

10.4.2019

A8-0151/110

Pozměňovací návrh 110

Anneleen Van Bossuyt

za Výbor pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů

Zpráva

A8-0151/2019

Róza Gräfin von Thun und Hohenstein

Požadavky pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska obecné bezpečnosti
(COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

Návrh nařízení

–

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY EVROPSKÉHO PARLAMENTU*

k návrhu Komise

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2019/...

ze dne ...

o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a nechráněných účastníků silničního provozu, kterým se mění nařízení (EU) 2018/858 a zrušují nařízení (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009

(Text s významem pro EHP)

* Pozměňovací návrhy: nový text či text nahrazující původní znění je označen tučně a kurzivou; vypuštění textu je označeno symbolem **■** .

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,
s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 114 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,
po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,
s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,
po konzultaci s Výborem regionů²,
v souladu s řádným legislativním postupem²,
vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/8583 stanoví správní předpisy a technické požadavky na schvalování typu nových vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků s cílem zajistit řádné fungování vnitřního trhu a poskytnout vysokou úroveň bezpečnosti a environmentální výkonnosti.

1 Úř. věst. C 440, 6.12.2018, s. 90.

2 Postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne

3 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

(2) Toto nařízení je regulačním aktem pro účely postupu EU schválení typu stanoveného nařízením (EU) 2018/858, a příloha II ■ nařízení (EU) 2018/858 by proto měla být odpovídajícím způsobem pozměněna. Správní ustanovení nařízení (EU) 2018/858, včetně ustanovení o nápravných opatřeních a sankcích, se v plném rozsahu uplatňují na toto nařízení.

(3) V posledních desetiletích přispěl vývoj bezpečnosti vozidel k celkovému snížení počtu smrtelných a vážných zranění při dopravních nehodách. V roce 2017 však zemřelo na silnicích Unie 25 300 lidí a toto číslo se v posledních čtyřech letech nemění. Kromě toho je každý rok při srážkách na silnicích vážně zraněno dalších 135 000 lidí¹. Unie by měla vyvinout maximální úsilí s cílem omezit nebo vyloučit nehody a zranění v silniční dopravě. Vedle bezpečnostních opatření na ochranu cestujících ve vozidlech je třeba k ochraně účastníků mimo vozidlo zavést konkrétní opatření k předcházení smrtelným nehodám a zraněním nechráněných účastníků silničního provozu, jako například cyklistů a chodců. Bez nových iniciativ v oblasti bezpečnosti silničního provozu již bezpečnostní účinky dosavadního přístupu nedokáží vyvážit dopady narůstajícího objemu dopravy. Bezpečnost vozidel je proto třeba dále zlepšovat v rámci integrovaného přístupu k bezpečnosti silničního provozu a lépe chránit zranitelné účastníky silničního provozu.

1 https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/vademecum_2018.pdf

(4) Ustanovení o schvalování typu by měla zajistit, aby byly úrovně výkonnosti motorových vozidel vyhodnocovány opakovatelným a reprodukovatelným způsobem. Technické požadavky tohoto nařízení proto odkazují pouze na chodce a cyklisty, protože pouze oni jsou v současnosti formálně harmonizovanými cílovými testovacími subjekty. Kromě chodců a cyklistů zahrnují nechránění účastníci silničního provozu také další nemotorizované a motorizované účastníky silničního provozu, kteří mohou využívat osobní řešení mobility bez ochranné karosérie. Aktuální technologie navíc vytváří rozumné očekávání, že pokročilé systémy budou rovněž reagovat na další nechráněné účastníky silničního provozu za běžných podmínek provozu, navzdory neexistenci konkrétního testování v této oblasti. Technické požadavky by měly být dále přizpůsobeny technickému pokroku na základě procesu vyhodnocování a přezkumu s cílem pokrýt všechny účastníky silničního provozu bez ochranné karosérie, samovyvažující vozidla a osoby na invalidním vozíku.

(5) Technický pokrok vyspělých bezpečnostních systémů vozidel nabízí nové možnosti pro snížení počtu obětí nehod. Aby byl počet vážných zranění a úmrtí co nejmenší, je třeba zavést celou řadu příslušných nových technologií.

(6) V souvislosti s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009¹ posoudila Komise, nakolik je proveditelné rozšířit stávající požadavek uvedeného nařízení na instalaci některých systémů (například vyspělé systémy nouzového brzdění a systémy monitorování tlaku v pneumatikách) u určitých kategorií vozidel, aby se vztahoval na všechny kategorie vozidel. Komise rovněž posoudila technickou a ekonomickou proveditelnost uložení nového požadavku na instalaci dalších vyspělých bezpečnostních prvků, jakož i to, zda je trh na takový krok dostatečně připraven. Na základě těchto posouzení vydala Komise v prosinci 2016 zprávu pro Evropský parlament a Radu „Záchrana životů: zvyšování bezpečnosti vozidel v EU“². Pracovní dokument útvarů Komise připojený k této zprávě předložil 19 možných regulačních opatření, která by měla vést k dalšímu snížení počtu dopravních nehod a jejich obětí.

1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 1).

(7) Aby byly požadavky na systémy monitorování tlaku v pneumatikách technický neutrální, měly by umožňovat jak systémy přímého, tak i nepřímého monitorování tlaku v pneumatikách.

(8) Navrhovaná regulační opatření mohou vést k účinnějšímu omezení počtu úmrtí, ke snížení počtu dopravních nehod a ke snížení závažnosti zranění a omezení škod, pokud budou koncipována tak, aby byla pro uživatele praktická. Proto by výrobci měli vynaložit maximální úsilí s cílem zajistit, aby byly systémy a funkce, které uvádí toto nařízení, vyvíjeny tak, aby byly řidičům oporou. Návod k použití motorového vozidla by měl jasně a pro spotřebitele srozumitelně vysvětlovat fungování systémů a funkcí uvedených v tomto nařízení i jejich omezení.

(9) Bezpečnostní prvky a upozornění používané v rámci podpory při řízení by měly být snadno vnímatelné všemi řidiči, včetně starších osob a osob se zdravotním postižením.

(10) Vyspělé systémy nouzového brzdění, inteligentní systémy pro regulaci rychlosti, nouzové udržování vozidla v jízdním pruhu, varování při ospalosti a rozptýlenosti řidiče a systémy pro detekci zpětného chodu představují bezpečnostní systémy, které mohou výrazně snížit počet obětí. Některé z těchto bezpečnostních systémů navíc tvoří základ technologií, které budou použity rovněž k zavádění ■ automatizovaných vozidel. Veškeré tyto systémy by měly fungovat, aniž by přitom využívaly jakékoli biometrické údaje o řidiči nebo cestujících, včetně rozpoznávání obličeje. Proto by měla být na úrovni Unie stanovena harmonizovaná pravidla a zkušební postupy pro schvalování typu vozidel, pokud jde o tyto systémy, a pro schvalování typu těchto systémů jako samostatných technických celků. Technologický pokrok v případě těchto systémů by měl být zohledněn při každém hodnocení stávajících právních předpisů, tak aby vyhovovaly budoucím potřebám, důsledně dodržovaly zásadu ochrany soukromí a údajů a omezovaly počet nehod a zranění v silniční dopravě nebo jim předcházely. Kromě toho je nutné, aby bylo zajištěno, aby mohly být tyto systémy bezpečně provozovány po celou dobu životnosti vozidla.

(11) Mělo by být možné vypnout inteligentní systém pro regulaci rychlosti, např. pokud řidiči dostává falešná varování nebo nevhodné informace v důsledku nepříznivého počasí, dočasně si odporujícího dopravního značení v místech stavenišť a zavádějících, vadných nebo chybějících dopravních značek. Nad touto funkcí vypnutí daného systému by měl mít kontrolu řidič, mělo by být možné systém vypnout na tak dlouho, jak je třeba, a měla by existovat možnost, aby řidič systém opět snadno zapnul. V případě vypnutí systému může být poskytována informace o omezení rychlosti. Systém by měl být při zapnutí zapalování vždy aktivní a řidič by měl být vždy informován o tom, zda je systém zapnutý nebo vypnutý.

(12) Je všeobecně známo, že bezpečnostní pás je jedním z nejdůležitějších a nejúčinnějších bezpečnostních prvků vozidla. Systémy signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu proto mohou zabránit dalším úmrtím nebo zmírnit zranění, a sice zvýšením míry využívání bezpečnostních pásů v celé Unii. Z tohoto důvodu byla již v nařízení (ES) č. 661/2009 zavedena povinnost uplatňovat tento systém u sedadla řidiče ve všech nových osobních automobilech od roku 2014. Toho bylo dosaženo prováděním předpisu OSN č. 16, který obsahuje příslušná technická ustanovení. Díky tomu, že se předpis OSN přizpůsobil technickému pokroku, bude nyní rovněž platit povinnost vybavit tímto systémem od 1. září 2019 všechna přední a zadní sedadla vozidel kategorií M1 a N1 a také přední sedadla vozidel kategorií N2, N3, M2 a M3, pokud jde o nové typy vozidel, a od 1. září 2021, pokud jde o všechna nová motorová vozidla.

