky úlohy posudzovania zhody, ktoré im boli pridelené a pre ktoré boli notifikované, či už ich vykoná samotná technická služba alebo ich vykoná niekto iný v jej zastúpení a na jej zodpovednosť.
7. Vždy a pre každú úlohu posudzovania a každý typ alebo kategóriu vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, pre ktoré bola oznámená, technické služby majú k dispozícii:
 - a) potrebný personál s technickými znalosťami a dostatočnými a primeranými skúsenosťami na vykonanie úloh posudzovania;
 - b) potrebné opisy postupov úloh posudzovania, pričom je potrebné zabezpečiť transparentnosť a zopakovateľnosť týchto postupov, pričom technická služba musí mať vhodné koncepcie a postupy, ktoré rozlišujú medzi úlohami, ktoré vykonáva ako technická služba a ostatnými činnosťami;
 - c) potrebné postupy na vykonávanie svojej činnosti zohľadňujúce veľkosť podniku, odvetvie, v ktorom podnik pôsobí, jeho štruktúru, stupeň zložitosti príslušnej technológie používanej pri danom vozidle, systéme, komponente alebo samostatnej technickej jednotke a hromadný či sériový charakter výrobného procesu.
8. Technická služba má nevyhnutné prostriedky na primeraný výkon technických a administratívnych úloh spojených s činnosťami posudzovania zhody a má prístup k všetkým potrebným zariadeniam alebo vybaveniu.

9. Zamestnanci zodpovední za výkon činností posudzovania zhody majú:
 - a) primerané technické a odborné vzdelanie vzťahujúce sa na všetky činnosti posudzovania pre ktoré bol orgán posudzovania zhody notifikovaný;
 - b) dostatočné znalosti požiadaviek na posúdenie, ktoré vykonávajú, a primeranú právomoc vykonávať tieto činnosti;
 - c) vhodné znalosti a rozumejú požiadavkám týkajúcim sa bezpečnosti a životného prostredia a ostatným príslušným ustanoveniam tohto nariadenia a aktom uvedeným v prílohe II;
 - d) schopnosti potrebné na vydanie osvedčení, záznamov a protokolov preukazujúcich, že sa vykonalo posúdenie.
10. Je zaručená nestrannosť technickej služby, jej vrcholového manažmentu a zamestnancov, ktorí vykonávajú posudzovanie.
11. Odmeňovanie vrcholového manažmentu technickej služby a jeho zamestnancov, ktorí vykonávajú posudzovanie, nezávisí od počtu vykonaných posúdení ani výsledkov týchto posúdení.
12. Technické služby uzavrujú poistenie zodpovednosti za škodu, ak túto zodpovednosť nenesie členský štát v súlade s vnútroštátnym právnym predpisom alebo ak nie je za posudzovanie zhody zodpovedný samotný členský štát.
13. Zamestnanci technickej služby sú povinní dodržiavať služobné tajomstvo, pokiaľ ide o všetky informácie získané pri vykonávaní svojich úloh podľa tohto nariadenia alebo akéhokoľvek ustanovenia vnútroštátneho práva, ktoré uvedený článok uvádza do účinnosti, nie však vo vzťahu k príslušným správnym orgánom členského štátu, kde daný orgán vykonáva svoju činnosť. Vlastnícke práva sú chránené.

Článok 65

Pomocné orgány a subdodávatelia technických služieb

1. Na činnosti sa môžu uzatvárať subdodávateľské zmluvy alebo sa môžu vykonávať pomocným orgánom iba v prípade, že s tým výrobca súhlasí.
2. Ak technická služba uzatvára subdodávateľské zmluvy na osobitné úlohy spojené s posudzovaním zhody alebo využíva pomocný orgán, ubezpečuje sa, že subdodávateľ alebo pomocný orgán spĺňajú požiadavky stanovené v článku 64 a zodpovedajúcim spôsobom informujú notifikovaný orgán.
3. Technické služby nesú plnú zodpovednosť za úlohy vykonávané všetkými subdodávateľmi alebo pomocnými orgánmi bez ohľadu na to, kde majú sídlo.
4. Pre notifikujúci orgán má technická služba k dispozícii príslušnú dokumentáciu týkajúcu sa posúdenia kvalifikácie subdodávateľa alebo pomocného orgánu a práce, ktorú vykonali podľa tohto nariadenia.

Článok 66
Určenie technických služieb

1. Technické služby určené schvaľovacími orgánmi na účely tohto článku spĺňajú ustanovenia tohto nariadenia.
2. Technické služby vykonávajú skúšky potrebné na schválenie alebo na ne dohliadajú, alebo vykonávajú kontroly uvedené v tomto nariadení alebo v jednom z aktov uvedených v prílohe II s výnimkou prípadov, ak sú osobitne povolené alternatívne postupy. Technické služby nesmú vykonávať skúšky ani kontroly, na ktoré neboli riadne určené.
3. Technické služby patria v závislosti od svojej pôsobnosti do jednej alebo viacerých z týchto piatich kategórií činností:
 - a) kategória A, technické služby, ktoré vo svojich vlastných zariadeniach vykonávajú skúšky uvedené v tomto nariadení a v aktoch uvedených v prílohe II;
 - b) kategória B, technické služby, ktoré dohliadajú na skúšky uvedené v tomto nariadení a v aktoch uvedených v prílohe II, pričom takéto skúšky sa vykonávajú v zariadeniach výrobcu alebo zariadeniach tretej strany;
 - c) kategória C, technické služby, ktoré pravidelne hodnotia a sledujú postupy výrobcu a kontrolujú tak zhodu výroby;
 - d) kategória D, technické služby, ktoré dohliadajú na skúšky alebo vykonávajú skúšky či kontroly v rámci dohľadu nad zhodou výroby.
 - e) kategória E, technické služby zodpovedné za jednotlivé schválenia.
4. Technické služby musia preukázať vhodné zručnosti, špecifické technické poznatky a overené skúsenosti v určitých oblastiach, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie a akty uvedené v prílohe II. Okrem toho, technické služby musia dodržať štandardy/normy stanovené v delegovanom akte uvedenom v odseku 11, ktoré sa týkajú činností, ktoré vykonávajú.
5. Schvaľovací orgán môže byť určený ako technická služba pre jednu alebo viac činností uvedených v odseku 3.
6. Akreditovaný vnútropodnikový orgán výrobcu sa môže použiť ako technická služba na vykonávanie činnosti posudzovania pre podnik, ktorého je súčasťou, len pre činnosti kategórie A, pokiaľ ide o technické požiadavky, v prípade ktorých je prostredníctvom delegovaného aktu prijatého podľa tohto nariadenia povolené vlastné skúšanie výrobcu. Takýto orgán tvorí samostatnú a oddelenú časť podniku a nepodieľa sa na návrhu, výrobe, dodávke, inštalácii, používaní alebo údržbe vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré posudzuje.
7. Akreditovaný vnútropodnikový orgán spĺňa tieto požiadavky:
 - a) je akreditovaný v súlade s nariadením (ES) č. 765/2008;

- b) orgán a jeho zamestnanci sú v rámci podniku, ktorého sú súčasťou, organizačne identifikovateľní, a majú spôsoby podávania správ, ktorými sa zabezpečí a preukáže ich nestrannosť príslušnému vnútroštátnemu akreditačnému orgánu;
 - c) orgán a jeho zamestnanci nesmú byť zodpovední za návrh, výrobu, dodávku, inštaláciu, fungovanie alebo údržbu vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré posudzujú, a nesmú sa podieľať na žiadnych činnostiach, ktoré by mohli ovplyvniť ich nezávislý posudok alebo bezúhonnosť vo vzťahu k ich činnostiam posudzovania;
 - d) orgán poskytuje svoje služby výlučne podniku, ktorého je súčasťou.
8. Akreditovaný vnútropodnikový orgán sa členským štátom alebo Komisii nenotifikuje, na účely článku 68, ale informácie o jeho akreditácii poskytuje notifikujúcemu orgánu na jeho žiadosť podnik, ktorého je tento orgán súčasťou, alebo vnútroštátny akreditačný orgán.
9. Výrobca alebo subdodávateľská strana konajúca v zastúpení môže byť určená ako technická služba len pre činnosti kategórie A, pokiaľ ide o technické požiadavky, v rámci ktorých je prostredníctvom delegovaného aktu prijatého v tomto nariadení povolené vlastné skúšanie výrobcu.
10. Iné technické služby tretej krajiny ako tie, ktoré sa určili v súlade s odsekom 9, je možné oznámiť na účely článku 68 iba v rámci dvojstrannej dohody medzi Úniou a príslušnou treťou krajinou.
11. S cieľom zabezpečiť, aby tieto služby spĺňali rovnakú vysokú úroveň výkonnosti vo všetkých členských štátoch, Komisia stanoví normy, ktoré musia technické služby spĺňať a postupy na posudzovanie technických služieb prostredníctvom delegovaného aktu podľa článkov 76, 77 a 78.

