

## I

(Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie je povinné)

## NARIADENIA

## NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 661/2009

z 13. júla 2009

**o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 95,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(1)</sup>,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy <sup>(2)</sup>,

keďže:

(1) Vnútrotný trh pozostáva z územia bez vnútorných hraníc, v ktorom sa zabezpečuje voľný pohyb tovaru, osôb, služieb a kapitálu. Preto existuje komplexný systém Spoločenstva pre typové schvaľovanie motorových vozidiel zavedený smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) <sup>(3)</sup>.

(2) Toto nariadenie je samostatným nariadením na účely postupu typového schvaľovania Spoločenstva stanoveného v smernici 2007/46/ES. Prílohy IV, VI, XI a XV k uvedenej smernici by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.

(3) Toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté jednostupňové a zmiešané postupy typového schvaľovania vozidiel ustanovené v článku 6 smernice 2007/46/ES.

(4) Technické požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel so zreteľom na množstvo bezpečnostných a environmentálnych prvkov, boli harmonizované na úrovni Spoločenstva s cieľom predísť situácii, kedy by sa požiadavky v jednotlivých členských štátoch navzájom líšili, a s cieľom zabezpečiť vysokú úroveň bezpečnosti cestnej premávky a ochrany životného prostredia na území Spoločenstva.

(5) Účelom tohto nariadenia je preto aj zvýšenie konkurencieschopnosti automobilového priemyslu Spoločenstva, pričom zároveň umožní členským štátom, aby vykonávali efektívny dohľad nad trhom, či sa dodržiavajú požiadavky týkajúce sa podrobného typového schvaľovania ustanovené v tomto nariadení, pokiaľ ide o uvádzanie dotknutých výrobkov na trh.

(6) Je vhodné stanoviť požiadavky na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ako aj na environmentálne vlastnosti pneumatík, z dôvodu dostupnosti systémov monitorovania tlaku v pneumatikách, ktoré zvýšia bezpečnosť a zároveň zlepšia environmentálne vlastnosti pneumatík.

(7) Na základe žiadosti Európskeho parlamentu sa do právnych predpisov Spoločenstva o motorových vozidlách zaviedol nový regulačný prístup. V tomto nariadení by sa preto mali stanoviť iba základné ustanovenia týkajúce sa bezpečnosti vozidiel a CO<sub>2</sub> a hlukových emisií z pneumatík, zatiaľ čo technické špecifikácie by sa mali ustanoviť vo vykonávacích opatreniach prijatých v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> Stanovisko zo 14. januára 2009 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku).

<sup>(2)</sup> Stanovisko Európskeho parlamentu z 10. marca 2009 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 22. júna 2009.

<sup>(3)</sup> Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (8) Komisia by mala byť predovšetkým splnomocnená stanoviť špecifické postupy, skúšky a požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel, komponentov a samostatných technických jednotiek, presnejšie vymedziť vlastnosti, ktoré musí spĺňať pneumatika, aby bola definovaná ako „pneumatika na špeciálne použitie“, „špeciálna terénna pneumatika“, „zosilnená pneumatika“, „pneumatika určená pre nadmernú záťaž“, „pneumatika pre jazdu na snehu“, „rezervná pneumatika na dočasné použitie typu T“ alebo „trakčná pneumatika“, ustanoviť osobitné bezpečnostné požiadavky pre vozidlá určené na cestnú prepravu nebezpečného tovaru v členských štátoch alebo medzi nimi, vyňať určité vozidlá alebo triedy vozidiel v kategóriách M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> z povinnosti inštalovať zdokonalené systémy núdzového brzdenia a systémy výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu, zmeniť limitné hodnoty valivého odporu a hluku valenia pre pneumatiky na základe zmien v skúšobných postupoch bez toho, aby došlo k zníženiu ochrany životného prostredia, ustanoviť postup určovania hladiny hluku pneumatík, skrátiť lehotu na dopredaj pneumatík, ktoré nespĺňajú požiadavky ustanovené v tomto nariadení a v jeho vykonávacích opatreniach, a zmeniť a doplniť prílohu IV tak, aby zahŕňala predpisy Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN), ktoré sú záväzné podľa rozhodnutia Rady 97/836/ES z 27. novembra 1997 vzhľadom na prístupenie Európskeho spoločenstva k Dohode Európskej hospodárskej Komisie Organizácie Spojených národov, ktorá sa týka prijatia jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, vybavenia a časti, ktoré môžu byť namontované a/alebo použité na kolesových vozidlách a podmienok pre vzájomné uznávanie udelených schválení na základe týchto predpisov<sup>(1)</sup>. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tohto nariadenia, okrem iného jeho doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (9) Okrem prebiehajúcej iniciatívy Komisie, ktorej cieľom je definovať systém klasifikácie ciest, by Komisia mala do 12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia predložiť návrh klasifikácie ciest v Európskej únii podľa toho, koľko hluku sa na nich vytvára, ktorým sa doplní monitorovanie hluku pri preprave prostredníctvom motorových vozidiel, s cieľom stanoviť vhodné priority a požiadavky na povrch vozoviek a určiť maximálne limitné hodnoty hluku v cestnej premávke.
- (10) Technický pokrok v oblasti systémov zdokonalenej bezpečnosti vozidla ponúka nové možnosti, čo sa týka zníženia počtu obetí dopravných nehôd. S cieľom znížiť v maximálnej miere počet obetí týchto nehôd, je potrebné zaviesť niektoré z príslušných nových technológií.
- (11) Povinné a dôsledné využívanie najmodernejších technológií výroby pneumatík a používanie pneumatík s nízkym valivým odporom je nevyhnutné na zníženie podielu emisií skleníkových plynov v cestnej premávke v rámci odvetvia dopravy, pričom zároveň sa majú podporovať inovácie, zamestnanosť a konkurencieschopnosť európskeho automobilového priemyslu.
- (12) Aby bolo možné zjednodušiť právne predpisy týkajúce sa typového schvaľovania tak, aby boli v súlade s odporúčaniami konečnej správy Skupiny na vysokej úrovni CARS 21, je vhodné zrušiť niekoľko smerníc bez toho, aby sa znížila úroveň ochrany účastníkov cestnej premávky. Požiadavky stanovené v tých smerniciach by sa mali preniesť do tohto nariadenia a tam, kde je to potrebné, nahradiť odkazmi na príslušné predpisy EHK OSN tak, ako boli začlenené do práva Spoločenstva v súlade s rozhodnutím 97/836/ES. Na zníženie administratívneho zaťaženia procesu typového schvaľovania je vhodné, aby sa výrobcom vozidiel umožnila získať typové schválenie na účely tohto nariadenia, v prípade potreby prostredníctvom získania schválenia v súlade s príslušným predpisom EHK OSN v zmysle prílohy IV tohto nariadenia.
- (13) Je vhodné stanoviť, aby boli vozidlá navrhnuté, skonštruované a zmontované tak, aby minimalizovali riziko zranenia pasažierov a ostatných účastníkov cestnej premávky. Na tento účel je potrebné, aby výrobcovia zabezpečili, aby vozidlá spĺňali príslušné požiadavky stanovené v tomto nariadení a v jeho vykonávacích opatreniach. Tieto ustanovenia by mali okrem iného obsahovať požiadavky týkajúce sa integrity konštrukcie, systémov slúžiacich na pomoc vodičovi pri ovládaní vozidla, systémov, ktoré zabezpečujú vodičovi viditeľnosť a poskytujú mu informácie o stave vozidla a okolia, svetelné systémy vozidla, systémy ochrany pasažierov vozidla, exteriér vozidla a príslušenstvo, hmotnosť vozidla a rozmery, pneumatiky vozidla a zdokonalené systémy vozidla a rôzne iné doplnky. Okrem toho je potrebné, aby boli vozidlá v súlade so špecifickými ustanoveniami týkajúcimi sa vozidiel a ich prípojných vozidiel prepravujúcich určitý tovar, alebo prípadne so špecifickými ustanoveniami týkajúcimi sa autobusov.
- (14) Pri zavedení harmonogramu nových špecifických požiadaviek na typové schvaľovanie vozidiel by sa mala vziať do úvahy technická realizovateľnosť týchto požiadaviek. Vo všeobecnosti by sa požiadavky mali zo začiatku uplatňovať iba na nové typy vozidiel. Pre existujúce typy vozidiel by sa mala poskytnúť dodatočná lehota na splnenie požiadaviek. Okrem toho povinná montáž systémov monitorovania tlaku v pneumatikách by sa spočiatku mala uplatňovať iba na osobné autá. Povinná montáž ostatných zdokonalených bezpečnostných prvkov by sa zo začiatku mala uplatňovať iba na ťažké nákladné vozidlá.
- (15) Komisia by mala pokračovať v hodnotení technickej a ekonomickej realizovateľnosti a trhovej zrelosti iných zdokonalených bezpečnostných prvkov a predložiť správu, ak je to vhodné vrátane návrhov na zmenu a doplnenie tohto nariadenia, do 1. decembra 2012, a potom každé tri roky.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 346, 17.12.1997, s. 78.