(13) Zavedení zapisovačů údajů o události ■ , které ukládají řadu důležitých anonymizovaných údajů o vozidle krátce před okamžikem dopravní nehody, v jejím průběhu a bezprostředně po ní (například na základě nafouknutí airbagu), doplněné o požadavky na rozsah, přesnost a rozlišení údajů, jakož i na jejich shromažďování, uchovávání a vyhledatelnost, je cenným prostředkem k získání přesnějších a podrobných údajů o nehodách. Proto by měla být těmito zapisovači vybavena všechna motorová vozidla. Tyto zapisovače by navíc měly být schopny zaznamenávat a uchovávat údaje takovým způsobem, aby je členské státy mohly použít pouze k analýze bezpečnosti silničního provozu a k posouzení účinnosti konkrétních přijatých opatření, bez možnosti identifikace vlastníka či držitele daného vozidla na základě uložených údajů.

(14) Veškeré zpracování osobních údajů, jako jsou informace o řidiči zpracované zapisovači údajů o události **1** nebo informace o řidiči, pokud jde o monitorování jeho ospalosti a pozornosti nebo vyspělé rozpoznávání rozptýlenosti řidiče, by mělo probíhat v souladu s právními předpisy Unie o ochraně údajů, zejména s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/6791. Zapisovače údajů o události by měly fungovat v rámci „uzavřeného okruhu“, kdy se zapsané údaje přepisují a kdy není možné identifikovat dané vozidlo nebo řidiče. Systémy rozpoznávající ospalost řidiče a upozorňující na nedostatek pozornosti a vyspělé rozpoznávání rozptýlenosti řidiče, by navíc neměly neustále zaznamenávat či uchovávat jiné údaje, než ty, které jsou nezbytné za účelem, za kterým byly shromážděny nebo jinak zpracovány v rámci tohoto uzavřeného okruhu. Zpracovávání osobních údajů shromážděných prostřednictvím palubního systému eCall využívajícího linku tísňového volání 112 navíc podléhá zvláštním zárukám².

1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/758 ze dne 29. dubna 2015 o požadavcích na schválení typu pro zavedení palubního systému eCall využívajícího linku tísňového volání 112 a o změně směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 77).

(15) Vyspělé systémy nouzového brzdění a nouzové systémy udržování vozidla v jízdním pruhu nemusejí být vždy plně funkční, zejména kvůli nedostatkům týkajícím se dopravní infrastruktury. V takových případech by se měly samy deaktivovat a o deaktivaci informovat řidiče. Pokud se nedeaktivují automaticky, mělo by být možné je vypnout ručně. Tato deaktivace by měla být dočasná a trvat pouze po dobu, kdy systém není plně funkční. Řidiči mohou také potřebovat možnost ručně zrušit fungování vyspělých systémů nouzového brzdění a nouzových systémů udržování vozidla v jízdním pruhu, pokud by vedlo ke zvýšení rizika nebo škod. Tím se zajistí neustálá kontrola řidiče nad vozidlem. Tyto systémy by však také mohly zjišťovat, že je řidič neschopen reakce, a proto je nutný zásah systému, aby nedošlo ke zhoršení nehody.

(16) Nařízení (ES) č. 661/2009 od těchto bezpečnostních požadavků kvůli výšce posezu a hmotnosti vozidel osvobodilo dodávky, sportovně-užitková vozidla a víceúčelová vozidla. Vzhledem k tomu, že se počet těchto vozidel na trhu zvyšuje (nárůst z pouhých 3 % v roce 1996 na 14 % v roce 2016) a vzhledem k technologickému vývoji při kontrolách elektrické bezpečnosti po nárazu jsou tyto výjimky již zastaralé a neodůvodněné. Osvobození by se proto měla zrušit a na tato vozidla by se měla vztahovat celá řada požadavků na vyspělé systémy vozidel.

(17) Nařízení (ES) č. 661/2009 dosáhlo významného zjednodušení právních předpisů Unie tím, že 38 směrnic nahradilo rovnocennými předpisy Evropské hospodářské komise OSN (předpisy OSN), které jsou podle rozhodnutí Rady 97/836/ES povinné¹. V zájmu ještě většího zjednodušení by měla být i další pravidla Unie nahrazena stávajícími předpisy OSN, které se v Unii povinně uplatňují. Komise by kromě toho měla prosazovat a podporovat činnost na úrovni OSN, aby byly bez prodlení a v souladu s nejvyššími dostupnými normami bezpečnosti silničního provozu zavedeny technické požadavky pro schvalování typu bezpečnostních systémů vozidel stanovených tímto nařízením.

¹ Rozhodnutí Rady 97/836/ES ze dne 27. listopadu 1997 (Úř. věst. L 346, 17.12.1997, s. 78).

(18) Předpisy OSN a jejich změny, pro něž Unie hlasovala nebo které používá v souladu s rozhodnutím Rady 97/836/ES, by měly být začleněny do právních předpisů o EU schvalování typu. Na základě toho by měla být na Komisi přenesena pravomoc měnit seznam předpisů OSN, které se povinně uplatňují, aby byl stále aktuální.

(19) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009¹ stanoví požadavky na ochranu chodců, cyklistů a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu v podobě zkoušek souladu a mezních hodnot pro schvalování vozidel z hlediska přední části jejich konstrukce a pro schvalování systémů čelní ochrany (například pevné ochranné rámy). Aby se zohlednil technický pokrok, prošly od přijetí nařízení (ES) č. 78/2009 technické požadavky a zkušební postupy pro vozidla dalším vývojem na úrovni OSN. Pokud jde o schvalování typu motorových vozidel, předpis OSN č. 127² se v současnosti uplatňuje rovněž v Unii.

1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 ze dne 14. ledna 2009 o schvalování typu motorových vozidel s ohledem na ochranu chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu, o změně směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 2003/102/ES a 2005/66/ES (Úř. věst. L 35, 4.2.2009, s. 1).

2 Předpis č. 127, kterým se stanoví jednotná ustanovení pro schvalování motorových vozidel z hlediska bezpečnosti chodců.

(20) Od přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 79/2009¹ prošly technické požadavky a zkušební postupy pro schvalování vozidel na vodíkový pohon a vodíkových systémů a konstrukčních částí dalším vývojem na úrovni OSN, aby se zohlednil technický pokrok. Pokud jde o schvalování typu vodíkových systémů, předpis OSN č. 134² se v současnosti uplatňuje rovněž v Unii. Kromě těchto požadavků by bylo rovněž vhodné stanovit na úrovni Unie kritéria pro kvalitu materiálů a palivových nádrží používaných ve vozidlech s pohonem na stlačený vodík.

(21) V zájmu přehlednosti, racionality a zjednodušení by měla být nařízení (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 zrušena a nahrazena tímto nařízením.

1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 79/2009 ze dne 14. ledna 2009 o schvalování typu vozidel na vodíkový pohon a o změně směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 35, 4.2.2009, s. 32).

2 Předpis OSN č. 134 o jednotných ustanoveních pro schvalování motorových vozidel a jejich konstrukčních částí, pokud jde o výkonnost vozidel na vodíkový pohon hlediska bezpečnosti.

(22) V minulosti pravidla Unie omezovala celkovou délku souprav nákladních vozidel, což vedlo k tomu, že s ohledem na maximalizaci nákladového prostoru převládla konstrukce s motorem uloženým pod kabinou. Kvůli vysokému posezu řidiče se však zvětšil prostor mrtvého úhlu a zhoršil přímý výhled okolo kabiny nákladního automobilu. To je hlavním faktorem při nehodách nákladních vozidel, kdy jsou oběťmi nechránění účastníci silničního provozu. Zlepšením přímého výhledu by se počet obětí dal značně snížit. Měly by proto být zavedeny požadavky na zlepšení přímého výhledu s cílem zlepšit přímou viditelnost chodců, cyklistů a dalších nechráněných účastníků silničního provozu ze sedadla řidiče co největším omezením mrtvých úhlů vpředu a na straně řidiče. Je třeba zohlednit specifickou různost typů vozidel.

■

(23) Je možné, že automatizovaná vozidla budou obrovským přínosem při snižování počtu úmrtí na silnicích, protože se odhaduje, že více než 90 % silničních nehod v Unii je do určité míry důsledkem lidské chyby. Vzhledem k tomu, že automatizovaná vozidla budou postupně přebírat úkoly řidiče, měla by být na úrovni Unie přijata harmonizovaná pravidla a technické požadavky na systémy automatizovaných vozidel, která budou dodržovat zásadu technologické neutrality, a to mj. s ohledem na ověřitelné zajištění bezpečnosti při automatizovaném rozhodování u autonomních vozidel, a tato pravidla a požadavky by měla být prosazována na mezinárodní úrovni v rámci WP.29 EHK OSN.