Článok 67

Posúdenie kvalifikácie technických služieb

1. Príslušný orgán vypracuje hodnotiacu správu, kde sa preukáže, že určená a oznámená technická služba bola posúdená z hľadiska jej súladu s danými požiadavkami.
2. Posúdenie, na ktorom je založená správa uvedená v odseku 1, sa vykonáva v súlade s ustanoveniami stanovenými v delegovanom akte prijatom podľa tohto nariadenia. Správa o posúdení sa preskúma najneskôr po troch rokoch.
3. Správa o posúdení sa na požiadanie poskytne Komisii. V prípade, že sa posúdenie nezakladá na osvedčení o akreditácii, vydanom vnútroštátnym akreditačným orgánom, ktoré potvrdzuje, že technická služba spĺňa požiadavky tohto nariadenia, notifikujúci orgán poskytne Komisii a ostatným členským štátom dokumentáciu, ktorá potvrdzuje spôsobilosť technickej služby a prijaté opatrenia, ktoré zabezpečia, že je daná technická služba pravidelne monitorovaná a bude naďalej spĺňať požiadavky tohto nariadenia a jej delegovaných aktov.

4. Schvaľovací orgán, ktorý má byť určený ako technická služba, preukáže súlad prostredníctvom dokumentácie. Táto dokumentácia obsahuje aj posúdenie, ktoré vedú audítori nezávislí od posudzovanej činnosti. Takýto audítori môžu byť z tej istej organizácie za predpokladu, že sú riadení nezávisle od zamestnancov, ktorí vykonávajú posudzovanie.
5. Akreditovaný vnútro podnikový orgán určený ako technická služba musí spĺňať príslušné ustanovenia tohto článku.

Článok 68

Postupy oznamovania

1. Členské štáty oznámia Komisii v prípade každej určenej technickej služby meno a adresu vrátane elektronickej adresy zodpovednej osoby a kategóriu činností, ako aj všetky nasledujúce zmeny týkajúce sa tejto osoby. V oznámení sa uvádza, pre ktoré položky uvedené v prílohe II boli technické služby určené.
2. Technická služba môže vykonávať činnosti uvedené v článku 66 na účely typového schválenia pre členský štát, ktorý ju určil, len ak bola predtým oznámená Komisii a Komisia alebo ostatné členské štáty nevzniesli žiadne námietky do dvoch týždňov od oznámenia v prípade použitia osvedčenia o akreditácii alebo do dvoch mesiacov od oznámenia v prípade, že sa osvedčenie o akreditácii nepoužije.
3. Rovnakú technickú službu môžu určiť a oznámiť viaceré členské štáty bez ohľadu na kategóriu činnosti, ktorú vykonáva.
4. Komisii a členským štátom sa oznámia všetky ďalšie príslušné zmeny v súvislosti s notifikáciou.
5. Ak je pri uplatňovaní aktu uvedeného v prílohe II potrebné určiť konkrétnu organizáciu alebo príslušný orgán, ktorý vykonáva činnosť, ktorá nie je zahrnutá v činnostiach uvedených v článku 66, oznámenie sa vykoná v súlade s ustanoveniami tohto článku.
6. Komisia uverejní na svojej internetovej stránke zoznam a podrobné údaje týkajúce sa schvaľovacích orgánov a technických služieb.

Článok 69

Zmeny v oznámeniach

1. Keď notifikujúci orgán zistil alebo bol informovaný o tom, že technická služba už nespĺňa požiadavky stanovené v tomto nariadení, alebo že si neplní svoje povinnosti, notifikujúci orgán podľa potreby obmedzí, pozastaví alebo odníme notifikáciu v závislosti od závažnosti nesplnenia týchto požiadaviek alebo neplnenia povinností. Notifikujúci orgán o tom okamžite informuje Komisiu a ostatné členské štáty.
2. V prípade obmedzenia, pozastavenia alebo odňatia oznámenia alebo ak technická služba svoju činnosť už nevykonáva, notifikujúci členský štát prijme primerané opatrenia, aby zabezpečil spracovanie podkladov tejto technickej služby inou

technickou službou alebo aby boli k dispozícii príslušným notifikujúcim orgánom a orgánom dohľadu nad trhom na ich žiadosť.

Článok 70

Problém odbornej spôsobilosti technických služieb

1. Komisia prešetří všetky prípady, v súvislosti s ktorými má pochybnosti, alebo je na pochybnosti upozornená, pokiaľ ide o spôsobilosť technickej služby alebo nepretržité plnenie požiadaviek alebo povinností, ktoré sa technickú službu vzťahujú.
2. Notifikujúci členský štát poskytne Komisii na požiadanie všetky informácie v súvislosti s podkladmi pre notifikáciu alebo so zachovaním spôsobilosti príslušnej technickej služby.
3. Komisia zaistí dôverné zaobchádzanie so všetkými citlivými informáciami získanými počas jej prešetrovaní.
4. Keď Komisia zistí, že technická služba nespĺňa alebo už nespĺňa požiadavky na svoju notifikáciu, informuje o tom notifikujúci členský štát a požiada ho, aby prijal potrebné nápravné opatrenia vrátane odňatia notifikácie, ak je to potrebné.

Článok 71

Povinnosti technických služieb, pokiaľ ide o výkon ich činností

1. Technické služby vykonávajú posúdenie zhody v súlade s postupmi posudzovania uvedenými v tomto nariadení.
2. Posudzovanie zhody sa vykonáva primeraným spôsobom tak, aby sa zabránilo zbytočnej záťaži hospodárskych subjektov. Technické služby vykonávajú svoje činnosti, pričom sa zohľadňuje veľkosť podniku, odvetvie, v ktorom podnik pôsobí, jeho štruktúru, stupeň zložitosti príslušnej technológie používanej pri danom vozidle, systéme, komponente alebo samostatnej technickej jednotke a hromadný či sériový charakter výrobného procesu.
3. Dodržiavajú pri tom prísnu úroveň ochrany vyžadovanú na súlad vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky s ustanoveniami tohto nariadenia.
4. V prípade, že technická služba zistí, že požiadavky stanovené v tomto nariadení výrobca nespĺnil, požiada výrobcu, aby prijal potrebné nápravné opatrenia a požiada orgán typového schvaľovania, aby nevydal osvedčenie o typovom schválení, pokiaľ neboli prijaté potrebné nápravné opatrenia k spokojnosti technickej služby.
5. Keď v priebehu monitorovania zhody výroby a následného vydania osvedčenia o typovom schválení technická služba zistí, že vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka už ďalej nie je v súlade s týmto nariadením, požiada výrobcu, aby prijal potrebné nápravné opatrenia a požiada orgán typového schvaľovania, aby pozastavil alebo v prípade potreby odobral osvedčenie o typovom schválení.

6. V prípade, že nápravné opatrenia nie sú prijaté alebo nemajú požadovaný účinok, technická služba požiada orgán typového schvaľovania, aby podľa potreby obmedzil, pozastavil alebo odňal osvedčenie o typovom schválení.

Článok 72

Povinnosti technických služieb, pokiaľ ide o informovanie

1. Technické služby informujú schvaľovací orgán o:
 - a) každej nezhode, ktorá si môže vyžadovať zamietnutie, obmedzenie, pozastavenie alebo odňatie osvedčenie o typovom schválení;
 - b) akýchkoľvek okolnostiach, ktoré majú vplyv na rozsah a podmienky ich notifikácie;
 - c) každej žiadosti o informácie, ktorú dostali od orgánov dohľadu nad trhom, týkajúcej sa ich činností posudzovania;
2. na požiadanie schvaľovacieho orgánu, činnosti posudzovania sa vykonávajú v rozsahu ich notifikácie a akejkoľvek inej vykonanej činnosti vrátane cezhraničných činností a uzatvárania subdodávateľských zmlúv.
3. Technické služby poskytnú ostatným technickým službám notifikovaným podľa tohto nariadenia, ktoré vykonávajú podobné činnosti posudzovania vzťahujúce sa na rovnaké vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku, príslušné informácie o otázkach týkajúcich sa negatívnych a na požiadanie aj pozitívnych výsledkov posudzovania.

KAPITOLA XVIII

VYKONÁVACIE OPATRENIA A DELEGOVANIE

Článok 73

Vykonávacie opatrenia

S cieľom stanoviť jednotné požiadavky na vykonávanie tohto nariadenia, Komisia podľa postupu uvedeného v článku 74, prijme vykonávacie akty stanovujúce vykonávacie opatrenia, v ktorých ustanoví:

- a) podrobnosti opatrení týkajúcich sa postupov typového schvaľovania podľa článku 23 ods. 6;
- b) vzory pre informačnú zložku a informačný dokument podľa článku 25 ods. 2;
- c) systém číslovania osvedčení o typovom schválení EÚ podľa článku 27 ods. 4;
- d) vzor osvedčenia o typovom schválení EÚ podľa článku 28 ods. 2;
- e) podrobnosti opatrení týkajúcich sa zhody výroby podľa článku 31;

- f) vzor osvedčenia o zhode podľa článku 36 ods. 2;
- g) vzor značky typového schválenia EÚ podľa článku 37 ods. 4.