- (16) Komisia by mala zhodnotiť uskutočniteľnosť rozšírenia povinnej montáže systémov monitorovania tlaku v pneumatikách, systémov výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu a zdokonalených systémov núdzového brzdenia na ďalšie kategórie vozidiel a v prípade potreby navrhnúť zmenu a doplnenie tohto nariadenia.
- (17) Komisia by mala zhodnotiť uskutočniteľnosť sprísnenia požiadaviek na príľnavosť pneumatík na mokrom povrchu a v prípade potreby navrhnúť zmenu a doplnenie tohto nariadenia. Členské štáty by mali zaručiť efektívny dohľad nad trhom.
- (18) Plný potenciál zvyšovania bezpečnosti, znižovania emisií CO<sub>2</sub> a znižovania hluku premávky možno dosiahnuť iba v kombinácii so systémom označovania zameraného na informovanie spotrebiteľov o vlastnostiach pneumatík.
- (19) Je vhodné implementovať opatrenia uvedené v oznámení Komisie zo 7. februára 2007 s názvom Výsledky preskúmania stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel, zamerané na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z pneumatík. Toto zníženie by sa malo dosiahnuť prostredníctvom kombinácie pneumatík s nízkou hodnotou valivého odporu a použitím systémov monitorovania tlaku v pneumatikách. Zároveň je vhodné stanoviť požiadavky na zníženie hluku pneumatiky pri kontakte s vozovkou a požiadavky na adhéziu na mokrom povrchu, aby sa zabezpečilo, že sa zachová úroveň bezpečnosti pneumatík. Príslušný harmonogram implementácie by mal odrážať stupeň náročnosti plnenia týchto požiadaviek. Najmä z dôvodu náročnosti splnenia požiadaviek na hluk valenia a vzhľadom na čas, ktorý výrobcovia v tomto odvetví priemyslu potrebujú, aby nahradili existujúce série pneumatík, je vhodné, s ohľadom na nové pneumatiky už existujúcich typov, poskytnúť dlhšiu lehotu na implementáciu požiadaviek týkajúcich sa hluku valenia.
- (20) Niektoré kategórie pneumatík vrátane pneumatík typu „profesionálna terénna pneumatika“, ktoré podliehajú rýchlostným obmedzeniam, a pneumatík určených iba pre vozidlá zaregistrované pred rokom 1990, sa pravdepodobne budú vyrábať len vo veľmi malých množstvách. Preto je vhodné, aby sa tieto kategórie pneumatík vyňali z uplatňovania niektorých požiadaviek stanovených v tomto nariadení a v jeho vykonávacích opatreniach, ak sú takéto požiadavky nezlučiteľné s ich použitím, alebo ak je dodatočné zaťaženie spôsobené týmito požiadavkami neúmerné.
- (21) Pokiaľ ide o protektorované pneumatiky, Komisia by mala vykonať riadne posúdenie tohto odvetvia so zapojením všetkých zúčastnených strán a zhodnotiť, či je potrebná úprava regulačného rámca.
- (22) Je vhodné ustanoviť tolerancie, pokiaľ ide o limitné hodnoty valivého odporu a hluku valenia pre niektoré osobitné kategórie pneumatík, aby sa zohľadnili ich dizajnové a výkonové charakteristiky. Tieto tolerancie je vhodné stanoviť najmä pre pneumatiky, ktoré boli navrhnuté s cieľom zlepšiť trakciu a brzdný účinok za nepriaznivých snehových podmienok.
- (23) Pneumatiky na špeciálne použitie sa používajú na vozidlách vstupujúcich na miesta, kde sa vykonáva ťažba dreva alebo banské činnosti, a ich hlavným účelom je preto poskytovať v teréne lepšie vlastnosti ako pneumatiky určené len na použitie na vozovke. Na tento účel sú vyrobené z materiálov, vďaka ktorým sú odolnejšie voči poškodeniu než bežné pneumatiky, a majú blokový dezén. Keďže následkom oboch týchto nevyhnutných charakteristík je skutočnosť, že pneumatiky na špeciálne použitie spôsobujú viac hluku než bežné pneumatiky, malo by sa povoliť, aby mohli byť hlučnejšie než bežné pneumatiky.
- (24) Elektronické systémy riadenia stability, zdokonalené systémy núdzového brzdenia a systémy výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu majú v sebe potenciál značne znížiť počet obetí dopravných nehôd. Komisia by preto mala v súlade s predpismi EHK OSN stanoviť požiadavky na takéto systémy pre tie kategórie vozidiel, pri ktorých je ich použitie vhodné a pre ktoré existujú dôkazy, že zvýšia celkovú úroveň bezpečnosti. Pred začatím vykonávania týchto požiadaviek by sa malo zabezpečiť dostatočné prípravné obdobie, aby sa mohli prijať vykonávacie opatrenia a potom aj vývoj a montáž týchto zložitých technológií do vozidiel.
- (25) S účinnosťou od roku 2011 pre nové typové schválenia a od roku 2014 pre nové vozidlá by implementačné lehoty pre povinné vybavovanie elektronickými systémami riadenia stability pre ťažké úžitkové vozidlá mali nasledovať dátumy ustanovené v tomto nariadení.
- (26) Do zavedenia elektronických systémov riadenia stability by mala Komisia prijať opatrenia a rozbehnúť kampane na poskytnutie informácií o ich efektívnosti a na podporu ich predaja. Okrem toho by mala Komisia monitorovať vývoj cien, aby sa zamedzilo neprimeranému zvyšovaniu cien nových vozidiel v dôsledku ich vybavovania technológiami na splnenie nových bezpečnostných noriem.
- (27) Budúce opatrenia navrhované na základe tohto nariadenia alebo postupy, ktoré sa majú využívať pri jeho uplatňovaní, by mali byť v súlade so zásadami stanovenými v oznámení Komisie zo 7. februára 2007 o konkurenčnom regulačnom rámci pre automobilový priemysel pre 21. storočie. Konkrétne, na účely lepšej právnej regulácie a zjednodušenia a s cieľom zabrániť neustálej aktualizácii existujúcich právnych predpisov Spoločenstva o otázkach technických špecifikácií, by sa v tomto nariadení mali uvádzať odkazy na existujúce medzinárodné normy a predpisy bez toho, aby sa opakovali v právnom rámci Spoločenstva.

- (28) Je dôležité, aby náhradné diely pre systémy, ktoré patria do rámca tohto nariadenia, podliehali rovnocenným bezpečnostným požiadavkám a schvaľovacím postupom. Preto je vhodné zabezpečiť schvaľovanie náhradných komponentov a samostatných technických jednotiek.
- (29) Členské štáty by mali ustanoviť pravidlá týkajúce sa sankcií uplatniteľných v prípade porušenia ustanovení tohto nariadenia a zabezpečiť ich vykonávanie. Tieto sankcie by mali byť účinné, primerané a odrádzajúce.
- (30) Toto nariadenie súvisí s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 Európskeho parlamentu a Rady z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel <sup>(1)</sup>, a s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009 ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých úžitkových vozidiel <sup>(2)</sup>. Najmä opatrenia tohto nariadenia súvisiace so znižovaním emisií CO<sub>2</sub> by mali byť podľa možnosti prepojené s dodatočnými opatreniami na dosiahnutie ďalšieho zníženia CO<sub>2</sub> o 10 g na základe cieľa emisií CO<sub>2</sub> na úrovni 130 g.
- (31) Komisia by mala vo vhodnom čase navrhnúť ako integrovanejší prístup ďalšie zmeny a doplnenia tohto nariadenia alebo predložiť iné návrhy v súlade s komplexným hodnotením vplyvu, ktoré sa zaoberá všetkými možnými dodatočnými opatreniami na dosiahnutie želaných cieľov v súvislosti s emisiami CO<sub>2</sub> a vzťahuje sa na iné dostupné technológie na trhu vrátane technológií na zachovanie tlaku v pneumatikách, zlepšenia povrchu vozoviek a akýchkoľvek ďalších nových relevantných technológií, ako aj požiadaviek týkajúcich sa účinnosti klimatizácie, ktoré už majú alebo by mohli mať jednoznačný vplyv na valivý odpor pneumatík alebo ekonomizáciu používania paliva vo vozidlách a emisie CO<sub>2</sub>.
- (32) Pri riešení problému hluku v cestnej premávke by sa mal uplatňovať koherentný a komplexný prístup. Vzhľadom na to, že povrch vozoviek vo významnej miere prispieva k hluku v cestnej premávke, v súčasnosti prebieha revízia normy ISO 10844, ktorá by sa mala v tejto súvislosti posudzovať s prihliadnutím na cieľ ďalšej optimalizácie povrchu vozoviek. Členské štáty by mali v záujme zlepšenia kvality povrchu svojich vozoviek investovať viac v rámci existujúcich noriem ISO. Navyše by sa mala vypracovať komplexná politika emisií hluku týkajúca sa všetkých dopravných systémov, ktorá by sa okrem hluku v rámci cestnej premávky vzťahovala aj na hluk v oblasti leteckej a železničnej dopravy.
- (33) S účinnosťou od dátumov uplatňovania príslušných požiadaviek na nové vozidlá, nové komponenty a samostatné technické jednotky stanovených v tomto nariadení, by sa mali zrušiť tieto smernice:
- smernica Rady 70/221/EHS z 20. marca 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o nádržiach na kvapalné palivá a o zadných ochranných zariadeniach motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel <sup>(3)</sup>,
  - smernica Rady 70/222/EHS z 20. marca 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o miestach na inštalovanie a pripevnenie zadných registračných tabuliek na motorových a ich prípojných vozidlách <sup>(4)</sup>,
  - smernica Rady 70/311/EHS z 8. júna 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa mechanizmu riadenia motorových a ich prípojných vozidiel <sup>(5)</sup>,
  - smernica Rady 70/387/EHS z 27. júla 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa dverí motorových a ich prípojných vozidiel <sup>(6)</sup>,
  - smernica Rady 70/388/EHS z 27. júla 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o zvukových výstražných zariadeniach motorových vozidiel <sup>(7)</sup>,
  - smernica Rady z 71/320/EHS z 26. júla 1971 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o brzdomých zariadeniach určitých kategórií motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel <sup>(8)</sup>,
  - smernica Rady 72/245/EHS z 20. júna 1972 o rádiovom odrušení vozidiel (elektromagnetická kompatibilita) <sup>(9)</sup>,
  - smernica Rady 74/60/EHS zo 17. decembra 1973 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa vnútorného vybavenia motorových vozidiel <sup>(10)</sup>,

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1.

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 76, 6.4.1970, s. 23.

<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 76, 6.4.1970, s. 25.

<sup>(5)</sup> Ú. v. ES L 133, 18.6.1970, s. 10.

<sup>(6)</sup> Ú. v. ES L 176, 10.8.1970, s. 5.

<sup>(7)</sup> Ú. v. ES L 176, 10.8.1970, s. 12.

<sup>(8)</sup> Ú. v. ES L 202, 6.9.1971, s. 37.

<sup>(9)</sup> Ú. v. ES L 152, 6.7.1972, s. 15.

<sup>(10)</sup> Ú. v. ES L 38, 11.2.1974, s. 2.