(24) Účastníci silničního provozu, jakými jsou chodci, cyklisté či řidiči neautomatizovaných vozidel, kteří nemohou přijímat elektronické informace sdílené mezi vozidly navzájem o chování automatizovaného vozidla, by měli být průběžně informováni tradičními prostředky, jak je to stanoveno v předpisech OSN nebo jiných regulačních aktech, a to co nejdříve po jejich vstupu v platnost.

(25) Díky jízdě vozidel v konvoji může být doprava v budoucnosti bezpečnější, čistší a účinnější. S výhledem na zavedení technologie pro jízdu v konvoji a příslušných norem bude nutné připravit regulační rámec s harmonizovanými pravidly a postupy. ■

(26) Konektivita a automatizace vozidel rozšiřují možnosti neoprávněného vzdáleného přístupu k datům ve vozidle a nelegální bezdrátové modifikace softwaru. Aby bylo možné zohlednit nadcházející rizika vyplývající z této skutečnosti, předpisy OSN nebo jiné regulační akty o kybernetické bezpečnosti by měly být povinně prováděny co nejdříve po jejich vstupu v platnost.

(27) Úpravy softwaru mohou výrazně změnit funkce vozidla. Měla by být stanovena harmonizovaná pravidla a technické požadavky na úpravy softwaru v souladu s postupy schvalování typu. Předpisy OSN nebo jiné regulační akty o postupech pro aktualizaci softwaru by proto měly být povinně prováděny co nejdříve po jejich vstupu v platnost. Těmito ochrannými opatřeními by však neměla být narušena povinnost výrobce vozidla poskytovat přístup k podrobným diagnostickým informacím a údajům uloženým ve vozidlech, které jsou důležité pro opravu a údržbu vozidla.

(28) Na úrovni OSN by Unie měla nadále prosazovat vývoj technických požadavků na hluk pneumatik, valivý odpor a přilnavost za mokra. Je tomu tak proto, že předpis OSN č. 117 nyní obsahuje tato podrobná ustanovení. Proces přizpůsobování požadavků na pneumatiky technickému pokroku by měl na úrovni OSN urychleně a ambiciózně pokračovat, zejména s cílem zajistit, aby se výkonnost pneumatik posuzovala i na konci životnosti v opotřebovaném stavu a aby se prosadila myšlenka, že pneumatiky by měly splňovat požadavky po celou dobu životnosti a neměly by se předčasně měnit. Stávající požadavky nařízení (ES) č. 661/2009 na výkonnost pneumatik by měly být nahrazeny rovnocennými předpisy OSN.

(29) V zájmu zajištění účinnosti tohoto nařízení by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o doplnění tohoto nařízení s ohledem na požadavky pro schvalování typu týkající se vyspělých systémů vozidla a o změny v příloze II s cílem zohlednit technický pokrok a vývoj v oblasti regulace. Je obzvláště důležité, aby Komise vedla v rámci přípravné činnosti odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů¹. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci..“

1 Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

(30) Za účelem zajištění jednotných podmínek k uplatňování tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011.

(31) Vzhledem k přizpůsobení právních předpisů Unie uvádějících regulativní postup s kontrolou právnímu rámci, který zavedla Smlouva o fungování Evropské unie, a s cílem dále zjednodušit právní předpisy Unie v oblasti bezpečnosti vozidel by měla být následující nařízení zrušena a nahrazena prováděcími akty přijatými podle tohoto nařízení:

1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

- nařízení Komise (ES) č. 631/20091,
- nařízení Komise (EU) č. 406/20102,
- nařízení Komise (EU) č. 672/20103,
- nařízení Komise (EU) č. 1003/20104,

1 Nařízení Komise (ES) č. 631/2009 ze dne 22. července 2009, kterým se stanoví prováděcí pravidla k příloze I nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska ochrany chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu, mění směrnice 2007/46/ES a zrušují směrnice 2003/102/ES a 2005/66/ES (Úř. věst. L 195, 25.7.2009, s. 1).

2 Nařízení Komise (EU) č. 406/2010 ze dne 26. dubna 2010, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 79/2009 o schvalování typu vozidel na vodíkový pohon (Úř. věst. L 122, 18.5.2010, s. 1).

3 Nařízení Komise (EU) č. 672/2010 ze dne 27. července 2010, které se týká požadavků pro schvalování typu systémů odmrazování a odmlžování čelního skla některých motorových vozidel a kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 196, 28.7.2010, s. 5).

4 Nařízení Komise (EU) č. 1003/2010 ze dne 8. listopadu 2010, které se týká požadavků pro schvalování typu týkajících se umístění a připevnění zadních registračních tabulek na motorových vozidlech a jejich přípojných vozidlech a kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 291, 9.11.2010, s. 22).

- nařízení Komise (EU) č. 1005/20101,
- nařízení Komise (EU) č. 1008/20102,
- nařízení Komise (EU) č. 1009/20103,
- nařízení Komise (EU) č. 19/20114,

1 Nařízení Komise (EU) č. 1005/2010 ze dne 8. listopadu 2010, které se týká požadavků pro schvalování typu odtahových úchytlů motorových vozidel a kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 291, 9.11.2010, s. 36).

2 Nařízení Komise (EU) č. 1008/2010 ze dne 9. listopadu 2010, které se týká požadavků pro schvalování typu systémů stírání a ostřikování čelního skla některých motorových vozidel a kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 292, 10.11.2010, s. 2).

3 Nařízení Komise (EU) č. 1009/2010 ze dne 9. listopadu 2010 o požadavcích pro schvalování typu krytlů kol některých motorových vozidel, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 292, 10.11.2010, s. 21).

4 Nařízení Komise (EU) č. 19/2011 ze dne 11. ledna 2011, které se týká požadavků pro schvalování typu týkajících se povinných štítků výrobce a identifikačních čísel motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 8, 12.1.2011, s. 1).

- nařízení Komise (EU) č. 109/2011,
- nařízení Komise (EU) č. 458/2011,
- nařízení Komise (EU) č. 65/2012,
- nařízení Komise (EU) č. 130/2012,

1 Nařízení Komise (EU) č. 109/2011 ze dne 27. ledna 2011, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o požadavky na schválení typu určitých kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel týkající se systémů proti rozstříku (Úř. věst. L 34, 9.2.2011, s. 2).

2 Nařízení Komise (EU) č. 458/2011 ze dne 12. května 2011 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, pokud jde o montáž jejich pneumatik, a kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 124, 13.5.2011, s. 11).

3 Nařízení Komise (EU) č. 65/2012 ze dne 24. ledna 2012, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o ukazatele rychlostních stupňů, a mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES (Úř. věst. L 28, 31.1.2012, s. 24).

4 Nařízení Komise (EU) č. 130/2012 ze dne 15. února 2012 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, pokud jde o přístup do vozidla a jeho ovladatelnost, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 43, 16.2.2012, s. 6).

- nařízení Komise (EU) č. 347/20121,
- nařízení Komise (EU) č. 351/20122,
- nařízení Komise (EU) č. 1230/20123,
- nařízení Komise (EU) 2015/1664,

1 Nařízení Komise (EU) č. 347/2012 ze dne 16. dubna 2012, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o požadavky pro schvalování typu některých kategorií motorových vozidel, pokud jde o vospělé systémy nouzového brzdění (Úř. věst. L 109, 21.4.2012, s. 1).

2 Nařízení Komise (EU) č. 351/2012 ze dne 23. dubna 2012, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o požadavky pro schvalování typu pro montáž systémů varování u motorových vozidel při vybočení z jízdního pruhu (Úř. věst. L 110, 24.4.2012, s. 18).

3 Nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 ze dne 12. prosince 2012, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o požadavky pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojních vozidel týkající se jejich hmotností a rozměrů, a mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES (Úř. věst. L 353, 21.12.2012, s. 31).

4 Nařízení Komise (EU) 2015/166 ze dne 3. února 2015, kterým se mění a doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o zahrnutí zvláštních postupů, metod hodnocení a technických požadavků, a mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES a nařízení Komise (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 109/2011 a (EU) č. 458/2011 (Úř. věst. L 28, 4.2.2015, s. 3).

(32) Vzhledem k tomu, že schválení vydaná v souladu s nařízením (ES) č. 78/2009, nařízením (ES) č. 79/2009, nařízením (ES) č. 661/2009 a jejich prováděcími opatřeními by měla být považována za rovnocenná, pokud nebudou příslušné požadavky změněny tímto nařízením nebo dokud nebudou změněny prováděcími právními předpisy, měla by přechodná ustanovení zabránit zneplatnění takových schválení.

(33) Pokud jde o data pro odmítnutí udělení EU schválení typu, odmítnutí registrace vozidla a zákaz uvedení konstrukčních částí a samostatných technických celků na trh nebo do provozu, měly by být tyto termíny stanoveny pro každou regulovanou položku.

(34) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž zajištění řádného fungování vnitřního trhu zavedením harmonizovaných technických požadavků na bezpečnost a environmentální výkonnost motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, ale lze jej z důvodu jeho rozsahu a účinků lépe dosáhnout na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle.