Článok 74 **Výbor**

1. Komisii pomáha Technický výbor – Motorové vozidlá zriadený podľa článku 40 smernice 2007/46/ES.
2. V prípade odkazu na tento odsek sa uplatňujú články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8. Lehota uvedená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je tri mesiace.

Článok 75 **Zmena a doplnenie príloh**

1. Komisia môže prijať zmeny a doplnenia príloh k tomuto nariadeniu prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkami 76, 77 a 78.
2. Ak sa podľa rozhodnutia 97/836/ES prijímú nové predpisy EHK OSN alebo zmeny a doplnenia k existujúcim predpisom EHK OSN, ku ktorým Únia pristúpila, Komisia prostredníctvom delegovaného aktu v súlade s článkami 76, 77 a 78 zodpovedajúcim spôsobom zmení a doplní prílohu II k tomuto nariadeniu.

Článok 76 **Vykonávanie delegovania právomocí**

1. Právomoci prijímať delegované akty uvedené v článkoch 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 a 75 sa na Komisiu prenášajú na neurčité časové obdobie.
2. Komisia zároveň oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade, a to hneď po jeho prijatí.
3. Právomoci prijať delegované akty sa udeľujú Komisii za podmienok, ktoré sú stanovené v článkoch 77 a 78.

Článok 77 **Odvolaie delegovania právomocí**

1. Delegovanie právomocí uvedené v článkoch 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 a 75 môže kedykoľvek odvolať Európsky parlament alebo Rada.
2. Inštitúcia, ktorá začala interný postup na účely rozhodnutia o zrušení delegovania právomocí, sa o tom pokúsi informovať druhú inštitúciu a Komisiu v primeranom čase pred prijatím konečného rozhodnutia, pričom uvedie delegované právomoci, ktoré by sa mohli zrušiť a možné dôvody na ich zrušenie.

3. Rozhodnutie o zrušení právomoci ukončí delegovanie právomocí uvedených v danom rozhodnutí. Účinnosť nadobúda okamžite alebo k neskoršiemu dňu, ktorý je v ňom uvedený. Nemá vplyv na platnosť už platných delegovaných aktov. Uverejní sa v Úradnom vestníku Európskej únie.

Článok 78

Námietky proti delegovaným aktom

1. Európsky parlament a Rada môžu predložiť námietky voči delegovanému aktu do dvoch mesiacov od dátumu oznámenia. Z iniciatívy Európskeho parlamentu alebo Rady sa toto obdobie môže predĺžiť o jeden mesiac.
2. Ak do uplynutia tejto lehoty Európsky parlament ani Rada nezniesli námietky voči delegovanému aktu alebo ak pred týmto dátumom informovali Komisiu o ich rozhodnutí námietky nevzniesť, delegovaný akt nadobudne účinnosť v deň stanovený v týchto ustanoveniach.
3. Ak Európsky parlament alebo Rada namieta proti delegovanému aktu, delegovaný akt nenadobudne účinnosť. Inštitúcia, ktorá namieta, uvedie dôvody svojich námietok proti delegovanému aktu.

KAPITOLA XIX ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 79

Prechodné ustanovenia

1. Týmto nariadením sa neruší žiadne typové schválenie EÚ udelené vozidlám alebo systémom, komponentom alebo samostatným technickým jednotkám pre dátumom uvedeným v článku 82 ods. 2.
2. Schvaľovacie orgány naďalej udeľujú rozšírenia schválení vozidlám, systémom, komponentom alebo samostatným technickým jednotkám uvedeným v odseku 1 podľa smernice 2002/24/ES a každej smernice uvedenej v článku 81 ods. 1.

Článok 80

Správa

1. Najneskôr do 1. januára 2018 členské štáty informujú Komisiu o uplatňovaní postupov typového schválenia stanovených v tomto nariadení.
2. Na základe informácií poskytnutých v odseku 1, Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tohto nariadenia najneskôr 1. januára 2019.

Článok 81
Zrušenie

1. Smernice 93/14/EHS, 93/30/EHS, 93/33/EHS, 93/93/EHS, 95/1/ES, 97/24/ES, 2000/7/ES, 2002/24/ES, 2002/51/ES, 2009/62/ES, 2009/67/ES, 2009/78/ES, 2009/79/ES, 2009/80/ES a 2009/139/ES sa týmto zrušujú od dátumu uvedeného v článku 82 ods. 2.
2. Odkazy na zrušené smernice sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú, čo sa týka smernice 2002/24/ES, v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe IX.

Článok 82
Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.
2. Uplatňuje sa od 1. januára 2013.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli [...], [...]

Za Európsky parlament
predseda

[...]

Za Radu
predseda

[...]

OBSAH

PRÍLOHA I – Kategórie a subkategórie vozidiel

PRÍLOHA II - Zoznam požiadaviek na účely typového schválenia EÚ vozidla

PRÍLOHA III – Limity pre malé série

PRÍLOHA IV - Harmonogram uplatňovania tohto nariadenia, pokiaľ ide o typové schválenie

PRÍLOHA V – Prehľad environmentálnych skúšok a požiadaviek

PRÍLOHA VI – Hodnoty emisných limitov pre typové schválenie a zhodu výroby

- A) Emisné limity znečisťujúcich látok;
- B) Emisné prahy palubnej diagnostiky;
- C) Limity emisií z odparovania;
- D) Limity hladiny zvuku.

PRÍLOHA VII - Životnosť zariadení regulujúcich emisie znečisťujúcich látok

PRÍLOHA VIII – Sprísnené požiadavky na funkčnú bezpečnosť

PRÍLOHA IX - Tabuľka zhody

PRÍLOHA I
Kategórie vozidiel a typy vozidiel

Kategória	Názov kategórie	Spoločné klasifikačné kritériá
L1e	Ľahké motorové dvojkolesové vozidlo	(1) dvojkolesové a s pohonom uvedeným v článku 4 ods. 3 a (2) objemom motora $\leq 50 \text{ cm}^3$ ak zážihový motor tvorí časť usporiadania pohonu vozidla.
Subkategória	Názov subkategórie	Doplňujúce klasifikačné kritériá:
L1Ae	Bicykel s pohonným systémom	(3) základným cieľom je pomôcť pri šliapaní do pedálov a vozidlo vybavené pomocným pohonom a (4) maximálna konštrukčná rýchlosť $\leq 25 \text{ km/h}$ a (5) výkon pomocného pohonu sa progresívne znižuje až sa nakoniec preruší, keď vozidlo dosiahne rýchlosť 25 km/h a (6) pomocný pohon má maximálny trvalý menovitý výkon ⁽¹⁾ $\leq 1 \text{ kW}$ and (7) trojkolesové bicykle s pohonným systém spĺňajúce doplnkové špecifické klasifikačné kritériá (3), (4), (5) a (6) sú klasifikované ako technicky rovnocenné k dvojkolesovým bicyklom s pohonným systémom.
L1Be	Dvojkolesový moped	(3) maximálna konštrukčná rýchlosť $\leq 25 \text{ km/h}$ a (4) maximálny trvalý menovitý výkon ⁽¹⁾ $\leq 4 \text{ kW}$.

Kategória	Názov kategórie	Spoločné klasifikačné kritériá
L2e	Trojkoľesový moped	(1) trojkolesové a s pohonom uvedeným v článku 4 ods. 3 a (2) objem motora $\leq 50 \text{ cm}^3$ ak zážihový motor tvorí časť usporiadania pohonu vozidla a (3) maximálna konštrukčná rýchlosť $\leq 45 \text{ km/h}$ a (4) maximálny trvalý menovitý výkon ⁽¹⁾ $\leq 4 \text{ kW}$.

Dôležitá poznámka: prehľad poznámok k prílohám je na poslednej strane prílohy VIII.