- smernica Rady 74/61/EHS zo 17. decembra 1973 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o zariadeniach na ochranu proti neoprávnenému použitiu motorových vozidiel <sup>(1)</sup>,
- smernica Rady 74/297/EHS zo 4. júna 1974 o aproximácii zákonov členských štátov týkajúcich sa vnútorného vybavenia motorových vozidiel (chovanie riadiaceho mechanizmu v prípade nárazu) <sup>(2)</sup>,
- smernica Rady 74/408/EHS z 22. júla 1974, ktorá sa týka motorových vozidiel vzhľadom na sedadlá, ich ukotvenia a hlavové opierky <sup>(3)</sup>,
- smernica Rady 74/483/EHS zo 17. septembra 1974 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o vonkajších výčnelkoch motorových vozidiel <sup>(4)</sup>,
- smernica Rady 75/443/EHS z 26. júna 1975 o aproximácii zákonov členských štátov, týkajúca sa zariadenia pre spätný chod a rýchlobrzdového zariadenia motorových vozidiel <sup>(5)</sup>,
- smernica Rady 76/114/EHS z 18. decembra 1975 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o povinných štítkoch a nápisoch pre motorové vozidlá a ich prípojné vozidlá a ich umiestnení a spôsobe ich pripojenia <sup>(6)</sup>,
- smernica Rady 76/115/EHS z 18. decembra 1975 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa kotvových úchytiak bezpečnostných pásov motorových vozidiel <sup>(7)</sup>,
- smernica Rady 76/756/EHS z 27. júla 1976 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa osvetlenia a svetelných signalizačných zariadení na motorových a ich prípojných vozidlách <sup>(8)</sup>,
- smernica Rady 76/757/EHS z 27. júla 1976 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o odrazových sklách motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel <sup>(9)</sup>,
- smernica Rady 76/758/EHS z 27. júla 1976 o aproximácii právnych predpisov členských štátov, ktoré sa týkajú doplnkových obrysových svetiel, predných obrysových svetiel, zadných obrysových svetiel, brzdových svetiel, denných prevádzkových svetiel a bočných obrysových svetiel motorových a ich prípojných vozidiel <sup>(10)</sup>,
- smernica Rady 76/759/EHS z 27. júla 1976 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o smerových svetlách motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel <sup>(11)</sup>,
- smernica Rady 76/760/EHS z 27. júla 1976 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o osvetlení zadnej tabuľky s evidenčným číslom motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel <sup>(12)</sup>,
- smernica Rady 76/761/EHS z 27. júla 1976 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o predných svetlometoch motorových vozidiel, ktoré slúžia ako hlavné diaľkové a/alebo stretávacie svetlá, a o svetelných zdrojoch (žiarovkách a ostatných) určených pre schválené sústavy svetlometov motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel <sup>(13)</sup>,
- smernica Rady 76/762/EHS z 27. júla 1976 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o predných svetlách do hmly pre motorové vozidlá <sup>(14)</sup>,
- smernica Rady 77/389/EHS zo 17. mája 1977 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa zariadení na odtiahnutie motorových vozidiel <sup>(15)</sup>,
- smernica Rady 77/538/EHS z 28. júna 1977 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o zadných svetlách do hmly pre motorové vozidlá a ich prípojné vozidlá <sup>(16)</sup>,
- smernica Rady 77/539/EHS z 28. júna 1977 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o spätných svetlách pre motorové vozidlá a ich prípojné vozidlá <sup>(17)</sup>,
- smernica Rady 77/540/EHS z 28. júna 1977 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o parkovacích svetlách motorových vozidiel <sup>(18)</sup>,

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 38, 11.2.1974, s. 22.

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES L 165, 20.6.1974, s. 16.

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 221, 12.8.1974, s. 1.

<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 266, 2.10.1974, s. 4.

<sup>(5)</sup> Ú. v. ES L 196, 26.7.1975, s. 1.

<sup>(6)</sup> Ú. v. ES L 24, 30.1.1976, s. 1.

<sup>(7)</sup> Ú. v. ES L 24, 30.1.1976, s. 6.

<sup>(8)</sup> Ú. v. ES L 262, 27.9.1976, s. 1.

<sup>(9)</sup> Ú. v. ES L 262, 27.9.1976, s. 32.

<sup>(10)</sup> Ú. v. ES L 262, 27.9.1976, s. 54.

<sup>(11)</sup> Ú. v. ES L 262, 27.9.1976, s. 71.

<sup>(12)</sup> Ú. v. ES L 262, 27.9.1976, s. 85.

<sup>(13)</sup> Ú. v. ES L 262, 27.9.1976, s. 96.

<sup>(14)</sup> Ú. v. ES L 262, 27.9.1976, s. 122.

<sup>(15)</sup> Ú. v. ES L 145, 13.6.1977, s. 41.

<sup>(16)</sup> Ú. v. ES L 220, 29.8.1977, s. 60.

<sup>(17)</sup> Ú. v. ES L 220, 29.8.1977, s. 72.

<sup>(18)</sup> Ú. v. ES L 220, 29.8.1977, s. 83.

- smernica Rady 77/541/EHS z 28. júna 1977 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o bezpečnostných pásoch a zadržiavacích systémoch motorových vozidiel <sup>(1)</sup>,
- smernica Rady 77/649/EHS z 27. septembra 1977 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa výhľadu vodičov motorových vozidiel <sup>(2)</sup>,
- smernica Rady 78/316/EHS z 21. decembra 1977 o aproximácii právnych predpisov členských štátov, týkajúcich sa vnútorného vybavenia motorových vozidiel (označovanie ovládacieho zariadenia, kontrolných žiaroviek a ukazovateľov) <sup>(3)</sup>,
- smernica Rady 78/317/EHS z 21. decembra 1977 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa systémov odmrazovania a odhmlievania zasklených povrchov motorových vozidiel <sup>(4)</sup>,
- smernica Rady 78/318/EHS z 21. decembra 1977 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o stieračoch a ostrekovačoch motorových vozidiel <sup>(5)</sup>,
- smernica Rady 78/549/EHS z 12. júna 1978 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa krytov kolies motorových vozidiel <sup>(6)</sup>,
- smernica Rady 78/932/EHS zo 16. októbra 1978 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o hlavových opierkach sedadiel motorových vozidiel <sup>(7)</sup>,
- smernica Rady 89/297/EHS z 13. apríla 1989 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa bočnej ochrany (bočných ochranných zariadení) určitých motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel <sup>(8)</sup>,
- smernica Rady 91/226/EHS z 27. marca 1991 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o systémoch zabráňujúcich rozstrekovaniu pri určitých kategóriách motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel <sup>(9)</sup>,
- smernica Rady 92/21/EHS z 31. marca 1992 o hmotnostiach a rozmeroch motorových vozidiel kategórie M<sub>1</sub> <sup>(10)</sup>,
- smernica Rady 92/22/EHS z 31. marca 1992 o bezpečnostnom zasklení a zasklievacích materiáloch na motorových a ich prípojných vozidlách <sup>(11)</sup>,
- smernica Rady 92/23/EHS z 31. marca 1992 o pneumatikách motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a ich montáži <sup>(12)</sup>,
- smernica Rady 92/24/EHS z 31. marca 1992, ktorá sa týka zariadení alebo podobných rýchlostí obmedzujúcich palubných systémov určitých kategórií motorových vozidiel <sup>(13)</sup>,
- smernica Rady 92/114/EHS zo 17. decembra 1992, ktorá sa týka vonkajších výčnelkov zadného dielu kabíny motorových vozidiel kategórie N <sup>(14)</sup>,
- smernica Európskeho parlamentu a Rady 94/20/ES z 30. mája 1994 o mechanických spájacích zariadeniach motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o ich pripevnení k takým vozidlám <sup>(15)</sup>,
- smernica Európskeho parlamentu a Rady 95/28/ES z 24. októbra 1995 o horľavosti materiálov používaných v konštrukcii interiéru určitých kategórií motorových vozidiel <sup>(16)</sup>,
- smernica Európskeho parlamentu a Rady 96/27/ES z 20. mája 1996 o ochrane cestujúcich v motorových vozidlách v prípade bočného nárazu a o zmene a doplnení smernice 70/156/EHS <sup>(17)</sup>,
- smernica Európskeho parlamentu a Rady 96/79/ES zo 16. decembra 1996 o ochrane cestujúcich v motorových vozidlách v prípade bočného nárazu a ktorou sa mení a dopĺňa smernica 70/156/EHS <sup>(18)</sup>,
- smernica Európskeho parlamentu a Rady 97/27/ES z 22. júla 1997 týkajúca sa hmotností a rozmerov určitých kategórií motorových a ich prípojných vozidiel, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 70/156/EHS <sup>(19)</sup>,

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 220, 29.8.1977, s. 95.

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES L 267, 19.10.1977, s. 1.

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 81, 28.3.1978, s. 3.

<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 81, 28.3.1978, s. 27.

<sup>(5)</sup> Ú. v. ES L 81, 28.3.1978, s. 49.

<sup>(6)</sup> Ú. v. ES L 168, 26.6.1978, s. 45.

<sup>(7)</sup> Ú. v. ES L 325, 20.11.1978, s. 1.

<sup>(8)</sup> Ú. v. ES L 124, 5.5.1989, s. 1.

<sup>(9)</sup> Ú. v. ES L 103, 23.4.1991, s. 5.

<sup>(10)</sup> Ú. v. ES L 129, 14.5.1992, s. 1.

<sup>(11)</sup> Ú. v. ES L 129, 14.5.1992, s. 11.

<sup>(12)</sup> Ú. v. ES L 129, 14.5.1992, s. 95.

<sup>(13)</sup> Ú. v. ES L 129, 14.5.1992, s. 154.

<sup>(14)</sup> Ú. v. ES L 409, 31.12.1992, s. 17.

<sup>(15)</sup> Ú. v. ES L 195, 29.7.1994, s. 1.

<sup>(16)</sup> Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 1.

<sup>(17)</sup> Ú. v. ES L 169, 8.7.1996, s. 1.

<sup>(18)</sup> Ú. v. ES L 18, 21.1.1997, s. 7.

<sup>(19)</sup> Ú. v. ES L 233, 25.8.1997, s. 1.

— smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/91/ES zo 14. decembra 1998, týkajúca sa motorových a ich prípojných vozidiel určených na cestnú prepravu nebezpečného tovaru, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 70/156/EHS týkajúca sa typového schválenia motorových a ich prípojných vozidiel <sup>(1)</sup>,

— smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/40/ES z 26. júna 2000 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o prednej ochrane motorových vozidiel proti podbehnutiu, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/156/EHS <sup>(2)</sup>,

— smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/56/ES z 27. septembra 2001 o vykurovacích systémoch pre motorové vozidlá a ich prípojné vozidlá, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/156/EHS a ruší smernica Rady 78/548/EHS <sup>(3)</sup>,

— smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/85/ES z 20. novembra 2001 týkajúca sa osobitných ustanovení pre vozidlá, používané na prepravu cestujúcich, v ktorých sa nachádza viac ako osem sedadiel, okrem sedadla pre vodiča a ktorou sa mení a dopĺňa smernica 70/156/EHS a smernica 97/27/ES <sup>(4)</sup>,

— smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/97/ES z 10. novembra 2003 o aproximácii právnych predpisov členských štátov, ktoré sa vzťahujú na typové schválenie zariadení pre nepriamy výhľad a vozidiel vybavených takými zariadeniami, o zmene a doplnení smernice 70/156/EHS a o zrušení smernice 71/127/EHS <sup>(5)</sup>.

(34) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to dosiahnutie vnútorného trhu prostredníctvom zavedenia spoločných technických požiadaviek týkajúcich bezpečnosti a environmentálnych vlastností motorových vozidiel a pneumatík, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, a z hľadiska jeho rozsahu ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

## KAPITOLA I

### PREDMET ÚPRAVY, ROZSAH PÔSOBNOSTI A VYMEDZENIE POJMOV

#### Článok 1

#### Predmet úpravy

Týmto nariadením sa stanovujú požiadavky na:

1. typové schvaľovanie motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá so zreteľom na ich bezpečnosť,
2. typové schvaľovanie motorových vozidiel, pokiaľ ide o systémy monitorovania tlaku v pneumatikách, ich bezpečnosť, palivovú účinnosť, emisie CO<sub>2</sub>, a pokiaľ ide o ukazovatele radenia prevodových stupňov, ich palivovú účinnosť a emisie CO<sub>2</sub>, a
3. typové schvaľovanie novo vyrobených pneumatík so zreteľom na ich bezpečnosť, hodnoty valivého odporu a emisie hluku valenia.

#### Článok 2

#### Rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa uplatňuje na vozidlá kategórií M, N a O a systémy, komponenty a samostatné technické jednotky pre ne určené v zmysle oddielu A prílohy II smernice 2007/46/ES podľa článkov 5 až 12 tohto nariadenia.

#### Článok 3

#### Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje vymedzenie pojmov stanovené v článku 3 smernice 2007/46/ES.

Okrem toho sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „elektronické riadenie stability“ je elektronická funkcia riadenia stability vozidla, ktorá zlepšuje dynamickú stabilitu vozidla;
2. „vozidlo kategórie I M<sub>2</sub> alebo M<sub>3</sub>“ je vozidlo kategórie M<sub>2</sub> alebo M<sub>3</sub> s kapacitou presahujúcou 22 cestujúcich okrem vodiča, konštruované s plochami pre stojacich cestujúcich, tak aby boli možné časté pohyby cestujúcich;
3. „vozidlo kategórie A M<sub>2</sub> alebo M<sub>3</sub>“ je vozidlo kategórie M<sub>2</sub> alebo M<sub>3</sub> s kapacitou presahujúcou 22 cestujúcich okrem vodiča, konštruované s plochami pre stojacich cestujúcich; a má sedadlá a miesta pre stojacich cestujúcich;
4. „systém výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu“ je systém, ktorý varuje vodiča pred neúmyselným vybočením z jazdného pruhu;

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 11, 16.1.1999, s. 25.

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES L 203, 10.8.2000, s. 9.

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 292, 9.11.2001, s. 21.

<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 42, 13.2.2002, s. 1.

<sup>(5)</sup> Ú. v. EÚ L 25, 29.1.2004, s. 1.

5. „zdokonalený systém núdzového brzdenia“ je systém, ktorý môže automaticky rozpoznať núdzovú situáciu a uviesť do činnosti brzdomý systém vozidla s cieľom spomaliť vozidlo a predísť kolízii alebo ju zmierniť;
6. „index nosnosti“ je jedno alebo dve čísla, udávajúce zaťaženie, ktoré môže jedna pneumatika na jednoduchom alebo zdvojenom kolese zniesť pri rýchlosti zodpovedajúcej priradenej rýchlostnej kategórii a pri prevádzke, ktorá je v súlade s požiadavkami špecifikovanými výrobcom;
7. „systém monitorovania tlaku v pneumatikách“ je systém namontovaný vo vozidle, schopný vyhodnotiť tlak v pneumatikách alebo zmenu tlaku v časovom intervale a preniesť príslušné informácie používateľovi počas prevádzky vozidla;
8. „pneumatika na špeciálne použitie“ je pneumatika určená na použitie na vozovke i v teréne alebo v iných špeciálnych podmienkach;
9. „špeciálna terénna pneumatika“ je podskupinou pneumatiky na špeciálne použitie použíwanej predovšetkým v teréne za nepriaznivých podmienok;
10. „zosilnená pneumatika“ alebo „pneumatika na mimoriadne zaťaženie“ je konštrukcia pneumatiky triedy C1, ktorej kostra plášte je určená na väčšie zaťaženie, než je zaťaženie príslušnej štandardnej pneumatiky;
11. „pneumatika pre jazdu na snehu“ je pneumatika, ktorej vzor dezénu, zloženie alebo štruktúra dezénu sú navrhnuté v prvom rade tak, aby táto pneumatika mala v snehových podmienkach lepší výkon ako normálna pneumatika, pokiaľ ide schopnosť uviesť vozidlo do pohybu alebo ho udržať v pohybe;
12. „rezervná pneumatika na dočasné použitie typu T“ je rezervná pneumatika na dočasné použitie navrhnutá na použitie pri hustiacom tlaku, ktorý je vyšší ako je stanovený pre štandardné alebo zosilnené pneumatiky;
13. „trakčná pneumatika“ je pneumatika triedy C2 alebo C3 s označením M + S alebo M.S alebo M&S a určená na montáž na hnaciu nápravu alebo nápravy vozidla;
14. „nechránený účastník cestnej premávky“ je chodec, cyklista alebo motocyklista;
15. „ukazovateľ radenia prevodových stupňov“ alebo „GSI“ je viditeľný ukazovateľ, ktorý vodičovi odporúča preradiť rýchlosť;
16. „manuálna prevodovka“ je prevodovka, ktorú je možné ovládať v takom režime, že radenie medzi všetkými alebo niektorými prevodovými stupňami je okamžitým dôsledkom činnosti vodiča, bez ohľadu na spôsob, akým sa to fyzicky vykoná; toto nezahŕňa systémy, v ktorých môže vodič len vopred určiť stratégiu radenia prevodových stupňov alebo obmedziť počet prevodových stupňov, a kde radenie prevodových stupňov sa spúšťa nezávisle od rozhodnutia vodiča podľa určitých vzoriek jazdy.

## KAPITOLA II

## POVINNOSTI VÝROBCOV

## Článok 4

## Všeobecné povinnosti

1. Výrobcovia preukazujú, že všetky nové vozidlá, ktoré sa predávajú, registrujú alebo uvádzajú do prevádzky v rámci Spoločenstva, sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.
2. Výrobcovia sa môžu rozhodnúť, že požiadajú o typové schválenie, pokiaľ ide o všetky systémy a inštaláciu všetkých komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktorých sa týka toto nariadenie, alebo o typové schválenie, pokiaľ ide o jeden alebo viacero systémov, inštaláciu jedného alebo viacerých komponentov a jednej alebo viacerých samostatných technických jednotiek, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie. Typové schválenie v súlade s predpismi EHK OSN uvedeními v prílohe IV sa považuje za typové schválenie ES v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.
3. Výrobcovia preukazujú, že všetky nové systémy, komponenty a samostatné technické jednotky, ktoré sa predávajú alebo uvádzajú do prevádzky v rámci Spoločenstva, sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

## Článok 5

## Všeobecné požiadavky a skúšky

1. Výrobcovia zabezpečia, že vozidlá sú navrhnuté, skonštruované a zmontované tak, aby minimalizovali riziko zranenia pasažierov vo vozidle a ostatných účastníkov cestnej premávky.
2. Výrobcovia zabezpečia, že vozidlá, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky sú v súlade s príslušnými požiadavkami stanovenými v tomto nariadení a jeho vykonávacích opatreniach vrátane požiadaviek týkajúcich sa:
  - a) celistvosti (neporušenosti) karosérie vozidla vrátane nárazových skúšok;
  - b) systémov slúžiacich na pomoc vodičovi pri ovládaní vozidla vrátane systémov riadenia, brzdenia a elektronických systémov riadenia stability;
  - c) systémov, ktoré zabezpečujú vodičovi viditeľnosť a poskytujú mu informácie o stave vozidla a okolia vrátane zasklenia, zrkadiel a informačných systémoch pre vodiča;
  - d) svetelných systémov vozidla;
  - e) ochrany osôb vo vozidle vrátane vnútorného vybavenia, opierok hlavy, bezpečnostných pásov, kotvových úchytiak „ISOFIX“ alebo zabudovaných detských zadržiavacích systémov a dverí vozidla;
  - f) exteriéru vozidla a príslušenstva;
  - g) elektromagnetickej kompatibility;

- h) zvukových výstražných zariadení;
- i) vykurovacích systémov;
- j) zariadení zabráňujúcim neoprávnenému použitiu vozidla;
- k) identifikačných systémov vozidla;
- l) hmotnosti a rozmerov;
- m) bezpečnosti elektrických prístrojov a zariadení;
- n) ukazovateľov radenia prevodových stupňov.

3. Požiadavky uvedené v odsekoch 1 a 2 sa vzťahujú na vozidlá a systémy, komponenty a samostatné technické jednotky pre ne určené, uvedené v prílohe I.

#### Článok 6

##### Osobitné požiadavky na určité vozidlá kategórií N a O

1. Okrem požiadaviek obsiahnutých v článkoch 5, 8, 9, 10 a 12 a ich vykonávacích opatreniach musia vozidlá v kategóriách N a O podľa potreby spĺňať požiadavky stanovené v odsekoch 2 až 5 tohto článku a jeho vykonávacích opatreniach.
2. Vozidlá kategórií N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> musia byť skonštruované tak, aby sa v prípade čelnej zrážky s iným vozidlom, minimalizovalo riziko zranenia osoby vo vozidle z dôvodu podbehnutia.
3. Vozidlá kategórií N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> musia byť skonštruované tak, aby sa zabezpečilo, že v prípade bočného nárazu do vozidla nechráneným účastníkom cestnej premávky sa riziko zranenia nechráneného účastníka cestnej premávky z dôvodu podbehnutia minimalizuje.
4. Kabína vozidla alebo priestor pre vodiča a cestujúcich musí byť dostatočne pevná na to, aby poskytla cestujúcim ochranu v prípade nárazu, berúc do úvahy predpis EHK OSN č. 29.
5. Vozidlá kategórií N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> musia byť skonštruované tak, aby sa minimalizoval vplyv rozstrelu vodnej peny z vozidla na viditeľnosť z ostatných vozidiel.