(35) Podrobné technické požadavky a odpovídající postupy zkoušek – jakož i ustanovení týkající se jednotných postupů a technických specifikací – pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků by měly být stanoveny v aktech v přenesené pravomoci a v prováděcích aktech s dostatečným předstihem před jejich datem použitelnosti s cílem poskytnout výrobcům dostatek času na to, aby se přizpůsobili požadavkům tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě. Některá vozidla jsou vyráběna v malých množstvích. Proto je vhodné, aby požadavky stanovené v tomto nařízení, aktech v přenesené pravomoci a prováděcích aktech zohledňovaly tato vozidla či třídy vozidel v případech, kdy tyto požadavky nejsou slučitelné s použitím nebo konstrukcí těchto vozidel nebo kdy je jimi uložena dodatečná zátěž nepřiměřená. Použitelnost tohoto nařízení by proto měla být odložena,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I
PŘEDMĚT, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví požadavky:

- a) pro schvalování typu vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků pro vozidla navržených a vyrobených z hlediska jejich obecné bezpečnosti a ochrany a bezpečnosti cestujících ve vozidle a nechráněných účastníků silničního provozu;
- b) pro schvalování typu vozidel, pokud jde o systémy monitorování tlaku v pneumatikách, z hlediska jejich bezpečnosti, palivové účinnosti a emisí CO₂; a
- c) pro schvalování typu nově vyrobených pneumatik, pokud jde o jejich bezpečnost a vliv na životní prostředí.

Článek 2 Oblast působnosti

Toto nařízení se vztahuje na vozidla kategorií M, N a O podle definice v článku 4 nařízení (EU) 2018/858 a na systémy, konstrukční části a samostatné technické celky pro taková vozidla navržené a vyrobené, v souladu s články 4 až 11 tohoto nařízení.

Článek 3 Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice stanovené v článku 3 nařízení (EU) 2018/858. Kromě toho se použijí tyto definice:

- 1) „zranitelným účastníkem silničního provozu“ se rozumí nemotorizovaní účastníci silničního provozu, včetně zejména cyklistů a chodců, jakož i uživatelů jednostranných motorových vozidel.“;

- 2) „systémem monitorování tlaku v pneumatikách“ se rozumí systém namontovaný ve vozidle, který vyhodnocuje tlak v pneumatikách nebo jeho kolísání a během jízdy předává odpovídající informace uživateli;
- 3) „inteligentní regulaci rychlosti“ se rozumí systém, který řidiči pomáhá udržovat rychlost odpovídající podmínkám provozu na silnici tím, že mu poskytuje ■ osobitou a náležitou zpětnou vazbu ■ ;
- 4) „usnadněním montáže alkoholového imobilizéru“ se rozumí standardizované rozhraní, které usnadňuje pozdější montáž alkoholových imobilizérů do motorových vozidel;
- 5) „systémem monitorujícím ospalost řidiče a upozorňujícím na nedostatek pozornosti“ se rozumí systém, který analýzou systémů vozidla posuzuje řidičovu pozornost a v případě potřeby jej upozorňuje;
- 6) „vyspělým upozorňováním na rozptýlenost řidiče“ se rozumí systém, který je schopen napomáhat řidiči v tom, aby věnoval pozornost dopravní situaci, a upozornit jej, pokud je rozptýlen;

- 7) „signálem nouzového brzdění“ se rozumí funkce světelné signalizace signalizující ostatním účastníkům silničního provozu za vozidlem, že ve vztahu k převažujícím silničním podmínkám působí na vozidlo velká zpomalovací síla;
- 8) „detekcí zpětného chodu“ se rozumí ■ systém, který dává řidiči povědomí o lidech a předmětech za zádi vozidla, přičemž hlavním cílem je zabránit kolizím při couvání;
- 9) „systémem varování při vybočení z jízdního pruhu“ se rozumí systém, který upozorňuje řidiče, že vozidlo vybočuje z jízdního pruhu;
- 10) „vyspělým systémem nouzového brzdění“ se rozumí systém, který dokáže automaticky detekovat možnou kolizi a aktivovat brzdový systém vozidla, aby je zpomalil, a zabránil tak kolizi nebo ji zmírnil;
- 11) „nouzovým systémem pro udržování vozidla v jízdním pruhu“ se rozumí systém napomáhající řidiči udržovat bezpečnou polohu vozidla vzhledem k hranici jízdního pruhu nebo vozovky, alespoň tehdy, dochází-li nebo může-li dojít k vybočení z jízdního pruhu a hrozí kolize;

12) „hlavním spínačem ovládání vozidla“ se rozumí zařízení, jímž se palubní elektronický systém vozidla přepne z vypnutého stavu – jako v případě, kdy je vozidlo zaparkované a řidič není přítomen – do běžného provozního režimu;

13) „zapisovačem údajů o události“ se rozumí systém, jehož jediným účelem je zaznamenávat a uchovávat kritické parametry a informace týkající se nárazu krátce před kolizí, v jejím průběhu a bezprostředně po ní;

14) „systémem čelní ochrany“ se rozumí samostatná konstrukce, jako je pevný ochranný rám nebo přídavný nárazník, která je kromě původního nárazníku určena k ochraně vnějšího povrchu vozidla před poškozením v případě kolize s určitým předmětem, kromě konstrukcí o hmotnosti menší než 0,5 kg, určených pouze k ochraně světel vozidla;

- 15) „nárazníkem“ se rozumí veškeré čelní, spodní, vnější konstrukce vozidla včetně úchytů, určené k ochraně vozidla při čelním střetu s jiným vozidlem při nízké rychlosti; nezahrnuje však systém čelní ochrany;
- 16) „vozidlem na vodíkový pohon“ se rozumí motorové vozidlo, které k pohonu používá jako palivo vodík;
- 17) „vodíkovým systémem“ se rozumí sestava vodíkových konstrukčních částí a spojovacích součástí namontovaných ve vozidle na vodíkový pohon, s výjimkou vodíkového hnacího systému nebo pomocné energetické jednotky;
- 18) „vodíkovým hnacím systémem“ se rozumí měnič energie používaný k pohonu vozidla;

19) „vodíkovou konstrukční částí“ se rozumí vodíkové zásobníky a všechny ostatní části vozidel na vodíkový pohon, které jsou v přímém kontaktu s vodíkem nebo které tvoří součást vodíkového systému;

20) „vodíkovým zásobníkem“ se rozumí konstrukční část vodíkového systému, v níž je uloženo hlavní množství vodíkového paliva;

21) „automatizovaným vozidlem“ se rozumí motorové vozidlo konstruované a vyrobené tak, aby se dokázalo po určitou dobu pohybovat autonomně, bez neustálého dohledu řidiče, kdy se však přesto očekává nebo vyžaduje zásah řidiče;

22) „zcela automatizovaným vozidlem“ se rozumí motorové vozidlo konstruované a vyrobené tak, aby se dokázalo pohybovat autonomně, bez jakéhokoli dohledu řidiče;

23) „systémem monitorování dostupnosti řidiče“ se rozumí systém umožňující posoudit, zda je řidič schopen ve zvláštních situacích případně převzít řízení od automatizovaného vozidla;

24) „jízdou vozidel v konvoji“ se rozumí seřazení dvou nebo více vozidel do sestavy pomocí technologie konektivity a systémů podporujících automatizovanou jízdu, které vozidlům umožňují udržovat mezi sebou automaticky nastavenou malou vzdálenost, jsou-li po určitou část cesty propojena, a přizpůsobovat se změnám pohybu vedoucího vozidla jen s minimálním nebo žádným zásahem ze strany řidičů;

25) „maximální hmotností“ se rozumí maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla uvedená výrobcem;

26) „sloupkem A“ se rozumí přední vnější podpěra střechy, vedoucí od podvozku ke střechě vozidla.

■

KAPITOLA II
POVINNOSTI VÝROBCŮ

Článek 4

Obecné povinnosti a technické požadavky

1. Výrobci musí prokázat, že všechna nová vozidla, která jsou uváděna na trh, registrována nebo uvedena do provozu, a všechny nové systémy, konstrukční části a samostatné technické celky, které jsou uváděny na trh nebo do provozu, mají schválení typu v souladu s požadavky tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě.
2. Schválení typu podle předpisů OSN uvedených v příloze I se považuje za EU schválení typu v souladu s požadavky tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě.

3. Za účelem změn přílohy I je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12, aby mohl být zohledněn technický pokrok a vývoj právních předpisů zaváděním a aktualizací odkazů na předpisy OSN a příslušné série změn, které se povinně uplatňují.

4. Výrobci zajistí, aby vozidla byla navržena, vyráběna a montována tak, aby se minimalizovalo riziko zranění cestujících ve vozidle a nechráněných účastníků silničního provozu.