Katégorie	Názov kategórie	Spoločné klasifikačné kritériá
L3e ⁽²⁾	Dvojkolesový motocykel	(1) dvojkolesový a s pohonom uvedeným v článku 4 ods. 3 a (2) s objemom motora > 50 cm ³ ak zážihový motor tvorí časť usporiadania pohonu vozidla a (3) maximálna konštrukčná rýchlosť > 45 km/h a (4) maximálny trvalý menovitý výkon ⁽¹⁾ > 4 kW.
Subkategória	Názov subkategórie	Doplňujúce klasifikačné kritériá:
L3e - A1	Motocykel s nízkym výkonom	(5) objem motora ≤ 125 cm ³ a (6) maximálny trvalý menovitý výkon ⁽¹⁾ ≤ 11 kW a (7) pomer výkon ⁽¹⁾ /váha ≤ 0,1 kW/kg.
L3e - A2	Motocykel so stredným výkonom	(5) maximálny trvalý menovitý výkon ⁽¹⁾ ≤ 35 kW a (6) pomer výkon ⁽¹⁾ /váha ≤ 0,2 kW/kg a (7) nie je odvodené od vozidla vybaveného motorom, ktorého výkon je dvojnásobný ⁽¹⁾ .
L3e - A3	Motocykel s vysokým výkonom	(5) každé vozidlo kategórie L3e, ktoré nemôže byť klasifikované podľa výkonnostných kritérií subkategórií A1 alebo A2.

Katégorie	Názov kategórie	Spoločné klasifikačné kritériá
L4e	Dvojkolesový motocykel s postranným vozíkom	(1) základné vozidlo spĺňajúce klasifikačné a doplňujúce klasifikačné kritériá pre vozidlá L3e a (2) základné vozidlo vybavené postranným vozíkom.

Dôležitá poznámka: prehľad poznámok k prílohám je na poslednej strane prílohy VIII.

Kategória	Názov kategórie	Spoločné klasifikačné kritériá
L5e	Motorová trojkolka	(1) trojkolesové a s pohonom uvedeným v článku 4 ods. 3 a (2) ak spaľovací motor tvorí časť usporiadania hnacieho systému vozidla: objem motora > 50 cm ³ a (3) maximálna konštrukčná rýchlosť > 45 km/h a (4) maximálny trvalý menovitý výkon ⁽¹⁾ > 4 kW.
Subkategória	Názov subkategórie	Doplňujúce klasifikačné kritériá:
L5Ae	Trojkolka	(5) motorové trojkolky iné ako tie, ktoré spĺňajú špecifické klasifikačné kritériá pre úžitkové trojkolky.
L5Be	Úžitková trojkolka	(5) konštruované a používané ako úžitkové vozidlá a charakterizované uzavretým priestorom pre vodiča a spolujazdca, ktorý je prístupný cez dvoje alebo viacero dverí.
L5Be - U	Trojkolky na pracovné účely	(6) výhradne konštruované na prepravu tovaru s otvorenou alebo uzavretou, prakticky rovnou a horizontálnou ložnou plochou, ktorá spĺňa jedno z týchto kritérií: (1) dĺžka _{ložná plocha} x šírka _{ložná plocha} > 0,3 x dĺžka _{vozidlo} x šírka _{vozidlo} alebo (2) rovnocenná ložná plocha, ako je uvedená, je použitá na montáž strojov a/alebo vybavenia.
L5Be - P	Trojkolka na prepravu pasažierov	(6) vybavené dvomi, tromi alebo štyrmi miestami na sedenie vrátane miesta pre vodiča a všetky miesta na sedenie sú vybavené bezpečnostnými pásmi.

Kategória	Názov kategórie	Spoločné klasifikačné kritériá
L6e	Lahká štvorkolka	(1) štvorkolesové a s pohonom uvedeným v článku 4 ods. 3 a (2) maximálna konštrukčná rýchlosť ≤ 45 km/h a (3) hmotnosť v pohotovostnom stave ≤ 350 kg, bez: a) hmotnosti batérií v prípade hybridného vozidla alebo vozidla s čisto elektrickým pohonom alebo b) hmotnosti systému plyného paliva vrátane nádrží na uloženie plyného paliva vozidla vybaveného jednopalivovým, dvojpilivovým alebo viacpalivovým motorom alebo c) hmotnosti nádrže(-i) na uskladnenie stlačeného vzduchu v prípade hnacieho systému využívajúceho stlačený vzduch.
Subkategória	Názov subkategórie	Doplňujúce klasifikačné kritériá:
L6Ae	Lahká cestná štvorkolka	(4) vozidlá kategórie L6e nespĺňajúce osobitné kategorizačné kritériá pre vozidlá subkategórie L6Be a (5) maximálny trvalý menovitý výkon ⁽¹⁾ ≤ 4 kW a (6) objem motora ≤ 50 cm ³ ak zážihový motor tvorí časť usporiadania pohonu vozidla.
L6Be	Lahké miniauto	(4) uzavretý priestor pre vodiča a spolujazdcov prístupný cez dvojje alebo viacero dverí a (5) maximálny trvalý menovitý výkon ⁽¹⁾ ≤ 6 kW a (6) objem motora ≤ 50 cm ³ ak zážihový motor tvorí časť usporiadania pohonu vozidla a (7) dĺžka _{vozidlo} x šírka _{vozidla} $\leq 4,4$ m ² s maximálnou šírkou _{vozidlo} $\leq 1,5$ m.
L6Be - U	Lahké miniautá na pracovné účely	(8) výhradne konštruované na prepravu tovaru s otvorenou alebo uzavretou, prakticky rovnou a horizontálnou ložnou plochou, ktorá spĺňa jedno z týchto kritérií: a) dĺžka _{ložná plocha} x šírka _{ložná plocha} $> 0,3$ x dĺžka _{vozidlo} x šírka _{vozidlo} alebo b) rovnocenná ložná plocha, ako je uvedená, je použitá na montáž strojov a/alebo vybavenia.
L6Be - P	Lahké miniauto na prepravu pasažierov	(8) vozidlá konštruované a používané hlavne na prepravu pasažierov, vybavené dvomi miestami na sedenie vrátane miesta pre vodiča, pričom obidve miesta na sedenie sú vybavené bezpečnostnými pásmi.

Kategória	Názov kategórie	Spoločné klasifikačné kritériá
L7e	Ťažká štvorkolka	<p>(1) štvorkolesové a s pohonom uvedeným v článku 4 ods. 3 a</p> <p>(2) maximálna konštrukčná rýchlosť > 45 km/h a</p> <p>(3) hmotnosť vozidla v pohotovostnom stave:</p> <p>a) ≤ 400 kg na prepravu pasažierov;</p> <p>b) ≤ 550 kg na prepravu tovaru.</p> <p>Hmotnosť v pohotovostnom stave bez:</p> <p>(1) hmotnosti batérií v prípade hybridného vozidla alebo vozidla s plne elektrickým pohonom alebo</p> <p>(2) hmotnosti systému plynného paliva vrátane nádrží na uloženie plynného paliva v prípade vozidla vybaveného jednopalivovým, dvojpilivovým alebo viacpalivovým motorom alebo</p> <p>(3) hmotnosti nádrže(-i) na uskladnenie stlačeného vzduchu v prípade hnacieho systému využívajúceho stlačený vzduch.</p> <p>(4) maximálny trvalý menovitý výkon⁽¹⁾ ≤ 15 kW.</p>
Subkategória	Názov subkategórie	Doplňujúce klasifikačné kritériá:
L7Ae	Ťažká cestná štvorkolka	<p>(5) vozidlá kategórie L7e nespĺňajúce špecifické kritériá pre vozidlá subkategórie L7Be a</p> <p>(6) vybavené jedným alebo dvomi miestami na sedenie vrátane miesta pre vodiča.</p>
L7Be	Ťažké miniauto	<p>(5) uzavretý priestor pre vodiča a spolujazdcov prístupný cez dvoje alebo viacero dverí a</p> <p>(6) vybavené dvomi, tromi alebo štyrmi miestami na sedenie vrátane miesta pre vodiča.</p>
L7Be - U	Ťažké miniauto na pracovné účely	<p>(7) výhradne konštruované na prepravu tovaru s otvorenou alebo uzavretou, prakticky rovnou a horizontálnou ložnou plochou, ktorá spĺňa jedno z týchto kritérií:</p> <p>a) $\text{dĺžka}_{\text{ložná plocha}} \times \text{šírka}_{\text{ložná plocha}} > 0,3 \times \text{dĺžka}_{\text{vozidlo}} \times \text{šírka}_{\text{vozidlo}}$ alebo</p> <p>b) rovnocenná ložná plocha, ako je uvedená, je použitá na montáž strojov a/alebo vybavenia.</p>
L7Be - P	Ťažké miniauto na prepravu pasažierov	<p>(7) vozidlá konštruované a používané hlavne na prepravu pasažierov, vybavené maximálne štyrmi miestami na sedenie vrátane miesta pre vodiča, pričom všetky miesta na sedenie sú vybavené bezpečnostnými pásmi.</p>