#### Článok 7

##### Osobitné požiadavky na vozidlá kategórií M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub>

1. Okrem požiadaviek obsiahnutých v článkoch 5, 8, 9, 10 a 12 a ich vykonávacích opatreniach musia vozidlá kategórií M<sub>2</sub>

a M<sub>3</sub> spĺňať požiadavky stanovené v odsekoch 2 až 5 tohto článku a jeho vykonávacích opatreniach.

2. Nosnosť vozidla vrátane sediacich a stojacich osôb a používateľov invalidných vozíkov musí zodpovedať hmotnosti, veľkosti a usporiadaniu vozidla.

3. Karosérie vozidiel musia byť navrhnuté a skonštruované tak, aby umožnili bezpečné a stabilné ovládanie aj plne naloženého vozidla. Prijímú sa vhodné ustanovenia na zabezpečenie bezpečného vstupu do vozidla a výstupu z neho, najmä v prípade núdze.

4. Vozidlá triedy I musia umožniť vstup pre ľudí so zníženou pohyblivosťou vrátane používateľov invalidných vozíkov.

5. Materiály použité pri konštrukcii vnútornej časti karosérie autobusu a autokaru musia v maximálnej miere zabrániť alebo aspoň spomaliť šírenie ohňa s cieľom umožniť osobám opustiť vozidlo v prípade požiaru.

#### Článok 8

##### Klasifikácia pneumatík

1. Typy pneumatík sa klasifikujú takto:
  - a) pneumatiky triedy C1 – pneumatiky určené najmä pre vozidlá kategórií M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, O<sub>1</sub> a O<sub>2</sub>;
  - b) pneumatiky triedy C2 – pneumatiky určené najmä pre vozidlá kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> s indexom nosnosti pre jednoduché koleso ≤ 121 a so symbolom rýchlostnej kategórie ≥ „N“;
  - c) pneumatiky triedy C3 – pneumatiky určené najmä pre vozidlá kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> s jedným z týchto indexov nosnosti:
    - i) index nosnosti pre jednoduché koleso ≤ 121 a so symbolom rýchlostnej kategórie ≤ „M“;
    - ii) index nosnosti pre jednoduché koleso ≥ 122.

Typ pneumatiky môže byť klasifikovaný vo viac ako jednej triede za predpokladu, že spĺňa všetky príslušné požiadavky každej triedy, v ktorej je schválený.

2. Uplatňuje sa zoznam indexov nosnosti a ich príslušných hmotností, obsiahnutých v predpisoch EHK OSN č. 30 a 54.

## Článok 9

**Osobitné ustanovenia týkajúce sa pneumatík vozidla, montáže pneumatík a systémov monitorovania tlaku v pneumatikách**

1. Všetky pneumatiky, ktoré tvoria súčasť vybavenia vozidla vrátane, podľa potreby, akýchkoľvek rezervných pneumatík, musia byť vhodné na použitie na vozidle, na ktoré sú určené, najmä so zreteľom na ich rozmery a na ich vlastnosti týkajúce sa rýchlostných a záťažových výkonnostných charakteristík.

2. Vozidlá kategórie M<sub>1</sub> musia byť vybavené presným systémom monitorovania tlaku v pneumatikách, schopným v prípade potreby vo vnútri vozidla upozorniť vodiča na stratu tlaku v ktorejkoľvek pneumatike, a to v záujme optimálnej spotreby paliva a bezpečnosti cestnej premávky. Na dosiahnutie tohto cieľa sa stanovujú primerané limitné hodnoty v technických špecifikáciách, ktoré navyše umožnia technologicky neutrálny a z hľadiska nákladov efektívny prístup k rozvoju presných systémov monitorovania tlaku v pneumatikách.

3. Všetky pneumatiky triedy C<sub>1</sub> musia spĺňať požiadavky na adhéziu na mokrom povrchu obsiahnuté v časti A prílohy II.

4. Všetky pneumatiky musia spĺňať požiadavky na odpor valenia obsiahnuté v časti B prílohy II.

5. Všetky pneumatiky musia spĺňať požiadavky na hluk valenia obsiahnuté v časti C prílohy II.

6. Odseky 3, 4 a 5 sa neuplatňujú na:

- a) pneumatiky s rýchlostnou kategóriou menšou než 80 km/h;
- b) pneumatiky, ktorých menovitý priemer ráfika nepresahuje 254 mm alebo je rovný alebo väčší než 635 mm;
- c) rezervné pneumatiky na dočasné použitie typu T;
- d) pneumatiky určené na montáž len na vozidlá registrované prvýkrát pred 1. októbrom 1990;
- e) pneumatiky vybavené dodatočnými zariadeniami na zlepšenie trakčných vlastností.

7. Požiadavky na odpor a hluk valenia stanovené v častiach B a C prílohy II sa neuplatňujú na špeciálne terénne pneumatiky.

## Článok 10

**Zdokonalené systémy vozidla**

1. S ohľadom na výnimky ustanovené v súlade s článkom 14 ods. 3 písm. a) musia byť vozidlá kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> vybavené zdokonaleným systémom núdzového brzdenia, ktorý musí spĺňať požiadavky tohto nariadenia a jeho vykonávacích opatrení.

2. S ohľadom na výnimky ustanovené v súlade s článkom 14 ods. 3 písm. a) musia byť vozidlá kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> vybavené systémom výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu, ktorý musí spĺňať požiadavky tohto nariadenia a jeho vykonávacích opatrení.

## Článok 11

**Ukazovatele preradenia prevodových stupňov**

Vozidlá kategórie M<sub>1</sub> s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 610 kg a vozidlá, ktorých typové schválenie je predĺžené v súlade s článkom 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007, ktoré sú vybavené manuálnou prevodovkou, musia byť vybavené ukazovateľom preradenia prevodových stupňov v súlade s požiadavkami tohto nariadenia a jeho vykonávacích predpisov.

## Článok 12

**Elektronické systémy riadenia stability**

1. Vozidlá kategórií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> musia byť vybavené elektronickým systémom riadenia stability, ktorý spĺňa požiadavky tohto nariadenia a jeho vykonávacích opatrení.

2. S výnimkou terénnych vozidiel ustanovených v prílohe II oddiel A body 4.2 a 4.3 smernice 2007/46/ES musia byť tieto vozidlá vybavené elektronickým systémom riadenia stability, ktorý spĺňa požiadavky tohto nariadenia a jeho vykonávacích opatrení:

- a) vozidlá kategórií M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub>, okrem tých, ktoré majú viac ako tri nápravy, klbové autobusy a autokary, a autobusy triedy I alebo triedy A;
- b) vozidlá kategórií N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>, okrem tých, ktoré majú viac ako tri nápravy, návesové ťahače s celkovou hmotnosťou vozidla od 3,5 do 7,5 tony, a vozidlá na špeciálne účely v zmysle prílohy II oddiel A body 5.7 a 5.8 smernice 2007/46/ES;
- c) vozidlá kategórií O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> vybavené pneumatickým zavesením, okrem tých, ktoré majú viac ako tri nápravy, prívesov na nadrozmerný náklad a prívesov s plochami pre stojacich cestujúcich.

## KAPITOLA III

**POVINNOSTI ČLENSKÝCH ŠTÁTOV**

## Článok 13

**Typové schvaľovanie vozidiel, komponentov a samostatných technických jednotiek**

1. S účinnosťou od 1. novembra 2011 vnútroštátne orgány odmietnu udeliť z dôvodov súvisiacich s elektronickými systémami riadenia stability typové schválenie ES alebo vnútroštátne typové schválenie novým typom vozidiel kategórií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub>, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

V nadväznosti na dátumy implementácie stanovené v tabuľke 1 prílohy V odmietnu vnútroštátne orgány udeliť z dôvodov súvisiacich s elektronickými systémami riadenia stability typové schválenie ES alebo vnútroštátne typové schválenie novým typom vozidiel kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

2. S účinnosťou od 1. novembra 2012 vnútroštátne orgány odmietnu udeliť z dôvodov súvisiacich s bezpečnosťou vozidiel a s pneumatikami, na ktoré sa vzťahujú články 5 až 8, článok 9 ods. 2 a článok 11:

- a) typové schválenie ES alebo vnútroštátne typové schválenie novým typom vozidiel kategórií špecifikovaných v uvedených článkoch a v ich vykonávacích opatreniach, pokiaľ tieto vozidlá nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami; a
- b) typové schválenie ES novému komponentu/samostatnej technickej jednotke súvisiacej s novými typmi komponentov alebo samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ tieto nové komponenty alebo samostatné technické jednotky nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

3. S účinnosťou od 1. novembra 2012 vnútroštátne orgány odmietnu udeliť z dôvodov súvisiacich s pneumatikami, na ktoré sa vzťahuje článok 9 ods. 1, 3 a 7 a príloha II, s výnimkou limitných hodnôt valivého odporu stanovených v tabuľke 2 časti B prílohy II, typové schválenie ES komponentu/samostatnej technickej jednotke, pokiaľ ide o nové druhy pneumatík, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

S účinnosťou od 1. novembra 2013 vnútroštátne orgány odmietnu udeliť z dôvodov súvisiacich s pneumatikami, na ktoré sa vzťahuje článok 9 ods. 1 a 3 až 7 a príloha II, s výnimkou limitných hodnôt valivého odporu stanovených v tabuľke 2 časti B prílohy II, typové schválenie ES alebo vnútroštátne typové schválenie novým typom vozidiel kategórií M, N a O, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

4. Po dátumoch implementácie stanovených v tabuľke 2 prílohy V vnútroštátne orgány z dôvodov súvisiacich s elektronickými systémami riadenia stability nepovažujú na účely článku 26 smernice 2007/46/ES osvedčenia o zhode pre nové vozidlá kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O za platné, a zakážu registráciu, predaj a uvedenie takýchto vozidiel do prevádzky, pokiaľ tieto vozidlá nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