5. Výrobci rovněž zajistí, aby vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky splňovaly platné požadavky uvedené v příloze II s účinkem od dat stanovených v uvedené příloze a podrobné technické požadavky a zkušební postupy stanovené v aktech v přenesené pravomoci a jednotné postupy a technické specifikace stanovené v prováděcích aktech přijatých podle tohoto nařízení, včetně požadavků týkajících se:

- a) zádržných systémů, nárazových zkoušek, neporušenosti palivového systému a vysokonapěťové elektrické bezpečnosti;
- b) nechráněných účastníků silničního provozu, výhledu a viditelnosti;
- c) podvozku vozidla, brzd, pneumatik a řízení;
- d) palubních přístrojů, elektrického systému, osvětlení vozidla a ochrany proti neoprávněnému použití, včetně kybernetických útoků;
- e) chování řidiče a systému;
- f) obecné konstrukce a vlastností vozidla;

6. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12, aby mohla měnit přílohu II s cílem zohlednit technický pokrok a vývoj právních předpisů, zejména pokud jde o věci uvedené v odst. 5 písm. a) až f) tohoto článku a v čl. 6 odst. 1 písm. a) až g), čl. 7 odst. 2, 3, 4 a 5, čl. 9 odst. 2, 3 a 5 a čl. 11 odst. 1, a s cílem zajistit vysokou úroveň obecné bezpečnosti vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a vysokou úroveň ochrany cestujících ve vozidle a nechráněných účastníků silničního provozu zavedením a aktualizací odkazů na předpisy OSN, akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty.

7. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme ustanovení týkající se jednotných postupů a technických specifikací pro schvalování typu vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků s ohledem na požadavky uvedené v příloze II.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2. Zveřejní se nejpozději 15 měsíců před příslušnými daty uvedenými v příloze II.

Článek 5

Zvláštní ustanovení pro systémy monitorování tlaku v pneumatikách a pneumatiky

1. **■** Vozidla musí být vybavena přesným systémem monitorování tlaku v pneumatikách, který za širokého spektra silničních a environmentálních podmínek dokáže řidiče v kabině upozornit na ztrátu tlaku v pneumatice.
2. Systémy monitorování tlaku v pneumatikách musí být navrženy tak, aby nebylo možné nastavení tlaku nebo kalibrování měnit při nízkém tlaku v pneumatice.
3. Všechny pneumatiky uváděné na trh musí splňovat požadavky na bezpečnost a environmentální výkonnost stanovené v příslušných regulačních aktech uvedených v příloze II.

4. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme ustanovení týkající se jednotných postupů a technických specifikací ohledně:

a) schvalování typu vozidel z hlediska jejich systémů monitorování tlaku v pneumatikách;

b) schvalování typu pneumatik, včetně technických specifikací týkajících se jejich montáže.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2. Zveřejní se nejpozději 15 měsíců před příslušnými daty uvedenými v příloze II.

Článek 6

Vyspělé systémy vozidel pro všechny kategorie motorových vozidel

1. Motorová vozidla musí být vybavena těmito vyspělými systémy:
 - a) inteligentní regulace rychlosti;
 - b) usnadnění montáže alkoholového imobilizéru;
 - c) upozorňování na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče;
 - d) vyspělé upozorňování na rozptýlenost řidiče,
 - e) signál nouzového brzdění;
 - f) detekce zpětného chodu;
 - g) zapisovač údajů o události.

2. Minimální specifikace pro inteligentní systémy pro regulaci rychlosti:
- a) musí být možné upozornit řidiče prostřednictvím ovládacího zařízení akcelérátoru nebo specifickou, vhodnou a účinnou zpětnou vazbou, že byl překročen příslušný rychlostní limit;
 - b) systém musí být možné vypnout. Mohou být i nadále poskytovány informace o rychlostním limitu a inteligentní systém pro regulaci rychlosti musí být v normálním provozním režimu při každé aktivaci hlavního spínače ovládaní vozidla;
 - c) osobitá a náležitá zpětná vazba vychází z informací o rychlosti získaných sledováním dopravních značek a signálů, a to na základě signálů z infrastruktury nebo elektronických map nebo z obou těchto zdrojů, které jsou ve vozidle dostupné;

- d) nesmí být dotčena možnost řidiče překročit systémem nastavenou rychlost vozidla ■ ;
- e) je nutné stanovit jeho výkonnostní cíle, abychom se vyhnuli chybovosti v podmínkách skutečného provozu nebo aby byly tyto chyby minimalizovány.

3. Systémy upozorňující na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče a vyspělé systémy rozpoznávání rozptýlenosti řidiče musí být navrženy tak, aby neustále nezaznamenávaly ani neuchovávaly jiné údaje, než ty, které jsou nezbytné za účelem, za němž byly shromážděny nebo jinak zpracovávány v rámci tohoto uzavřeného okruhu. Tyto údaje rovněž nesmí být nikdy dostupné třetí straně, ani jí nesmí být zpřístupněny, a po zpracování musí být okamžitě vymazány. Tyto systémy musí být rovněž navrženy tak, aby se nepřekrývaly, a nesmí řidiče upozorňovat samostatně a současně nebo zmateným způsobem v případě, že jediný krok spustí oba systémy.

4. Zapisovače údajů o události musí splňovat zejména tyto požadavky:
- a) údaje, které jsou schopny zaznamenat a uchovávat v období těsně před kolizí, v jejím průběhu a neprodleně po ní, musí zahrnovat rychlost vozidla, brzdění, polohu a náklon vozidla na silnici, stav a míru aktivace jeho bezpečnostních systémů a palubního systému eCall využívajícího linku tísňového volání 112, aktivaci brzdy a relevantní vstupní parametry z palubních systémů aktivní bezpečnosti a předcházení nehodám, a to s vysokou přesností a zajištěným zachováním údajů;
 - b) zařízení nesmí být možné deaktivovat;
 - c) způsob, jakým jsou schopny zaznamenávat a uchovávat údaje, musí být takový, aby:
 - i) fungovaly v rámci uzavřeného okruhu,

- ii) zaznamenané údaje byly anonymizovány a chráněny před manipulací a zneužitím,
 - iii) bylo možné přesně zjistit typ, verzi a variantu vozidla, a zejména systémy aktivní bezpečnosti a předcházení nehodám, jimiž je vozidlo vybaveno;
 - d) údaje mohou být prostřednictvím standardizovaného rozhraní zpřístupněny vnitrostátním orgánům na základě práva Unie nebo vnitrostátního práva pouze pro účely šetření a analýz nehod, včetně schválení typu systémů a jejich částí a v souladu s nařízením (EU) 2016/679.
5. Zapisovač údajů o nehodě nesmí být schopen zaznamenávat a uchovávat poslední čtyři číslice identifikačního čísla vozidla, ani žádné jiné informace, podle nichž by bylo možné jednotlivě identifikovat konkrétní vozidlo, jeho majitele nebo držitele.

6. Komise přijímá akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12, kterými se doplňuje toto nařízení stanovením podrobných pravidel ve věci zvláštních zkušebních postupů a technických požadavků na:

- a) schválení typu vozidel z hlediska vyspělých systémů vozidla uvedených v odstavci 1;
- b) schválení typu vyspělých systémů vozidla uvedených v odst. 1 písm. a), f) a g) jako samostatných technických celků.

Tyto akty v přenesené pravomoci se zveřejní nejpozději 15 měsíců před příslušnými daty uvedenými v příloze II.

Článek 7

Zvláštní požadavky na osobní automobily a lehká užitková vozidla

1. Kromě ostatních požadavků tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě, které se vztahují rovněž na vozidla kategorií M1 a N1, musí vozidla těchto kategorií splňovat požadavky stanovené v odstavcích 2 až 5 a v prováděcích aktech přijatých podle odstavce 6.

2. Vozidla kategorií M1 a N1 musí být vybavena vyspělými systémy nouzového brzdění, které jsou navrženy a namontovány ve dvou fázích a zajišťují:
 - a) v první fázi detekci překážek a pohybujících se vozidel ■ před motorovým vozidlem;
 - b) v druhé fázi rozšíření detekční schopnosti také na chodce a cyklisty před motorovým vozidlem.
3. Vozidla kategorií M1 a N1 musí být vybavena systémem pro nouzové udržování vozidla v jízdním pruhu.
4. Vyspělé systémy nouzového brzdění a systémy pro nouzové udržování vozidla v jízdním pruhu musí splňovat zejména tyto požadavky:
 - a) systémy musí být možné vypnout pouze jednotlivě, několika po sobě jdoucími kroky, které provede řidič;

- b) vždy po aktivaci hlavního spínače ovládání vozidla musí být systémy v normálním provozním režimu;
- c) musí být možné snadno potlačit zvuková varování, tím se však nesmí zároveň potlačit jiné funkce systému;
- d) řidič musí mít možnost systémy ručně překonat.

■

5. Vozidla kategorií M1 a N1 musí být navržena a vyrobena tak, aby měla rozšířenou ochrannou zónu pro náraz hlavy, a zvýšila se tak ochrana nechráněných účastníků silničního provozu a zmírnily následky jejich potenciálních zranění v případě kolize.

6. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme ustanovení týkající se jednotných postupů a technických specifikací pro ■ schvalování typu vozidel s ohledem na požadavky uvedené v odstavcích 2 až 5 tohoto článku.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2. Zveřejní se nejpozději 15 měsíců před příslušnými daty uvedenými v příloze II.