PRÍLOHA II

Zoznam požiadaviek na účely typového schválenia EÚ vozidla

Č.	Článok	Predmet	Odkaz na dokument	Kategórie vozidiel										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
I	POŽIADAVKY TÝKAJÚCE SA ENVIRONMENTÁLNYCH A POHONNÝCH VLASTNOSTÍ													
1		Elektromagnetická kompatibilita (EMC)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	21 & 22	Postupy environmentálnych skúšok týkajúcich sa výfukových emisií, emisií z odparovania, emisií skleníkových plynov a spotreby paliva		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		Maximálne konštrukčné otáčky motora, maximálny krútiaci moment a maximálny čistý výkon motora		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		Skúšobné postupy týkajúce sa hluku		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Č.	Článok	Predmet	Odkaz na dokument	Kategorie vozidiel											
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be	
II	POŽIADAVKY NA FUNKČNÚ BEZPEČNOSŤ VOZIDLA														
1	20	Zvukové výstražné zariadenia	-{}-{}-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
2		Brzdy vrátane protiblokovacích a kombinovaných brzdových systémov ⁽³⁾		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		Bezpečnosť elektrických prístrojov a zariadení		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		Únavové skúšky systémov funkčnej bezpečnosti													
5		Predné a zadné ochranné konštrukcie									X	X	X	X	
6		Zasklenia, stierače a ostrekovače predných okien a zariadenia na odmrazovanie a odhmlievanie									X		X		X
7		Identifikácie ovládačov, oznamovačov a ukazovateľov		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		Montáž osvetlenia a zariadení na svetelnú signalizáciu, vrátane automatického zapínania svetiel		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		Viditeľnosť smerom dozadu		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		Kotvové úchytky bezpečnostných pásov a bezpečnostné pásy									X	X	X	X	X
11		Polohy sedenia (sedadlá)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12		Schopnosť riadenia, vlastností pri ostrom zatáčaní a schopnosť otáčania		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13		Pneumatiky		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14		Tabuľka s obmedzovačom maximálnej rýchlosti a umiestnenie vo vozidle									X	X	X	X	X
15		Ochrana posádky vozidla vrátane vnútorného vybavenia, opierky hlavy a dverí vozidla									X		X		X
16		Konštrukčné obmedzenie rýchlosti vozidla		X	X	X						X	X		
17		Celistvosť konštrukcie vozidla		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Č.	Článok	Predmet	Odkaz na dokument	Kategorie vozidiel										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
III	POŽIADAVKY NA KONŠTRUKCIU VOZIDLA													
1	18 & 19	Opatrenia proti neoprávnenej manipulácii		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		Spojovacie zariadenia a prídavné zariadenia		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		Zariadenia zabráňujúce neoprávnenému použitiu vozidla		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		Vonkajšie výčnelky		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5		Palivová nádrž		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6		Nákladné plošiny				X				X		X		X
7		Hmotnosti a rozmery		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		Palubná diagnostika			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		Stúpačky a držadlá pre posádku		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		Miesto pre zadnú evidenčnú tabuľku		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11		Informácie o oprave a údržbe		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12		Stojany		X	X		X							
13		Povinné označenia		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Č.	Článok	Predmet	Odkaz na dokument	Kategórie vozidiel											
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be	
IV	ADMINISTRATÍVNE POŽIADAVKY														
1	36	Osvedčenie o zhode		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
2	31	Požiadavky na zhodu výroby		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	25	Požiadavky na informačnú zložku a dokumentáciu		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	37	Požiadavky na označovanie		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	30	Požiadavky na vlastné skúšanie výrobcu a virtuálne skúšanie		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	28	Osvedčenie o typovom schválení		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	27	Číslovanie typových schválení		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	23	Postupy typového schválenia		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9	60	Systémy identifikácie vozidla a motora		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

PRÍLOHA III

Limity pre malé série

Kategória vozidla	Názov kategórie vozidla	Malé série (jednotky pre každý typ predaný, zaevidovaný a uvedený do prevádzky za rok)
L1Ae	Bicykel s pohonným sústavou	20
L1Be	Dvojkolesový moped	
L2e	Trojkoľesový moped	
L3e	Dvojkolesový motocykel	50
L4e	Dvojkolesový motocykel s postranným vozíkom	100
L5Ae	Trojkoľka	50
L5Be	Úžitková trojkoľka	100
L6Ae	Ľahká cestná štvorkoľka	20
L6Be	Ľahké miniauto	100
L7Ae	Ťažká cestná štvorkoľka	20
L7Be	Ťažké miniauto	100

PRÍLOHA IV

Harmonogram uplatňovania tohto nariadenia, pokiaľ ide o typové schválenie

Kategória vozidla	Úroveň Euro	Dátumy uplatňovania		
		Nové typy vozidiel Nepovinné	Nové typy vozidiel Povinné	Existujúce typy vozidiel Povinné
L1e — L7e	Euro 3 ⁽⁴⁾	1. júl 2013	1. január 2014	1. január 2015
	Euro 4 ⁽⁵⁾	1. január 2015	1. január 2017	1. január 2018
	Euro 5 ⁽⁶⁾	1. január 2018 ⁽⁷⁾	1. január 2020 ⁽⁷⁾	1. január 2021 ⁽⁷⁾

Dôležitá poznámka: prehľad poznámok k prílohám je na poslednej strane prílohy VIII.

PRÍLOHA V

Environmentálne skúšky a požiadavky

Vozidlá kategórie L môžu byť typovo schválené len ak spĺňajú nasledujúce environmentálne požiadavky:

Typ	Opis	Požiadavky: Limitné hodnoty	Požiadavky: Skúšobné postupy
I	Emisie výfukových plynov po štarte za studena	Príloha VI(A)	.
II	- PI alebo hybrid ⁽⁸⁾ vybavený s PI: emisie CO pri voľnobežných otáčkach a zvyšujúcich sa voľnobežných otáčkach - CI alebo hybrid s motorom CI: skúška pri voľnej akcelerácii	Smernica 96/96/ES ⁽⁹⁾ zmenená a doplnená smernicou 2009/40/ES ⁽¹⁰⁾	Smernica 96/96/ES zmenená a doplnená smernicou 2009/40/ES.
III	Emisie plynov z kľukovej skrine	Nulové emisie, uzavretá kľuková skriňa. Emisie z kľukovej skrine nesmú byť zo žiadneho vozidla počas jeho životnosti vypúšťané priamo do okolitého prostredia.	
IV	Emisie z odparovania	Príloha VI(C)	
V	Životnosť zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok	Prílohy VI a VII	
VI	Skúška odolnosti voči nízkej teplote	Neuplatňuje sa	Neuplatňuje sa
VII	Emisie CO ₂ /spotreba paliva	Meranie a oznamovanie, žiadne limitné hodnoty pre typové schválenie.	
VIII	Palubná diagnostika (OBD)	Príloha VI(B)	
IX	Úroveň hluku	Príloha VI(D)	
X	Elektromagnetická kompatibilita	Predpis EHK OSN č. 10 ⁽¹¹⁾	Predpis EHK OSN č. 10

Dôležitá poznámka: prehľad poznámok k prílohám je na poslednej strane prílohy VIII.

PRÍLOHA VI

Limitné hodnoty emisií znečisťujúcich látok, prahy OBD a limitné hodnoty úrovni hluku pre typové schválenie a zhodu výroby

A) Limity výfukových emisií po štarte za studena

A1) Euro 3⁽⁴⁾

Kategória vozidla	Názov kategórie vozidla	Trieda pohonu	Úroveň Euro	Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO)	Celková hmotnosť uhoľvodíkov (THC)	Hmotnosť oxidov dusíka (NOx)	Hmotnosť častíc (PM)	Súčet hmotností všetkých uhoľvodíkov a oxidov dusíka (THC + NOx)	Skúšobný cyklus
				L ₁ (mg /	L ₂ (mg / km)	L ₃ (mg / km)	L ₄ (mg / km)	L ₅ (mg / km)	
L1Ae	Bicykel s pohonným systémom	PI / CI / Hybrid	Euro 3	560	100	130	-	-	Predpis EHK OSN č. 47 ⁽¹²⁾
L1Be	Dvojkolesový moped	PI / CI / Hybrid	Euro 3	1 000	-	-	-	1200	Predpis EHK OSN č. 47
L2e	Trojkoľesový moped	PI / CI / Hybrid	Euro 3	3 500	-	-	-	1200	Predpis EHK OSN č. 47
L3e ⁽⁴⁾ L4e ⁽¹⁴⁾ L5Ae L7Ae	Dvojkolesový motocykel s postranným vozíkom a bez neho - Trojkoľka - Ťažká cestná štvorkolka	PI, v _{max} < 130 km/h	Euro 3	1 970	560	130	-	-	WMTC, fáza 2
		PI, v _{max} ≥ 130 km/h	Euro 3	1 970	250	170	-	-	WMTC, fáza 2
		CI / Hybrid	Euro 3	1 000	100	570	100 ⁽¹⁵⁾	-	WMTC, fáza 2
L5Be	Úžitková trojkoľka	PI	Euro 3	4 000	1 000	250	-	-	Predpis EHK OSN č. 40 ⁽¹³⁾
		CI / Hybrid	Euro 3	1 000	150	650	100 ⁽¹⁵⁾	-	Predpis EHK OSN č. 40
L6Ae L6Be	Ľahká cestná štvorkolka Ľahké miniauto	PI	Euro 3	3 500				1200	Predpis EHK OSN č. 47
		CI / Hybrid	Euro 3	1 000	150	650	100 ⁽¹⁵⁾		Predpis EHK OSN č. 47
L7Be	Ťažké miniauto	PI	Euro 3	4 000	1 000	250	-	-	Predpis EHK OSN č. 40
		CI / Hybrid	Euro 3	1 000	150	650	100 ⁽¹⁵⁾		Predpis EHK OSN č. 40

Dôležitá poznámka: prehľad poznámok k prílohám je na poslednej strane prílohy VIII.