5. S účinnosťou od 1. novembra 2014 a z dôvodov súvisiacich s bezpečnosťou vozidiel a s pneumatikami, na ktoré sa vzťahujú články 5, 6, 7 a 8, článok 9 ods. 1 až ods. 4, článok 11, článok 12 ods. 1 a časti A a B prílohy II, s výnimkou limitných hodnôt valivého odporu pre pneumatiky triedy C3

a limitných hodnôt stanovených v tabuľke 2 časti B prílohy II, vnútroštátne orgány:

- a) nebudú považovať osvedčenia o zhode pre nové vozidlá z kategórií špecifikovaných v uvedených článkoch za platné na účely článku 26 smernice 2007/46/ES a zakážu registráciu, predaj a uvedenie takýchto vozidiel do prevádzky, pokiaľ tieto vozidlá nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami; a
- b) zakážu predaj a uvedenie do prevádzky nových komponentov alebo samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ tieto nové komponenty alebo samostatné technické jednotky nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

6. S účinnosťou od 1. novembra 2016 a z dôvodov súvisiacich s hlučnosťou pneumatík a v prípade pneumatík triedy C3 tiež z dôvodov súvisiacich s valivým odporom pneumatík, s výnimkou limitných hodnôt valivého odporu stanovených v tabuľke 2 časti B prílohy II, vnútroštátne orgány:

- a) nebudú považovať osvedčenia o zhode pre nové vozidlá kategórií M, N a O za platné na účely článku 26 smernice 2007/46/ES a zakážu registráciu, predaj a uvedenie takýchto vozidiel do prevádzky, pokiaľ tieto vozidlá nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami; a
- b) zakážu predaj a uvedenie do prevádzky nových pneumatík určených pre tieto vozidlá, pokiaľ tieto pneumatiky nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

7. S účinnosťou od 1. novembra 2016 vnútroštátne orgány odmietnu udeliť z dôvodov súvisiacich s valivým odporom pneumatík typové schválenie ES komponentom/samostatným technickým jednotkám týkajúce sa nových typov pneumatík, ktoré nie sú v súlade s limitnými hodnotami valivého odporu stanovenými v tabuľke 2 časti B prílohy II.

8. S účinnosťou od 1. novembra 2016 vnútroštátne orgány odmietnu udeliť z dôvodov súvisiacich s valivým odporom pneumatík typové schválenie ES alebo vnútroštátne schválenie novým typom vozidiel kategórií M, N a O, ktoré nie sú v súlade s limitnými hodnotami valivého odporu stanovenými v tabuľke 2 časti B prílohy II.

9. S účinnosťou od 1. novembra 2018 vnútroštátne orgány:

- a) nebudú považovať z dôvodov súvisiacich s limitnými hodnotami valivého odporu pneumatík tried C1 a C2 stanovených v tabuľke 2 časti B prílohy II osvedčenia o zhode pre nové vozidlá kategórií M, N a O za platné na účely článku 26 smernice 2007/46/ES a zakážu registráciu, predaj a uvedenie takýchto vozidiel do prevádzky, pokiaľ tieto vozidlá nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami; a

b) zakázať predaj a uvedenie do prevádzky nových pneumatík určených pre tieto vozidlá, pokiaľ tieto pneumatiky nie sú v súlade s limitnými hodnotami valivého odporu stanovenými v tabuľke 2 časti B prílohy II.

10. S účinnosťou od 1. novembra 2020 vnútroštátne orgány:

a) nebudú považovať z dôvodov súvisiacich s limitnými hodnotami valivého odporu pneumatík triedy C3 stanovených v tabuľke 2 časti B prílohy II osvedčenia o zhode pre nové vozidlá kategórií M, N a O za platné na účely článku 26 smernice 2007/46/ES a zakázať registráciu, predaj a uvedenie takýchto vozidiel do prevádzky, pokiaľ tieto vozidlá nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami, a

b) zakázať predaj a uvedenie do prevádzky nových pneumatík určených pre tieto vozidlá, pokiaľ tieto pneumatiky nie sú v súlade s limitnými hodnotami valivého odporu stanovenými v tabuľke 2 časti B prílohy II.

11. Pneumatiky tried C1, C2 a C3 vyrobené pred dátumami stanovenými v odsekoch 5, 6, 9 a 10 a nie sú v súlade s požiadavkami prílohy II je možné predávať počas obdobia nepresahujúceho 30 mesiacov od týchto dátumov.

12. S účinnosťou od 1. novembra 2013 vnútroštátne orgány odmietnu udeliť z dôvodov súvisiacich s bezpečnosťou vozidiel, na ktoré sa vzťahuje článok 10, typové schválenie ES alebo vnútroštátne typové schválenie novým typom vozidiel kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>, pokiaľ také vozidlá nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

13. S účinnosťou od 1. novembra 2015 vnútroštátne orgány nebudú považovať z dôvodov súvisiacich s bezpečnosťou vozidiel, na ktoré sa vzťahuje článok 10, osvedčenia o zhode pre nové vozidlá kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> za platné na účely článku 26 smernice 2007/46/ES a zakázať registráciu, predaj a uvedenie takýchto vozidiel do prevádzky, pokiaľ tieto vozidlá nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

14. Vnútroštátne orgány povolia predaj vozidiel, komponentov a samostatných technických jednotiek a ich uvedenie do prevádzky, ktoré boli typovo schválené pred dátumami uvedenými v odsekoch 1, 2 a 3 a budú naďalej udeľovať predĺženie schválenia na tie vozidlá, komponenty a samostatné technické jednotky v zmysle podmienok regulačného aktu, podľa ktorého boli pôvodne udelené, pokiaľ požiadavky, ktoré sa uplatňujú na takéto vozidlá, komponenty alebo samostatné technické jednotky neboli týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami zmenené alebo doplnené o ďalšie požiadavky.

Vnútroštátne orgány povolia predaj náhradných dielov a samostatných technických jednotiek a ich uvedenie do prevádzky a budú naďalej udeľovať predĺženie ich typového schválenia ES, s výnimkou náhradných pneumatík určených pre vozidlá typovo schválené pred dátumom uvedeným

v odsekoch 1, 2 a 3 v zmysle podmienok regulačného aktu, podľa ktorého boli pôvodne udelené.

15. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 1 až 14 tohto článku a za podmienky nadobudnutia účinnosti vykonávacích opatrení uvedených v článku 14, ak o to výrobca požiadava, vnútroštátne orgány nesmú z dôvodov súvisiacich s bezpečnosťou vozidiel a s pneumatikami uvedenými v článkoch 5 až 12:

a) odmietnuť udelenie typového schválenia ES alebo vnútroštátneho typového schválenia pre nový typ vozidla alebo nový typ komponentu/samostatnej technickej jednotky alebo zakázať registráciu, predaj alebo uvedenie nového vozidla do prevádzky, pokiaľ je príslušné vozidlo, komponent alebo samostatná technická jednotka v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami, alebo

b) zakázať predaj alebo uvedenie nového komponentu alebo samostatnej technickej jednotky do prevádzky, pokiaľ je príslušné vozidlo, komponent alebo samostatná technická jednotka v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

#### KAPITOLA IV

#### VYKONANIE

##### Článok 14

#### Vykonávacie opatrenia

1. Komisia prijme tieto vykonávacie opatrenia:

a) podrobné pravidlá týkajúce sa osobitných postupov, skúšok a technických požiadaviek na typové schvaľovanie motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a komponentov a samostatných technických jednotiek so zreteľom na ustanovenia článkov 5 až 12;

b) podrobné pravidlá týkajúce sa osobitných bezpečnostných požiadaviek pre vozidlá určené na cestnú prepravu nebezpečného nákladu v členských štátoch alebo medzi nimi, zohľadňujúc predpis EHK OSN č. 105;

c) presnejšie vymedzenie fyzikálnych vlastností a výkonnostných požiadaviek, ktoré musí pneumatika spĺňať, aby bola definovaná ako „pneumatika na špeciálne použitie“, „špeciálna terénna pneumatika“, „zosilnená pneumatika“, „pneumatika na mimoriadne zaťaženie“, „pneumatika pre jazdu na snehu“, „rezervná pneumatika na dočasné použitie typu T“ alebo „trakčná pneumatika“ v súlade s bodmi 8 až 13 druhého odseku článku 3;

d) opatrenia na zmenu a doplnenie limitných hodnôt valivého odporu a hluku valenia ustanovených v prílohe II časti B a C v rozsahu potrebnom v dôsledku zmien v skúšobných postupoch a bez toho, aby došlo k zníženiu ochrany životného prostredia;

e) podrobné predpisy týkajúce sa postupu merania hladiny hluku uvedené v bode 1 časti C prílohy II;

f) opatrenia na zmenu a doplnenie prílohy IV, aby táto zahŕňala predpisy EHK OSN, ktoré sú záväzné podľa článku 4 ods. 4 rozhodnutia 97/836/ES.

2. Opatrenia uvedené v odseku 1 s výnimkou tých, ktoré sa týkajú ustanovení článku 10, budú prijaté do 31. decembra 2010.

Opatrenia týkajúce sa článku 10 budú prijaté do 31. decembra 2011.

3. Komisia môže prijať tieto vykonávacie opatrenia:

a) opatrenia na vylúčenie určitých vozidiel alebo triedy vozidiel kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> z povinnosti inštalovať zdokonalené systémy uvedené v článku 10, ak sa v nadväznosti na analýzu nákladov a prínosov a pri zohľadnení všetkých relevantných bezpečnostných aspektov preukáže, že inštalácia týchto systémov nie je primeraná pre dotknuté vozidlá alebo triedy vozidiel;

b) do 31. decembra 2010 na základe analýzy nákladov a prínosov opatrenia na skrátenie obdobia ustanoveného v článku 13 ods. 11, ktoré je možné diferencovať podľa príslušnej triedy alebo kategórie dotknutých pneumatík.

4. Opatrenia uvedené v tomto článku, zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia okrem iného jeho doplnením, sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 15 ods. 2

#### Článok 15

##### Výbor

1. Komisii pomáha Technický výbor – motorové vozidlá zriadený článkom 40 ods. 1 smernice 2007/46/ES.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

#### KAPITOLA V

#### ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

#### Článok 16

##### Sankcie za nedodržiavanie povinností

1. Členské štáty stanovia pravidlá o sankciách uplatniteľných pri porušení ustanovení tohto nariadenia a jeho vykonávacích opatrení výrobcami a prijímú všetky potrebné opatrenia na

zabezpečenie ich vykonávania. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto ustanovenia Komisii do 20. februára 2011, alebo prípadne najneskôr do 18 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti príslušného vykonávacieho opatrenia, a bezodkladne jej oznámia každú ich následnú zmenu a doplnenie.