Článek 8

Systemy čelní ochrany osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel

1. Systemy čelní ochrany, ať již jako součást původního vybavení vozidel kategorií M1 a N1, nebo dodávané na trh jako samostatné technické celky pro tato vozidla, musí splňovat požadavky stanovené v odstavci 2 a v technických specifikacích stanovených v prováděcích aktech uvedených v odstavci 3 .
2. K systémům čelní ochrany, které jsou na trh dodávány jako samostatné technické celky, musí být přiložen podrobný seznam typů vozidel, variant a verzí, pro něž je typ systému čelní ochrany schválen, a rovněž srozumitelný návod k montáži.

3. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů ustanovení týkající se jednotných postupů a technických specifikací pro schvalování typu systémů čelní ochrany uvedených v odstavci 1 tohoto článku, včetně technických specifikací pro jejich konstrukci a montáž. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2. Zveřejní se nejpozději 15 měsíců před příslušnými daty uvedenými v příloze II.

Článek 9

Zvláštní požadavky na autobusy a nákladní vozidla

1. Kromě ostatních požadavků tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě, které se vztahují rovněž na vozidla kategorií M2, M3, N2 a N3, musí vozidla těchto kategorií splňovat požadavky stanovené v odstavcích 2 až 5 a technické specifikace stanovené v prováděcích aktech přijatých podle odstavce 7. Vozidla kategorií M2 a M3 musí splňovat rovněž požadavek stanovený v odstavci 6.

2. Vozidla kategorií M2, M3, N2 a N3 musí být vybavena systémem varování při vybočení z jízdního pruhu a vyspělým systémem nouzového brzdění, které splňují technické specifikace stanovené v prováděcích aktech přijatých podle odstavce 7.

3. Vozidla kategorií M2, M3, N2 a N3 musí být vybavena vyspělými systémy pro detekci chodců a cyklistů nacházejících se v těsné blízkosti předě nebo boku vozidla při okraji vozovky, které poskytují varování nebo zabraňují srážce s těmito nechráněnými účastníky silničního provozu.

4. Systémy uvedené v odstavcích 2 a 3 tohoto článku musí splňovat zejména tyto požadavky:
 - a) systémy musí být možné vypnout pouze jednotlivě, ■ několika po sobě jdoucími kroky, které provede řidič;

 - b) řidič musí mít možnost systémy ručně překonat;

- c) vždy po aktivaci hlavního spínače ovládání vozidla musí být systémy v normálním provozním režimu;
- d) musí být možné snadno potlačit zvuková varování, tím se však nesmí zároveň potlačit jiné funkce systému.

5. Vozidla kategorií M2, M3, N2 a N3 musí být navržena a vyrobena tak, aby měl řidič ze svého sedadla lepší přímý výhled na nechráněné účastníky silničního provozu díky tomu, že se v nejvyšší možné míře vyloučí mrtvé úhly před řidičem a po jeho stranách, přičemž se zohlední specifické charakteristiky jednotlivých kategorií vozidel.

6. Vozidla kategorií M2 a M3 s kapacitou větší než 22 cestujících kromě řidiče a s prostory pro stojící cestující, které jim umožňují častý pohyb, musí být navržena a vyrobena tak, aby byla přístupná osobám s omezenou schopností pohybu, včetně osob na invalidním vozíku.

7. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme ustanovení týkající se jednotných postupů a technických specifikací ohledně:

- a) schválení typu vozidel z hlediska požadavků stanovených v odstavcích 2 až 5 tohoto článku;
- b) schválení typu systémů uvedených v odstavci 3 tohoto článku jako samostatných technických celků.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2.

Podrobná pravidla týkající se požadavků stanovených v odstavcích 2, 3 a 4 tohoto článku se stanoví a zveřejní nejméně 15 měsíců před příslušným daty uvedenými v příloze II.

Pokud se tyto prováděcí akty týkají požadavků stanovených v odstavci 5 tohoto článku, zveřejní se nejpozději 36 měsíců před příslušnými daty uvedenými v příloze II.

Článek 10

Zvláštní požadavky na vozidla na vodíkový pohon

1. Kromě ostatních požadavků tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě, které se vztahují rovněž na vozidla kategorií M a N, musí vozidla na vodíkový pohon těchto kategorií, jejich vodíkové systémy a konstrukční části těchto systémů splňovat technické specifikace stanovené v prováděcích aktech uvedených v odstavci 3.
2. Výrobci zajistí, aby se vodíkové systémy a vodíkové konstrukční části montovaly v souladu s technickými specifikacemi stanovenými v prováděcích aktech přijatých podle odstavce 3. Výrobci v případě potřeby rovněž zpřístupní informace pro účely kontroly vodíkových systémů a konstrukčních částí během životnosti vozidel na vodíkový pohon.

3. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů ustanovení týkající se jednotných postupů a technických specifikací pro schvalování typu vozidel na vodíkový pohon, pokud jde o jejich vodíkové systémy, včetně slučitelnosti materiálů a palivových nádrží, a pro schvalování typu vodíkových konstrukčních částí, včetně technických specifikací pro jejich montáž.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2. Zveřejní se nejpozději 15 měsíců před příslušnými daty uvedenými v příloze II.

Článek 11

Zvláštní požadavky na automatizovaná vozidla a plně automatizovaná vozidla

1. Kromě ostatních požadavků tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě, které se vztahují na vozidla příslušných kategorií, musí automatizovaná vozidla a plně automatizovaná vozidla splňovat technické specifikace stanovené v prováděcích aktech uvedených v odstavci 3, pokud jde o:

- a) systémy, které nahrazují řidiče při ovládání vozidla, včetně signalizace, řízení, zrychlování a brzdění;
 - b) systémy, které vozidlu poskytují v reálném čase informace o stavu vozidla a okolního prostředí;
 - c) systémy monitorování dostupnosti řidiče;
 - d) zapisovače údajů o události pro automatizovaná vozidla;
 - e) harmonizovaný formát pro výměnu údajů, například při jízdě vozidel různých značek v konvoji.
 - f) systémy, které ostatním účastníkům silničního provozu poskytují informace týkající se bezpečnosti.
2. Systém monitorování dostupnosti řidiče uvedený v odst. 1 písm. c) se neuplatní u plně automatizovaných vozidel.

3. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme ustanovení týkající se jednotných postupů a technických specifikací pro systémy a další položky uvedené v odst. 1 písm. a) až f) tohoto článku a pro schvalování typu automatizovaných a plně automatizovaných vozidel, pokud jde o tyto systémy, s cílem zajistit bezpečný provoz automatizovaných a plně automatizovaných vozidel na veřejných komunikacích.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2.

KAPITOLA III
ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ
Článek 12
Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Právní moc přijímat akty v přenesené pravomoci podle čl. 4 odst. 3, čl. 4 odst. 6 a čl. 6 odst. 6 je svěřena Komisi na dobu pěti let od... [] datum vstupu tohoto nařízení v platnost]. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 3, čl. 4 odst. 6 a čl. 6 odst. 6 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 3, čl. 4 odst. 6 a čl. 6 odst. 6 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 13

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Technický výbor – motorová vozidla. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhovaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 14

Přezkum a podávání zpráv

1. Komise do ... [pět let od data použitelnosti tohoto nařízení] a poté každých pět let předloží Evropskému parlamentu a Radě hodnotící zprávu o úspěšnosti bezpečnostních opatření a systémů, včetně toho, nakolik se tato opatření a tyto systémy rozšířily a nakolik jsou pro uživatele praktické. Komise přezkoumá, zda tato opatření a tyto systémy fungují tak, jak bylo zamýšleno v tomto nařízení. V případě potřeby budou ke zprávě přiložena doporučení, včetně legislativního návrhu na změnu požadavků, pokud jde o obecnou bezpečnost a ochranu a bezpečnost cestujících ve vozidle a nechráněných účastníků silničního provozu, s cílem omezit počet nehod a zranění v silničním provozu nebo je úplně odstranit.

Komise zejména vyhodnotí spolehlivost a účinnost nových inteligentních systémů pro regulaci rychlosti a přesnost a míry chybovosti těchto systémů v podmínkách skutečného provozu. V případě potřeby předloží Komise legislativní návrh.

2. Do 31. ledna každého roku předloží Komise Evropskému parlamentu a Rady zprávu o pokroku dosaženém (v roce předcházejícím) v rámci činností Světového fóra EHK OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP.29), o pokroku při zavádění bezpečnostních norem u vozidel s ohledem na požadavky uvedené v člancích 5 až 11 a o postoji Unie k těmto otázkám.

Článek 15

Přechodná ustanovení

1. Tímto nařízením nepozbývají platnosti EU schválení typu udělená vozidlům, systémům, konstrukčním částem nebo samostatným technickým celkům, která byla udělena v souladu s nařízenými (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009, (ES) č. 661/2009 a jejich prováděcími opatřeními do ... [] datum, které bezprostředně předchází datu použitelnosti tohoto nařízení], pokud příslušné požadavky vztahující se na tato vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky nebyly tímto nařízením a akty v přenesené pravomoci přijatými na jeho základě změněny nebo doplněny o nové požadavky, jak dále upřesňují prováděcí akty přijaté na základě tohoto nařízení.
2. Schvalovací orgány nadále udělí rozšíření EU schválení typu uvedená v odstavci 1 tohoto článku.