(A2) Euro 4⁽⁵⁾

Názov kategórie	Názov kategórie vozidla	Trieda pohonu	Úroveň Euro	Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO)	Celková hmotnosť uhlíkovodíkov (THC)	Hmotnosť oxidov dusíka (NOx)	Hmotnosť častíc (PM)	Skúšobný cyklus
				L ₁ (mg / km)	L ₂ (mg / km)	L ₃ (mg / km)	L ₄ (mg / km)	
L1Ae	Bicykel s pohonným systémom	PI / CI / Hybrid	Euro 4	560	100	70		Predpis EHK OSN č. 47
L1Be	Dvojkolesový moped	PI / CI / Hybrid	Euro 4	1 000	630	170	-	Predpis EHK OSN č. 47
L2e	Trojkoľsový moped	PI / CI / Hybrid	Euro 4	1 900	730	170	-	Predpis EHK OSN č. 47
L3e ⁽⁵⁾ L4e ⁽¹⁴⁾ L5Ae L7Ae	Dvojkolesový motocykel s postranným vozíkom a bez neho - Trojkoľka - Ťažká cestná štvorkolka	PI, v _{max} < 130 km/h	Euro 4	1 140	380	70	-	WMTC, fáza 2
		PI, v _{max} ≥ 130 km/h	Euro 4	1 140	170	90	-	WMTC, fáza 2
		CI / Hybrid	Euro 4	1 000	100	300	80 ⁽¹⁵⁾	WMTC, fáza 2
L5Be	Úžitková trojkoľka	PI	Euro 4	2 000	550	250	-	Predpis EHK OSN č. 40
		CI / Hybrid	Euro 4	1 000	100	550	80 ⁽¹⁵⁾	Predpis EHK OSN č. 40
L6Ae L6Be	Ľahká cestná štvorkolka Ľahké miniauto	PI	Euro 4	1 900	730	170		Predpis EHK OSN č. 47
		CI / Hybrid	Euro 4	1 000	100	550	80 ⁽¹⁵⁾	Predpis EHK OSN č. 47
L7Be	Ťažké miniauto	PI	Euro 4	2 000	550	250	-	Predpis EHK OSN č. 40
		CI / Hybrid	Euro 4	1 000	100	550	80 ⁽¹⁵⁾	Predpis EHK OSN č. 40

Dôležitá poznámka: prehľad poznámok k prílohám je na poslednej strane prílohy VIII.

(A3) Euro 5⁽⁶⁾

Název kategórie	Název kategórie vozidla	Trieda pohonu	Úroveň Euro	Hmotnosť oxidu uhľového	Celková hmotnosť uhľovodíkov	Hmotnosť metánových uhľovodíkov	Hmotnosť oxidov dusíka	Hmotnosť častíc	Skúšobný cyklus
				(CO)	(THC)	(NMHC)	(NOx)	(PM)	
				L ₁ (mg / km)	L _{2A} (mg / km)	L _{2B} (mg / km)	L ₃ (mg / km)	L ₄ (mg / km)	
L1Ae	Bicykel s pohonným systémom	PI / CI / Hybrid	Euro 5	500	100	68	60	4.5 ⁽¹⁶⁾	Revidovaný WMTC ⁽¹⁷⁾
L1Be - L7e ⁽⁶⁾	Všetky ostatné vozidlá kategórie L	PI	Euro 5 ⁽⁶⁾	1000	100	68	60	4.5 ⁽¹⁶⁾	Revidovaný WMTC
		CI / Hybrid		500	100	68	90	4.5	Revidovaný WMTC

Dôležitá poznámka: prehľad poznámok k prílohám je na poslednej strane prílohy VIII.

(B) Emisné prahy palubnej diagnostiky**B1) Euro 4⁽⁵⁾, OBD etapa I.**

Názov kategórie	Názov kategórie vozidla	Trieda pohonu	Úroveň Euro	Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO)	Celková hmotnosť uhoľovodíkov (THC)	Hmotnosť oxidov dusíka (NOx)	Skúšobný cyklus
				OT ₁ (mg / km)	OT ₂ (mg / km)	OT ₃ (mg / km)	
L1Be L2e L6Ae	- Dvojkolesový moped - Trojkolesový moped - Cestná ľahká štvorkolka	PI, CI alebo Hybrid	Euro 4	3 610	2 690	850	Predpis EHK OSN č. 47
L3e ⁽⁵⁾ L4e ⁽¹⁴⁾	- Dvojkolesový motocykel s postranným vozíkom a bez neho - Trojkolka - Ťažká cestná štvorkolka	PI v _{max} < 130 km/h	Euro 4	2 170	1400	350	WMTC, fáza 2
L5Ae		PI v _{max} ≥ 130 km/h		2 170	630	450	WMTC, fáza 2
L7Ae		CI alebo Hybrid		2 170	630	900	WMTC, fáza 2

B2) Euro 5⁽⁶⁾, OBD etapa I, a⁽⁷⁾ OBD etapa II

Názov kategórie	Názov kategórie vozidla	Trieda pohonu	Úroveň Euro	Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO)	Hmotnosť nemetánových uhoľovodíkov (NMHC)	Hmotnosť oxidov dusíka (NOx)	Hmotnosť častíc (PM)	Skúšobný cyklus
				OT ₁ (mg / km)	OT ₂ (mg / km)	OT ₃ (mg / km)	OT ₄ (mg / km)	
L1Be — L7e ⁽⁶⁾	Všetky vozidlá kategórie okrem kategórie L1Ae	PI	Euro 5	1900	250	300	50	Revidovaný WMTC
		CI alebo Hybrid	Euro 5	1900	320	540	50	Revidovaný WMTC

Dôležitá poznámka: prehľad poznámok k prílohám je na poslednej strane prílohy VIII.

(C) **Limity emisií z odparovania**
C1) Euro 4⁽⁵⁾

Názov kategórie	Názov kategórie vozidla	Trieda pohonu	Úroveň Euro	Celková hmotnosť uhlíkovodíkov (THC) (mg / test)	Skúšobný cyklus
L3e ⁽⁵⁾ L4e ⁽¹⁴⁾	- Dvojkolesový motocykel ⁽²⁰⁾ s postranným vozíkom a bez neho	PI ⁽¹⁸⁾	Euro 5	2 000	SHED
L5Ae	Trojkolka	PI ⁽¹⁸⁾	Euro 4		
L6Ae	Lahká cestná štvorkolka	PI ⁽¹⁸⁾	Euro 4		
L7Ae	Ťažká cestná štvorkolka	PI ⁽¹⁸⁾	Euro 4		

(C2) Euro 5⁽⁶⁾

Názov kategórie ⁽¹⁹⁾	Názov kategórie vozidla	Trieda pohonu	Úroveň Euro	Skúška priepustnosti (mg / m ² / deň)		Celková hmotnosť uhlíkovodíkov (THC) v skúške SHED (mg / skúška)
				Palivová nádrž	Palivové potrubie	Vozidlo
L1Ae	Bicykel s pohonným systémom	PI ⁽¹⁸⁾	Euro 5	1500	15000	1500
L1Be	Dvojkolesový moped		Euro 5	1500	15000	1500
L2e	Trojkoľesový moped		Euro 5	1500	15000	1500
L3e ⁽⁶⁾ L4e ⁽¹⁴⁾	-Dvojkolesový motocykel s postranným vozíkom a bez neho		Euro 6			1500
L5Ae	Trojkolka		Euro 5			1500
L5Be	Úžitková trojkolka		Euro 5	1500	15000	1500
L6Ae	Lahká cestná štvorkolka		Euro 5			1500
L6Be	Lahké miniauto		Euro 5	1500	15000	1500
L7Ae	Ťažká cestná štvorkolka		Euro 5			1500
L7Be	Ťažké miniauto		Euro 5	1500	15000	1500

Dôležitá poznámka: prehľad poznámok k prílohám je na poslednej strane prílohy VIII.