2. Druhy porušení, ktoré sú predmetom sankcií, zahŕňajú aspoň tieto porušenia:

a) nepravdivé vyhlásenia počas postupu typového schválenia alebo postupu vedúceho k zrušeniu;

b) falšovanie výsledkov skúšok na účely typového schválenia;

c) neposkytnutie údajov alebo technických špecifikácií, ktoré by mohli viesť k zrušeniu alebo odobratiu typového schválenia.

#### Článok 17

##### Predkladanie správ

Do 1. decembra 2012 a potom každé tri roky predloží Komisia Európskemu parlamentu a Rade správu vrátane, v prípade potreby, návrhov na zmenu tohto nariadenia alebo iných príslušných právnych predpisov Spoločenstva týkajúcich sa začlenenia ďalších nových bezpečnostných prvkov.

#### Článok 18

##### Zmeny a doplnenia smernice 2007/46/ES

Prílohy IV, VI, XI a XV k smernici 2007/46/ES sa menia a dopĺňajú v súlade s prílohou III k tomuto nariadeniu.

#### Článok 19

##### Zrušovacie ustanovenie

1. Smernice 70/221/EHS, 70/222/EHS, 70/311/EHS, 70/387/EHS, 70/388/EHS, 71/320/EHS, 72/245/EHS, 74/60/EHS, 74/61/EHS, 74/297/EHS, 74/408/EHS, 74/483/EHS, 75/443/EHS, 76/114/EHS, 76/115/EHS, 76/756/EHS, 76/757/EHS, 76/758/EHS, 76/759/EHS, 76/760/EHS, 76/761/EHS, 76/762/EHS, 77/389/EHS, 77/538/EHS, 77/539/EHS, 77/540/EHS, 77/541/EHS, 77/649/EHS, 78/316/EHS, 78/317/EHS, 78/318/EHS, 78/549/EHS, 78/932/EHS, 89/297/EHS, 91/226/EHS, 92/21/EHS, 92/22/EHS, 92/24/EHS, 92/114/EHS, 94/20/ES, 95/28/ES, 96/27/ES, 96/79/ES, 97/27/ES, 98/91/ES, 2000/40/ES, 2001/56/ES, 2001/85/ES, 2003/97/ES sa zrušujú s účinnosťou od 1. novembra 2014.

2. Smernica 92/23/EHS sa zrušuje s účinnosťou od 1. novembra 2017.

3. Odkazy na zrušené smernice sa považujú za odkazy na toto nariadenie.

#### Článok 20

##### **Nadobudnutie účinnosti**

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 1. novembra 2011.

Článok 13 ods. 15, článok 14 a príloha III bod 1 písm. a) bod iii), bod 1 písm. b) bod iii) a iv), bod 2 písm. c), bod 3 písm. a)

bod iii), bod 3 písm. b) bod iii), bod 3 písm. c) bod iii), bod 3 písm. d) bod iii), bod 3 písm. e) bod iii) a bod 3 písm. f) bod i) sa uplatňujú od 20. augusta 2009.

Príloha III bod 1 písm. a) bod i), bod 1 písm. b) bod i), bod 2 písm. a), bod 3 písm. a) bod i), bod 3 písm. b) bod i), bod 3 písm. c) bod i), bod 3 písm. d) bod i), bod 3 písm. e) bod i) a bod 3 písm. f) bod ii) sa uplatňujú od 1. novembra 2014.

Príloha III bod 1 písm. a) bod ii), bod 1 písm. b) bod ii), bod 2 písm. b), bod 3 písm. a) bod ii), bod 3 písm. b) bod ii), bod 3 písm. c) bod ii), bod 3 písm. d) bod ii), bod 3 písm. e) bod ii) a bod 4 sa uplatňujú od 1. novembra 2017.

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

V Bruseli 13. júla 2009

*Za Európsky parlament*  
*predseda*  
H.-G. PÖTTERING

*Za Radu*  
*predseda*  
E. ERLANDSSON



| Predmet                                             | Uplatniteľnosť     |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
|-----------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
|                                                     | M <sub>1</sub>     | M <sub>2</sub>     | M <sub>3</sub>     | N <sub>1</sub>     | N <sub>2</sub>     | N <sub>3</sub>     | O <sub>1</sub>     | O <sub>2</sub>     | O <sub>3</sub>     | O <sub>4</sub>     |
| Identifikácia ovládačov, oznamovačov a ukazovateľov | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  |                    |                    |                    |                    |
| Odmrazovanie/odhmlievanie                           | X                  | ( <sup>1</sup> )   | ( <sup>1</sup> )   | ( <sup>1</sup> )   | ( <sup>1</sup> )   | ( <sup>1</sup> )   |                    |                    |                    |                    |
| Ostrekovanie/stieranie                              | X                  | ( <sup>2</sup> )   | ( <sup>2</sup> )   | ( <sup>2</sup> )   | ( <sup>2</sup> )   | ( <sup>2</sup> )   |                    |                    |                    |                    |
| Systémy vykurovania                                 | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  |
| Kryty kolies                                        | X                  |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| Opierky hlavy                                       | X                  |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| Bočná ochrana                                       |                    |                    |                    |                    | X                  | X                  |                    |                    | X                  | X                  |
| Systémy zabraňujúce rozstreku                       |                    |                    |                    |                    | X                  | X                  |                    |                    | X                  | X                  |
| Bezpečnostné zasklenie                              | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  |
| Pneumatiky                                          | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  |
| Zariadenia obmedzujúce rýchlosť                     |                    | X                  | X                  |                    | X                  | X                  |                    |                    |                    |                    |
| Hmotnosti a rozmery                                 | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  | X                  |
| Vonkajšie výčnelky kabín                            |                    |                    |                    | X                  | X                  | X                  |                    |                    |                    |                    |
| Spojenia                                            | X ( <sup>3</sup> ) | X ( <sup>3</sup> ) | X ( <sup>3</sup> ) | X ( <sup>3</sup> ) | X ( <sup>3</sup> ) | X ( <sup>3</sup> ) | X                  | X                  | X                  | X                  |
| Horľavosť                                           |                    |                    | X                  |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| Autobusy a autokary                                 |                    | X                  | X                  |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| Čelný náraz                                         | X ( <sup>4</sup> ) |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| Bočný náraz                                         | X ( <sup>5</sup> ) |                    |                    | X ( <sup>5</sup> ) |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
| Vozidlá určené na prepravu nebezpečného tovaru      |                    |                    |                    | X ( <sup>6</sup> ) | X ( <sup>6</sup> ) | X ( <sup>6</sup> ) | X ( <sup>6</sup> ) | X ( <sup>6</sup> ) | X ( <sup>6</sup> ) | X ( <sup>6</sup> ) |
| Predná ochrana proti podbehnútiu vozidla            |                    |                    |                    |                    | X                  | X                  |                    |                    |                    |                    |

(<sup>1</sup>) Vozidlá tejto kategórie sú vybavené primeraným zariadením na odmrázovanie a odhmlievanie čelného skla.

(<sup>2</sup>) Vozidlá tejto kategórie sú vybavené primeraným zariadením na ostrekovanie a stieranie čelného skla.

(<sup>3</sup>) Uplatňuje sa iba na vozidlá vybavené spojovacími zariadeniami.

(<sup>4</sup>) Nepresahuje 2,5 tony technicky prípustnej najväčšej naloženej hmotnosti.

(<sup>5</sup>) Uplatňuje sa len pre vozidlá, kde „referenčný bod sedenia (bod R)“ najnižšie umiestneného sedadla nepresahuje 700 mm nad zemou. Bod R je definovaný v predpise EHK OSN č. 95.

(<sup>6</sup>) Uplatňuje sa, iba ak sa výrobca uchádza o typové schválenie vozidla určeného na prepravu nebezpečného tovaru.

## PRÍLOHA II

**Požiadavky na pneumatiky týkajúce sa adhézie na mokrom povrchu, valivého odporu a hluku valenia**

## ČASŤ A – POŽIADAVKY TÝKAJÚCE SA ADHÉZIE NA MOKROM POVRCHU

Pneumatiky triedy C1 musia spĺňať tieto požiadavky:

| Kategória použitia                                                                                                                    | Index adhézie na mokrom povrchu (G) |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| pneumatika pre jazdu na snehu s rýchlostným symbolom („Q“ alebo nižšie okrem „H“)<br>s maximálnou povolenou rýchlosťou do 160 km/h    | ≥ 0,9                               |
| pneumatika pre jazdu na snehu s rýchlostným symbolom („R“ alebo vyšším vrátane „H“)<br>s maximálnou povolenou rýchlosťou nad 160 km/h | ≥ 1,0                               |
| normálny (cestný typ) pneumatiky                                                                                                      | ≥ 1,1                               |

## ČASŤ B – POŽIADAVKY TÝKAJÚCE SA VALIVÉHO ODPORU

Maximálne hodnoty pre koeficient valivého odporu pre každý typ pneumatiky, zmeraný v súlade s ISO 28580, nesmú prekročiť tieto hodnoty:

Tabuľka 1

| Trieda pneumatík | Max. hodnota (kg/tona)<br>1. stupeň |
|------------------|-------------------------------------|
| C1               | 12,0                                |
| C2               | 10,5                                |
| C3               | 8,0                                 |

Tabuľka 2

| Trieda pneumatík | Max. hodnota (kg/tona)<br>2. stupeň |
|------------------|-------------------------------------|
| C1               | 10,5                                |
| C2               | 9,0                                 |
| C3               | 6,5                                 |

V prípade pneumatík pre jazdu na snehu sa limitné hodnoty uvedené v tabuľke 2 zvyšujú o 1 kg/t.

## ČASŤ C – POŽIADAVKY TÝKAJÚCE SA HLUKU VALENIA

1. Hladiny hluku stanovené v súlade s postupom špecifikovaným vo vykonávacích opatreniach k tomuto opatreniu nesmú prekročiť limity určené v bodoch 1.1 alebo 1.2. Tabuľky v bodoch 1.1 a 1.2 predstavujú zmerané hodnoty upravené na teplotu, okrem pneumatík kategórie C3, a odchýlku prístroja, a zaokrúhlené nadol na najbližšiu celú hodnotu.