3. Odchylně od tohoto nařízení a do dat uvedených v příloze IV členské státy i nadále povolí registraci vozidel, jakož i prodej nebo uvedení do provozu konstrukčních částí, které nesplňují požadavky příslušných předpisů OSN uvedených ve zmíněné příloze.

Článek 16

Lhůty pro provedení

V případě vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků vnitrostátní orgány:

a) s účinkem od dat uvedených v příloze II u konkrétního požadavku odmítnou z důvodů týkajících se tohoto požadavku udělit EU schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu novým typům vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které nesplňují požadavky tohoto nařízení aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě;

b) s účinkem od dat uvedených v příloze II považují u konkrétního požadavku z důvodů týkajících se tohoto požadavku osvědčení o shodě nových typů vozidel za neplatná pro účely článku 48 nařízení (EU) 2018/858 a zakáží registraci vozidel, která nesplňují požadavky tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě;

c) s účinkem od dat uvedených v příloze II u konkrétního požadavku zakáží z důvodů týkajících se tohoto požadavku uvedení konstrukčních částí nebo samostatných technických celků na trh nebo do provozu, pokud nesplňují požadavky tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě.

Článek 17
Změny nařízení (EU) 2018/858

Příloha II nařízení (EU) 2018/858 se mění v souladu s přílohou III tohoto nařízení.

Článek 18
Zrušení

1. Nařízení (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009, (ES) č. 631/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 se zrušují s účinkem ode dne použitelnosti tohoto nařízení.

2. Odkazy na nařízení (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 se považují za odkazy na toto nařízení.

Článek 19

Vstup v platnost a použitelnost

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

Použije se od ... [30 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost].

Čl. 4 odst. 3, čl. 4 odst. 6, čl. 4 odst. 7, čl. 5 odst. 4, čl. 6 odst. 6, čl. 7 odst. 6, čl. 8 odst. 3, čl. 9 odst. 7, čl. 10 odst. 3, čl. 11 odst. 3, článek 12 a článek 13 se však použijí od ... [datum vstupu tohoto nařízení v platnost].

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

V Bruselu dne ...

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda

PŘÍLOHA I

Seznam předpisů OSN uvedených v čl. 4 odst. 2

Číslo předpisu	Předmět	Série změn zveřejněná v Úředním věstníku	Odkaz na Úřední věstník	Oblast působnosti předpisu OSN
1	Světlomety s asymetrickým potkávacím světlem a/nebo dálkovým světlem a vybavené žárovkami kategorií R2 a/nebo HS1	Série změn 02	Úř. věst. L 177, 10.7.2010, s. 1.	M, N ^(a)
3	Odrázky pro motorová vozidla	■ Série změn 02	Úř. věst. L 323, 6.12.2011, s. 1.	M, N, O
4	Osvětlení zadních registračních tabulek motorových vozidel a jejich přípojných vozidel	■ Původní znění předpisu	Úř. věst. L 4, 7.1.2012, s. 7.	M, N, O
6	Směrové svítilny motorových vozidel a jejich přípojných vozidel	■ Série změn 01	Úř. věst. L 213, 18.7.2014, s. 1.	M, N, O

7	Přední a zadní (obrysové) svítilny, brzdové svítilny, doplňkové obrysové svítilny motorových vozidel a jejich přípojných vozidel	■ Série změn 02	Úř. věst. L 285, 30.9.2014, s. 1.	M, N, O
8	Světlomety motorových vozidel (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 a/nebo H11)	Série změn 05, oprava 1 revize 4	Úř. věst. L 177, 10.7.2010, s. 71.	M, N ^(a)
10	Elektromagnetická kompatibilita	■ Série změn 05	Úř. věst. L 41, 17.2.2017, s. 1.	M, N, O
11	Zámky dveří a součásti upevnění dveří	■ Série změn 03	Úř. věst. L 120, 13.5.2010, s. 1. <i>[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]</i>	M ₁ , N ₁
12	Ochrana řidiče před mechanismem řízení v případě nárazu	■ Série změn 04	Úř. věst. L 89, 27.3.2013, s. 1. <i>[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]</i>	M ₁ , N ₁

13	Brzdění vozidel a přípojných vozidel	■ Série změn 11	Úř. věst. L 42, 18.2.2016, s. 1.	M ₂ , M ₃ , N, O ^(b)
13-H	Brzdění osobních automobilů	■ Původní znění předpisu	Úř. věst. L 335, 22.12.2015, s. 1.	M ₁ , N ₁
14	Kotevní úchyty bezpečnostních pásů, systémy kotevních úchytů ISOFIX a kotevní úchyty horního upínání ISOFIX	■ Série změn 07	Úř. věst. L 218, 19.8.2015, s. 27. <i>[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]</i>	M, N
16	Bezpečnostní pásy, zádržné systémy, dětské zádržné systémy a dětské zádržné systémy ISOFIX	■ Série změn 07	Úř. věst. L 109, 27.4.2018, s. 1.	M, N
17	Sedadla, jejich ukotvení a opěrky hlavy	Série změn 08	Úř. věst. L 230, 31.8.2010, s. 81. <i>[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]</i>	M, N

18	Ochrana motorových vozidel proti neoprávněnému použití	■ Série změn 03	Úř. věst. L 120, 13.5.2010, s. 29.	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃
19	Přední mlhové světlomety motorových vozidel	■ Série změn 04	Úř. věst. L 250, 22.8.2014, s. 1.	M, N
20	Světlomety s asymetrickým potkávacím světlem a/nebo dálkovým světlem a vybavené halogenovými žárovkami (žárovky H4)	Série změn 03	Úř. věst. L 177, 10.7.2010, s. 170.	M, N ^(a)
21	Vnitřní výbava	■ Série změn 01	Úř. věst. L 188, 16.7.2008, s. 32.	M ₁
23	Zpětné světlomety motorových vozidel a jejich přípojných vozidel	■ Původní znění předpisu	Úř. věst. L 237, 8.8.2014, s. 1.	M, N, O
25	Opěrky hlavy, bez ohledu na to, zda jsou součástí sedadla	Série změn 04, oprava 2 revize 1	Úř. věst. L 215, 14.8.2010, s. 1. <i>[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]</i>	M ₁

26	Vnější výčnělky	■ Série změn 03	Úř. věst. L 215, 14.8.2010, s. 27	M ₁
28	Zvuková výstražná zařízení a signály	■ Původní znění předpisu	Úř. věst. L 323, 6.12.2011, s. 33.	M, N
29	Ochrana cestujících v kabině užitkového vozidla	Série změn 03	Úř. věst. L 304, 20.11.2010, s. 21. <i>[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]</i>	N
30	Pneumatiky pro motorová vozidla a jejich přípojná vozidla (třída C1)	■ Série změn 02	Úř. věst. L 307, 23.11.2011, s. 1.	M, N, O
31	Světlomety motorových vozidel typu „sealed-beam“ (SB) vyzařující evropské asymetrické potkávací světlo nebo dálkové světlo nebo obojí	■ Série změn 02	Úř. věst. L 185, 17.7.2010, s. 15.	M, N
34	Ochrana před nebezpečím požáru (nádrže na kapalná paliva)	■ Série změn 03	Úř. věst. L 231, 26.8.2016, s. 41.	M, N, O

37	Žárovky určené k použití ve schválených celcích svítlen/světlometů motorových vozidel a jejich přípojných vozidel	■ Série změn 03	Úř. věst. L 213, 18.7.2014, s. 36.	M, N, O
38	Zadní mlhové svítilny motorových vozidel a jejich přípojných vozidel	■ Původní znění předpisu	Úř. věst. L 4, 7.1.2012, s. 20.	M, N, O
39	Rychloměrné zařízení včetně jeho montáže	Série změn 01	Úř. věst. L 120, 13.5.2010, s. 40. [Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]	M, N
43	Bezpečnostní zasklívací materiály	■ Série změn 01	Úř. věst. L 42, 12.2.2014, s. 1.	M, N, O
44	Zadržná zařízení pro děti cestující v motorových vozidlech („dětské zadržné systémy“)	■ Série změn 04	Úř. věst. L 265, 30.9.2016, s. 1.	M, N

45	Stěrače světlometů	■ Série změn 01	<i>[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]</i>	M, N
46	Zařízení pro nepřímý výhled a jejich montáž	■ Série změn 04	Úř. věst. L 237, 8.8.2014, s. 24.	M, N
48	Montáž zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci na motorová vozidla	■ Série změn 06	Úř. věst. L 265, 30.9.2016, s. 125. <i>[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]</i>	M, N, O (°)
54	Pneumatiky pro užitková vozidla a jejich přípojná vozidla (třídy C2 a C3)	■ Původní znění předpisu	Úř. věst. L 307, 23.11.2011, s. 2.	M, N, O
55	Mechanické spojovací části jízdních souprav vozidel	■ Série změn 01	Úř. věst. L 153, 15.6.2016, s. 179. ■	M, N, O (°)