D) Limity úrovní hluku — Euro 3⁽⁴⁾, Euro 4⁽⁵⁾, Euro 5⁽⁶⁾

Názov kategórie	Názov kategórie vozidla	Úroveň hluku ⁽²¹⁾ (dB(A)) pre Euro 3 ⁽⁴⁾	Skúšobný postup ⁽²³⁾ pre Euro 3 ⁽⁴⁾	Úroveň hluku ⁽²¹⁾ (dB(A)) pre Euro 4 ⁽⁵⁾	Skúšobný postup ⁽²³⁾ pre Euro 4 ⁽⁵⁾	Úroveň hluku ⁽²²⁾ (dB(A)) pre Euro 5 ⁽⁶⁾	Skúšobný postup pre Euro 5 ⁽⁶⁾
L1Ae	Bicykel s pohonným systémom	63	Delegovaný akt / predpis EHK OSN č. 63	63	Delegovaný akt / predpis EHK OSN č. 63		Predpis EHK OSN č. 63
L1Be	Dvojkoľosový moped $v_{\max} \leq 25$ km/h	66		66			
	Dvojkoľosový moped $v_{\max} \leq 45$ km/h	71		71			
L2e	Trojkoľosový moped	76	Delegovaný akt / predpis EHK OSN č. 9	76	Delegovaný akt / predpis EHK OSN č. 9		Predpis EHK OSN č. 9
L3e	Dvojkoľosový motocykel Objem motora ≤ 80 cm ³	75	Delegovaný akt / predpis EHK OSN č. 41	75	Delegovaný akt / predpis EHK OSN č. 41		Predpis EHK OSN č. 41
	Dvojkoľosový motocykel 80 cm ³ < Objem motora ≤ 175 cm ³	77		77			
	Dvojkoľosový motocykel Objem motora > 175 cm ³	80		80			
L4e	Dvojkoľosový motocykel s postranným vozíkom	80		80			
L5Ae	Trojkoľka	80	Delegovaný akt / predpis EHK OSN č. 9	80	Delegovaný akt / predpis EHK OSN č. 9		Predpis EHK OSN č. 9
L5Be	Úžitková trojkoľka	80		80			
L6Ae	Lahká štvorkolka	80	Delegovaný akt / predpis EHK OSN č. 63	80	Delegovaný akt / predpis EHK OSN č. 63		Predpis EHK OSN č. 63
L6Be	Lahké miniauto	80	Delegovaný akt / predpis EHK OSN č. 9	80	Delegovaný akt / predpis EHK OSN č. 9		Predpis EHK OSN č. 9
L7Ae	Cestná štvorkolka	80		80			
L7Be	Ťažké miniauto	80		80			

Dôležitá poznámka: prehľad poznámok k prílohám je na poslednej strane prílohy VIII.

PRÍLOHA VII

Životnosť zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok

A) Životnosť vozidiel kategórie L podľa najazdených kilometrov

Názov kategórie	Názov kategórie vozidla	Životnosť podľa najazdených kilometrov pre Euro 3 ⁽⁴⁾	Životnosť podľa najazdených kilometrov pre Euro 4 ⁽⁵⁾	Životnosť podľa najazdených kilometrov pre Euro 5 ⁽⁶⁾
L1Ae	Bicykel s pohonným systémom	5 000	5 500	6 000
L1Be L2e L6Ae	- Dvojkoľosový moped - Trojkoľosový moped - Ľahká cestná štvorkolka	10 000	11 000	12 000
L3e L4e ⁽¹⁴⁾ L5e L6Be L7Be	- Dvojkoľosový motocykel, s postranným vozíkom a bez neho ($v_{max} < 130 \text{ km/h}$) - Trojkoľka - Ľahké miniauto - Ťažké miniauto	18 000	20 000	30 000
L3e L4e ⁽¹⁴⁾ L7Ae	- Dvojkoľosový motocykel, s postranným vozíkom a bez neho ($v_{max} \geq 130 \text{ km/h}$) Ťažká cestná štvorkolka	30 000	35 000	50 000

B) Faktory zhoršenia (DF)

Názov kategórie	Názov kategórie vozidla	Euro 3 ⁽⁴⁾ DF (-)				Euro 4 ⁽⁵⁾ DF (-)				Euro 5 ⁽⁶⁾ DF ⁽⁷⁾ (-)								
		CO	HC	NOx	PM	CO	HC	NOx	PM	CO	THC		NMHC		NOx		PM ⁽²⁴⁾	
											PI	CI ⁽²⁵⁾	PI	CI	PI	CI	CI	
L1e — L7e	Všetky	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,5	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,0

Dôležitá poznámka: prehľad poznámok k prílohám je na poslednej strane prílohy VIII.

PRÍLOHA VIII

Sprísnené požiadavky na funkčnú bezpečnosť

Oblasť	Dátum uplatňovania	Požiadavky
Povinná montáž zdokonalených brzdových systémov ⁽²⁶⁾	Štyri roky po dátume uvedenom v druhom pododseku článku 82.	a) nové motocykle ⁽²⁷⁾ subkategórie L3e–A1, ktoré sú predávané, evidované a uvádzané do prevádzky, majú byť vybavené protiblokovacím ⁽²⁸⁾ alebo kombinovaným brzdovým systémom ⁽²⁹⁾ alebo obidvoma typmi zdokonalených brzdových systémov, podľa výberu výrobcu; b) nové motocykle subkategórií L3e–A2 a L3e–A3, ktoré sú predávané, evidované a uvádzané do prevádzky, majú byť vybavené protiblokovacím brzdovým systémom.
Bezpečná jazda v zákrutách na cestách s tvrdým povrchom	Dátum uvedený v druhom pododseku článku 82.	Vozidlá kategórie L majú byť skonštruované tak, že každé z kolies sa môže vždy otáčať odlišnou rýchlosťou, aby bola zaručená bezpečná jazda na cestách s tvrdým povrchom. Ak je troj- alebo štvorkolesové vozidlo vybavené uzáverom diferenciálu, musí byť skonštruované tak, aby sa bežne odblokovalo.
Zlepšenie viditeľnosti vozidla a vodiča prostredníctvom automatického zapínania svetiel ⁽³⁰⁾	Dátum uvedený v druhom pododseku článku 82.	S cieľom zlepšiť ich viditeľnosť, vozidlá kategórie L majú byť vybavené: a) v prípade vozidiel L1e: zariadeniami na osvetlenie a svetelnú signalizáciu podľa predpisu EHK OSN č. 74 Rev. 2, v ktorom sa vyžaduje, aby sa systém osvetlenia zapol automaticky; b) v prípade vozidiel L3e: podľa výberu výrobcu vozidla, buď zariadenia na osvetlenie a svetelnú signalizáciu podľa predpisu EHK OSN č. 53 Rev. 2 a jeho zmien a doplnení 1 a 2 alebo určené denné svetlá spĺňajúce požiadavky predpisu EHK OSN č.87 Rev. 2 a jeho zmien a doplnení 1 a 2; c) v prípade všetkých ostatných vozidiel kategórie L: systém osvetlenia sa automaticky zapína podľa výberu výrobcu, určené denné svetlá, ktoré sa automaticky zapínajú ⁽³¹⁾

Dôležitá poznámka: prehľad poznámok k prílohám je na poslednej strane prílohy VIII.