- 1.1. Pneumatiky triedy C1 s odkazom na menovitú šírku prierezu pneumatiky, ktorá bola odskúšaná:

| Trieda pneumatík | Menovitá šírka prierezu (mm) | Limitné hodnoty v dB (A) |
|------------------|------------------------------|--------------------------|
| C1A              | $\leq 185$                   | 70                       |
| C1B              | $> 185 \leq 215$             | 71                       |
| C1C              | $> 215 \leq 245$             | 71                       |
| C1D              | $> 245 \leq 275$             | 72                       |
| C1E              | $> 275$                      | 74                       |

V prípade pneumatík pre jazdu na snehu, pneumatík na mimoriadne zaťaženie či zosilnených pneumatík alebo v prípade ich kombinácie sa uvedené limitné hodnoty zvyšujú o 1 dB(A).

- 1.2. Trieda pneumatík C2 a C3 s odkazom na kategóriu použitia konkrétneho radu pneumatík:

| Trieda pneumatík | Kategória použitia | Limitné hodnoty v dB (A) |
|------------------|--------------------|--------------------------|
| C2               | Bežné pneumatiky   | 72                       |
|                  | Trakčné pneumatiky | 73                       |
| C3               | Bežné pneumatiky   | 73                       |
|                  | Trakčné pneumatiky | 75                       |

V prípade pneumatík na špeciálne použitie sa uvedené limitné hodnoty zvyšujú o 2 dB (A). Ďalšie 2 dB (A) sa povolujú v prípade pneumatík pre jazdu na snehu v kategórii trakčných pneumatík C2. V prípade všetkých ostatných kategórií pneumatík C2 a C3 je povolené zvýšenie o ďalší 1 dB(A) pre pneumatiky pre jazdu na snehu.

## PRÍLOHA III

**Zmeny a doplnenia smernice 2007/46/ES**

Smernica 2007/46/ES sa mení a dopĺňa takto:

1. časť I prílohy IV sa mení a dopĺňa takto:

a) tabuľka sa mení a dopĺňa takto:

i) body 3 až 10, 12 až 38, 42 až 45 a 47 až 57 sa vypúšťajú;

ii) bod 46 sa vypúšťa;

iii) dopĺňa sa tento riadok:

| Položka | Predmet              | Odkaz na regulačný akt      | Odkaz na Úradný vestník          | Uplatniteľnosť |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
|---------|----------------------|-----------------------------|----------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
|         |                      |                             |                                  | M <sub>1</sub> | M <sub>2</sub> | M <sub>3</sub> | N <sub>1</sub> | N <sub>2</sub> | N <sub>3</sub> | O <sub>1</sub> | O <sub>2</sub> | O <sub>3</sub> | O <sub>4</sub> |
| „63     | Všeobecná bezpečnosť | Nariadenie (ES) č. 661/2009 | Ú. v. EÚ L 200, 31.7.2009, s. 1. | X              | X              | X              | X              | X              | X              | X              | X              | X              | X“             |

b) doplnok sa mení a dopĺňa takto:

i) body 3 až 10, 12 až 37, 44, 45 a 50 až 54 tabuľky sa vypúšťajú;

ii) bod 46 tabuľky sa vypúšťa;

iii) do tabuľky sa dopĺňa tento riadok:

|     | Predmet              | Odkaz na regulačný akt      | Odkaz na úradný vestník          | M <sub>1</sub> |
|-----|----------------------|-----------------------------|----------------------------------|----------------|
| „63 | Všeobecná bezpečnosť | Nariadenie (ES) č. 661/2009 | Ú. v. EÚ L 200, 31.7.2009, s. 1. | P/A“           |

iv) do „kľúča“ sa vkladá tento text:

„P/A: Toto nariadenie je čiastočne uplatniteľné. Presne vymedzený rozsah uplatňovania je stanovený vo vykonávacích opatreniach k tomuto nariadeniu.“;

2. v doplnku k prílohe VI sa tabuľka mení a dopĺňa takto:

a) body 3 až 10, 12 až 38, 42 až 45 a 47 až 57 sa vypúšťajú;

b) bod 46 sa vypúšťa;

c) dopĺňa sa tento riadok:

|     | Predmet              | Odkaz na regulačný akt <sup>(1)</sup> | Zmenený a doplnený | Platí pre verzie |
|-----|----------------------|---------------------------------------|--------------------|------------------|
| „63 | Všeobecná bezpečnosť | Nariadenie (ES) č. 661/2009“          |                    |                  |



e) v doplnku 5 sa tabuľka mení a dopĺňa takto:

i) body 3 až 10, 12 až 36, 42 až 45 a 47 až 57 sa vypúšťajú;

ii) bod 46 sa vypúšťa;

iii) dopĺňa sa tento riadok:

| Položka | Predmet              | Odkaz na regulačný akt      | Pojazdný žeriov<br>kategórie N <sub>3</sub> |
|---------|----------------------|-----------------------------|---------------------------------------------|
| „63     | Všeobecná bezpečnosť | Nariadenie (ES) č. 661/2009 | P/A“                                        |

f) „význam písmen“ sa mení a dopĺňa takto:

i) písmená C, U, W<sub>5</sub>, a W<sub>6</sub> sa vypúšťajú;

ii) dopĺňa sa tento text:

„P/A: Tento regulačný akt je čiastočne uplatniteľný. Presne vymedzený rozsah uplatňovania je stanovený vo vykonávacích opatreniach nariadenia.“;

4. v prílohe XV sa v tabuľke bod 46 vypúšťa.

\_\_\_\_\_

*PRÍLOHA IV*

**Zoznam predpisov EHK OSN, ktoré sa povinne uplatňujú**

---

## PRÍLOHA V

**Dátumy implementácie požiadaviek na elektronické systémy riadenia stability pre vozidlá v kategóriách M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>**

Tabuľka 1 – Dátumy implementácie pre nové typy vozidiel

| Kategória vozidla                                                                         | Dátum implementácie |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| M <sub>2</sub>                                                                            | 11. júl 2013        |
| M <sub>3</sub> (trieda III)                                                               | 1. november 2011    |
| M <sub>3</sub> < 16 ton (pneumatický prenos)                                              | 1. november 2011    |
| M <sub>3</sub> (trieda II a B) (hydraulický prenos)                                       | 11. júl 2013        |
| M <sub>3</sub> (trieda III) (hydraulický prenos)                                          | 11. júl 2013        |
| M <sub>3</sub> (trieda III) (pneumatický prenos ovládania a hydraulický prenos ovládania) | 11. júl 2014        |
| M <sub>3</sub> (trieda II) (pneumatický prenos ovládania a hydraulický prenos ovládania)  | 11. júl 2014        |
| M <sub>3</sub> (iné ako vyššie uvedené)                                                   | 1. november 2011    |
| N <sub>2</sub> (hydraulický prenos)                                                       | 11. júl 2013        |
| N <sub>2</sub> (pneumatický prenos ovládania a hydraulický prenos ovládania)              | 11. júl 2014        |
| N <sub>2</sub> (iné ako vyššie uvedené)                                                   | 11. júl 2012        |
| N <sub>3</sub> (dvojnápravové návesové ťahače)                                            | 1. november 2011    |
| N <sub>3</sub> [dvojnápravové návesové ťahače s pneumatickým prenosom ovládania (ABS)]    | 1. november 2011    |
| N <sub>3</sub> [3 nápravy s elektrickým prenosom ovládania (EBS)]                         | 1. november 2011    |
| N <sub>3</sub> [2 a 3 nápravy s pneumatickým prenosom ovládania (ABS)]                    | 11. júl 2012        |
| N <sub>3</sub> (iné ako vyššie uvedené)                                                   | 1. november 2011    |
| O <sub>3</sub> (kombinované zaťaženie nápravy 3,5 až 7,5 t)                               | 11. júl 2012        |
| O <sub>3</sub> (iné ako vyššie uvedené)                                                   | 1. november 2011    |
| O <sub>4</sub>                                                                            | 1. november 2011    |

Tabuľka 2 – Dátumy implementácie pre nové vozidlá

| Kategória vozidla                                                                         | Dátum implementácie |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| M <sub>2</sub>                                                                            | 11. júl 2015        |
| M <sub>3</sub> (trieda III)                                                               | 1. november 2014    |
| M <sub>3</sub> < 16 ton (pneumatický prenos)                                              | 1. november 2014    |
| M <sub>3</sub> (trieda II a B) (hydraulický prenos)                                       | 11. júl 2015        |
| M <sub>3</sub> (trieda III) (hydraulický prenos)                                          | 11. júl 2015        |
| M <sub>3</sub> (trieda III) (pneumatický prenos ovládania a hydraulický prenos ovládania) | 11. júl 2016        |
| M <sub>3</sub> (trieda II) (pneumatický prenos ovládania a hydraulický prenos ovládania)  | 11. júl 2016        |
| M <sub>3</sub> (iné ako vyššie uvedené)                                                   | 1. november 2014    |
| N <sub>2</sub> (hydraulický prenos)                                                       | 11. júl 2015        |
| N <sub>2</sub> (pneumatický prenos ovládania a hydraulický prenos ovládania)              | 11. júl 2016        |
| N <sub>2</sub> (iné ako vyššie uvedené)                                                   | 1. november 2014    |
| N <sub>3</sub> (dvojnápravové návesové ťahače)                                            | 1. november 2014    |
| N <sub>3</sub> [dvojnápravové návesové ťahače s pneumatickým prenosom ovládania (ABS)]    | 1. november 2014    |
| N <sub>3</sub> [3 nápravy s elektrickým prenosom ovládania (EBS)]                         | 1. november 2014    |
| N <sub>3</sub> [2 a 3 nápravy s pneumatickým prenosom ovládania (ABS)]                    | 1. november 2014    |
| N <sub>3</sub> (iné ako vyššie uvedené)                                                   | 1. november 2014    |
| O <sub>3</sub> (kombinované zaťaženie nápravy 3,5 až 7,5 t)                               | 1. november 2014    |
| O <sub>3</sub> (iné ako vyššie uvedené)                                                   | 1. november 2014    |
| O <sub>4</sub>                                                                            | 1. november 2014    |