Poznámky k prílohám I až VIII

- (1) Výkonnostné limity v prílohe I sú založené na maximálnom trvalom menovitom výkone nezávislom od usporiadania pohonu vozidla
- (2) doplnková klasifikácia vozidla L3e podľa toho či má konštrukčnú rýchlosť vozidla menšiu alebo rovnú 130 km/h alebo vyššiu ako 130 km/h je nezávislá na jej doplnkovej klasifikácii do tried pohonných vlastností A1 (aj keď nie je pravdepodobné, že dosiahnu 130 km/h), A2 alebo A3.
- (3) Zdokonalené brzdové systémy sú povinné len pre vozidlá L3e, ako je uvedené v prílohe VIII
- (4) Kategória L3e: Euro 4
- (5) Kategória L3e: Euro 5
- (6) Kategória L3e: Euro 6
- (7) Odkaz na článok 21, odseky 4 a 5
- (8) Ak je (hybridný) motor(-y) vybavený(-é) funkciou stop/štart, výrobca musí zabezpečiť, aby spaľovací motor bežal na voľnobeh a so zvýšenými voľnobežnými otáčkami. Vozidlo musí byť schopné podrobiť sa skúške pri voľnej akcelerácii pre pohonné systémy, ktorých súčasťou je vznetový motor.
- (9) Ú. v. ES L 282, 1.11.1996, s. 64.
- (10) Ú. v. ES L 141, 6.6.2009, s. 12.
- (11) Ú. v. ES L 116/1, 8.5.2010, s. 1.
- (12) Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...], vrátane váženia za studena
- (13) Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...]
- (14) Len základný dvojkoľesový motocykel, na ktorý je postranný vozík namontovaný, musí spĺňať príslušné emisné limity
- (15) Len CI, tiež ak napr. hybridný koncept obsahuje motor CI
- (16) Uplatňuje sa len na motory s priamym vstrekaním benzínu
- (17) V štúdiu o účinkoch na životné prostredie uvedenej v článku 21 ods. 4 sa tiež zhodnotí realizovateľnosť pre vozidlá kategórie L, iné ako L3e, L5Ae a L7Ae, aby mohli byť podrobené emisným skúškam v revidovanom WMTC
- (18) Motory PI na benzín, zmesi benzínu alebo etanol
- (19) Nákladová efektívnosť regulácie emisií z odparovania sa vyhodnotí v štúdiu o účinkoch na životné prostredie uvedenu v článku 21 ods. 5, ktorá bude vykonaná pre Komisiu. Čo sa týka nákladovej efektívnosti, možné skúšky priepustnosti palivovej nádrže a palivového potrubia sa posúdia v tejto štúdiu ako alternatívy ku skúške SHED pre subkategóriu vozidiel, ktoré nepodliehali skúške emisií z odparovania, ako je uvedené v článku 21, odsekoch 4 a 5.
- (20) $v_{\max} \geq 130$ km/h
- (21) Pokiaľ EÚ nepristúpi k predpisom EHK OSN č. 9, 41 a 63 a prijme tieto predpisy v rámci EHK OSN WP29 a v EÚ, vrátane pridružených rovnocenných limitov hluku pre kroky Euro 3 a Euro 4, vozidlá musia spĺňať limity uvedené v prílohe VI (D). Keď budú prijaté predpisy EHK OSN č. 9, 41 a 63 v EÚ, stanú sa povinnými vrátane limitov hluku rovnocenných s limitmi uvedenými v prílohe VI(D) a nahradia skúšobné postupy v delegovanom akte.

- (22) Limity hluku TBD Euro 5 sa zmenia v samostatnom akte prijatom v rámci spolurozhodovania.
- (23) Delegovaný akt k tomuto nariadeniu obsahuje postupy skúšok na hluk a bude nahradený predpismi EHK OSN č. 9, 41 a 63.
- (24) Len pre PI DI a CI motory
- (25) Tiež sa uplatňuje na hybridné vozidlá
- (26) „Zdokonalený brzdový systém“ je protiblokovací brzdový systém, kombinovaný brzdový systém alebo obidva. Výkon zdokonaleného brzdového systému musí byť odskúšaná podľa požiadaviek stanovených v delegovanom akte.
- (27) Vozidlá kategórie L4e (motocykle s postranným vozíkom) sú vyňaté z požiadaviek a) a b) týkajúcich sa povinnej montáže zdokonalených brzdových systémov.
- (28) „protiblokovací brzdový systém“ je systém, ktorý zistí prešmyknutie kolesa a automaticky reguluje tlak vytvorený brzdými silami na kolese(-ách), aby obmedzil mieru prešmykovania kolesa.
- (29) „Kombinovaný brzdový systém“ je:
- a) v prípade vozidiel kategórií L1e a L3e: brzdový systém, kde minimálne dve brzdy na odlišných kolesách sú ovládané aktiváciou jedného ovládača;
 - b) v prípade vozidiel kategórie L4e: brzdový systém, kde minimálne predné a zadné kolesá sú ovládané aktiváciou jedného ovládača (ak je zadné koleso a koleso postranného vozíka brzdené rovnakým brzdovým systémom, považuje sa to za zadnú brzdú);
 - c) v prípade vozidiel kategórie L2e, L5e, L6e a L7e: brzdový systém, kde brzdy na všetkých kolesách sú ovládané aktiváciou jedného ovládača.
- (30) „Automatické zapnutie“ je systém osvetlenia, ktorý sa zapína vtedy sa zapne zapaľovanie alebo tlačidlo zapnutia/vypnutia motora je v polohe zapnuté.
- (31) Aby sa mohol spaľovací motor naštartovať, môže sa systém osvetlenia vypnúť počas spúšťacej fázy motora na maximálne 10 s.

Príloha IX

Tabuľka zhody⁽³²⁾

Smernica 2002/24/ES	Toto nariadenie
Článok 1 ods. 1, pododsek 1	Článok 2 ods. 1
Článok 1 ods. 1, pododsek 2	Článok 2 ods. 2
Článok 1 ods. 2 písm. a) bod i)	Článok 4 ods. 2 písm. a) bod B)
Článok 1 ods. 2 písm. a) bod ii)	Článok 4 ods. 2 písm. b)
Článok 1 ods. 2 písm. b)	Článok 4 ods. 2 písm. c), článok 4 ods. 2 písm. d)
Článok 1 ods. 2 bod 2 písm. c)	Článok 4 písm. e)
Článok 1 ods. 3 písm. a)	Článok 4 písm. f)
Článok 1 ods. 3 písm. a)	Článok 4 písm. g)
Článok 2	Článok 3
Článok 3	Článok 23
Článok 4 ods. 1	Článok 27 ods. 2
Článok 4 ods. 2	Článok 27 ods. 1
Článok 4 ods. 3	Článok 5 ods. 4
Článok 4 ods. 4	-
Článok 4 ods. 5	Článok 31 ods. 1
Článok 4 ods. 6	Článok 27 ods. 3
Článok 5 ods. 1	Článok 27 ods. 10
Článok 5 ods. 2	Článok 28 ods. 2
Článok 5 ods. 3	Článok 28 ods. 1 písm. b)
Článok 6 ods. 1	Článok 27 ods. 5
Článok 6 ods. 2, pododsek 1	Článok 27 ods. 7
Článok 6 ods. 2, pododsek 2	Článok 27 ods. 8
Článok 7 ods. 1, pododsek 1	Článok 36 ods. 1
Článok 7 ods. 1, pododsek 2	Článok 36 ods. 4
Článok 7 ods. 2	Článok 36 ods. 2
Článok 7 ods. 3	Článok 36 ods. 5
Článok 7 ods. 4	Článok 37 ods. 2
Článok 7 ods. 5	Článok 59 ods. 2, pododsek 1
Článok 7 ods. 6	Článok 59 ods. 2, pododsek 2
Článok 8 ods. 1	Článok 37 ods. 1
Článok 8 ods. 2, pododsek 1	Článok 37 ods. 2
Článok 8 ods. 2, pododsek 2	Článok 37 ods. 3

Pozn. (32):

Odkaz v článku 81.

Smernica 2002/24/ES	Toto nariadenie
Článok 9 ods.1	Článok 46
Článok 9 ods. 2	Článok 32 ods. 1
Článok 9 ods. 3	Článok 32 ods. 2
Článok 9 ods. 4	Článok 33
Článok 9 ods. 5	Článok 34 ods. 3
Článok 10 ods. 1	Článok 31 ods. 4
Článok 10 ods. 2	Článok 51 ods. 3
Článok 10 ods. 3	Článok 35 ods. 4
Článok 10 ods. 4	Článok 51 ods. 7
Článok 11	-
Článok 12	Článok 50 ods. 1
Článok 13	-
Článok 14 ods. 1 písm. a)	Článok 5 ods. 1
Článok 14 ods. 1 písm. b) bod i)	Článok 66 ods. 9
Článok 14 ods. 1 písm. b) bod ii)	Článok 64 ods. 8
Článok 14 ods. 2, pododsek 1	-
Článok 14 ods. 2, pododsek 2	Článok 66 ods. 10
Článok 15 ods. 1	Článok 45
Článok 15 ods. 2	Článok 47
Článok 15 ods. 3 pododsek 1 písm. a) bod i)	Článok 40
Článok 15 ods. 3 pododsek 1 písm. a) bod ii)	Článok 2 ods. 2 písm. e)
Článok 15 ods. 3 pododsek 2	-
Článok 15 ods. 3 písm. b) pododsek 1	-
Článok 15 ods. 3 písm. b) pododsek 2	-
Článok 15 ods. 3 písm. b) pododsek 3	-
Článok 15 ods. 3 písm. b) pododsek 4	-
Článok 15 ods. 4	-
Článok 16 ods. 1 pododsek 1	-
Článok 16 ods. 1 pododsek 2	-
Článok 16 ods. 2 pododsek 1	-
Článok 16 ods. 2 pododsek 2	-
Článok 16 ods. 3	Článok 38
Článok 17	Článok 39
Článok 18 ods.1	Článok 74 ods. 1
Článok 18 ods. 2	Článok 74 ods. 2
Článok 18 ods. 3	-
Článok 19	Článok 81
Článok 20	Článok 82 ods. 2

Smernica 2002/24/ES	Toto nariadenie
Článok 21	Článok 79 ods. 1
Článok 22	-
Článok 23	Článok 82 ods. 1
Článok 24	-