58	Zařízení na ochranu proti podjetí zezadu (RUPD) a jejich montáž; ochrana proti podjetí zezadu (RUP)	Série změn 03	█ [Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]	M, N, O
61	Užitková vozidla s ohledem na vnější výčelnky před zadní stěnou kabiny	█ Původní znění předpisu	Úř. věst. L 164, 30.6.2010, s. 1.	N
64	Náhradní celek pro dočasné užití, pneumatiky schopné jízdy bez vzduchu v pneumatice / systém pro jízdu bez vzduchu v pneumatice a systém monitorování tlaku v pneumatikách	█ Série změn 02	Úř. věst. L 310, 26.11.2010, s. 18.	M ₁ , N ₁
66	Pevnost nástavby velkých osobních vozidel	Série změn 02	Úř. věst. L 84, 30.3.2011, s. 1.	M ₂ , M ₃
67	Motorová vozidla, která používají zkapalněné ropné plyny	█ Série změn 01	Úř. věst. L 285, 20.10.2016, s. 1.	M, N
73	Boční ochrana nákladních automobilů	Série změn 01	Úř. věst. L 122, 8.5.2012, s. 1.	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄

77	Parkovací svítilny motorových vozidel	■ Původní znění předpisu	Úř. věst. L 4, 7.1.2012, s. 21.	M, N
79	Mechanismus řízení	■ Oprava série změn 03	<i>[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]</i>	M, N, O
80	Sedadla velkých osobních vozidel	Předpis ve znění série změn 03	Úř. věst. L 226, 24.8.2013, s. 20. <i>[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]</i>	M ₂ , M ₃
87	Denní svítilny motorových vozidel	■ Původní znění předpisu	Úř. věst. L 4, 7.1.2012, s. 24.	M, N
89	Omezovače rychlosti	■ Původní znění předpisu	Úř. věst. L 4, 7.1.2012, s. 25.	M, N ^(d)
90	Náhradní části s brzdovým obložením a náhradní obložení bubnových brzd pro motorová vozidla a jejich přípojná vozidla	Série změn 02	Úř. věst. L 185, 13.7.2012, s. 24.	M, N, O

91	Boční obrysové svítilny motorových vozidel a jejich přípojných vozidel	■ Původní znění předpisu	Úř. věst. L 4, 7.1.2012, s. 27.	M, N, O
93	Zařízení na ochranu proti podjetí zepředu (FUPD) a jejich montáž; ochrana proti podjetí zepředu (FUP)	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 185, 17.7.2010, s. 56.	N ₂ , N ₃
94	Ochrana cestujících v případě čelního nárazu	Série změn 03	Úř. věst. L 35, 8.2.2018, s. 1.	M ₁
95	Ochrana cestujících v případě bočního nárazu	■ Série změn 03	Úř. věst. L 183, 10.7.2015, s. 91.	M ₁ , N ₁
97	Poplašné systémy vozidel	■ Série změn 01	Úř. věst. L 122, 8.5.2012, s. 19.	M ₁ , N ₁ (e)
98	Světlomety motorových vozidel vybavené výbojkovými zdroji světla	■ Série změn 01	Úř. věst. L 176, 14.6.2014, s. 64.	M, N
99	Výbojkové zdroje světla k užívání ve schválených výbojkových světlometech motorových vozidel	■ Původní znění předpisu	Úř. věst. L 285, 30.9.2014, s. 35.	M, N

100	Elektrická bezpečnost	■ Série změn 02	Úř. věst. L 87, 31.3.2015, s. 1. [Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]	M, N
102	Zařízení pro spojení vozidel nakrátko (ZSVN); montáž schváleného typu ZSVN	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 351, 30.12.2008, s. 44.	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄
104	Reflexní označení (těžká a dlouhá vozidla)	■ Původní znění předpisu	Úř. věst. L 75, 14.3.2014, s. 29.	M ₂ , M ₃ , N, O ₂ , O ₃ , O ₄
105	Vozidla pro přepravu nebezpečných věcí	Série změn 05	Úř. věst. L 4, 7.1.2012, s. 30.	N,O
107	Vozidla kategorií M ₂ a M ₃	■ Série změn 07	Úř. věst. L 52, 23.2.2018, s. 1.	M ₂ , M ₃
108	Protetektorované pneumatiky pro osobní automobily a jejich přívěsy	■ Původní znění předpisu	Úř. věst. L 181, 4.7.2006, s. 1.	M ₁ , O ₁ , O ₂
109	Protetektorované pneumatiky užitkových vozidel a jejich přípojných vozidel	■ Původní znění předpisu	Úř. věst. L 181, 4.7.2006, s. 1.	M ₂ , M ₃ , N, O ₃ , O ₄
110	Zvláštní součásti pro stlačený zemní plyn	■ Série změn 01	Úř. věst. L 166, 30.6.2015, s. 1.	M, N

112	Světlomety motorových vozidel s asymetrickým potkávacím světlem a/nebo dálkovým světlem a vybavené žárovkami a/nebo LED moduly	■ Série změn 01	Úř. věst. L 250, 22.8.2014, s. 67.	M, N
114	Náhradní airbagy	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 373, 27.12.2006, s. 272.	M ₁ , N ₁
115	Systémy LPG a CNG pro dodatečnou montáž	■ Původní znění předpisu	Úř. věst. L 323, 7.11.2014, s. 91.	M, N
116	Ochrana motorových vozidel proti neoprávněnému použití	■ Původní znění předpisu	Úř. věst. L 45, 16.2.2012, s. 1.	M ₁ , N ₁ (e)
117	Pneumatiky z hlediska emisí hluku odvalování a přilnavosti na mokřích površích a valivého odporu (třídy C1, C2 a C3)	■ Série změn 02	Úř. věst. L 218, 12.8.2016, s. 1.	M, N, O

118	Ohnivzdornost materiálů v interiérech autobusů	■ Série změn 02	Úř. věst. L 102, 21.4.2015, s. 67. <i>[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]</i>	M ₃
119	Rohové světlomety	■ Série změn 01	Úř. věst. L 89, 25.3.2014, s. 101.	M, N
121	Umístění a označení ručních ovladačů, kontrolků a indikátorů	Série změn 01	Úř. věst. L 5, 8.1.2016, s. 9.	M, N
122	Systém vytápění vozidel	■ Původní znění předpisu	Úř. věst. L 164, 30.6.2010, s. 231. <i>[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]</i>	M, N, O
123	Adaptivní přední osvětlovací systém (AFS) motorových vozidel	Série změn 01	<i>[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]</i>	M, N

124	Náhradní kola	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 375, 27.12.2006, s. 568.	M ₁ , N ₁ , O ₁ , O ₂
125	Zorné pole směrem dopředu	■ Série změn 01	Úř. věst. L 20, 25.1.2018, s. 16.	M ₁
126	Oddělovací systémy	Původní znění předpisu	<i>[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]</i>	M ₁
127	Bezpečnost chodců	Série <i>změn</i> 02	<i>[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]</i>	M ₁ , N ₁
128	Zdroje světla využívající světelných diod (LED)	■ Původní znění předpisu	Úř. věst. L 162, 29.5.2014, s. 43.	M, N, O
129	Vyspělé dětské zádržné systémy	■ Původní znění předpisu	Úř. věst. L 97, 29.3.2014, s. 21.	M, N
130	Varování při vybočení z jízdního pruhu	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 178, 18.6.2014, s. 29.	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ (†)
131	Vyspělé systémy nouzového brzdění	■ Série změn 01	Úř. věst. L 214, 19.7.2014, s. 47.	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ (†)

134	Bezpečnost vodíku	■ Původní <i>znění</i> změn	<i>[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]</i>	M, N
135	Boční náraz na sloupek	■ Série změn 01	<i>[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]</i>	M ₁ , N ₁
137	Čelní náraz v plné šíři	Série změn 01	<i>[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]</i>	M ₁
139	Asistence při brzdění	Původní <i>znění předpisu</i>	<i>[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]</i>	M ₁ , N ₁
140	Řízení stability	Původní <i>znění předpisu</i>	<i>[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]</i>	M ₁ , N ₁

141	Monitorování tlaku v pneumatikách	Původní znění předpisu	[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]	M ₁ , N ₁ ^(g)
142	Montáž pneumatik	Původní znění předpisu	[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]	M ₁
145	Ukotvení dětských zádržných systémů	Původní znění předpisu	[Úřad pro publikace: překlad plánován na rok 2018, jakmile bude k dispozici, prosím aktualizujte.]	M ₁

Poznámky k tabulce

Série změn uvedená v tabulce odpovídá verzi, která byla zveřejněna v Úředním věstníku, aniž by byla dotčena série změn, která musí být dodržena na základě přechodných ustanovení v ní stanovených.

Soulad se sérií změn přijatou po konkrétní sérii uvedené v tabulce se akceptuje jako alternativa.

Data uvedená v příslušné sérii změn předpisů OSN uvedených v tabulce, pokud jde o povinnosti smluvních stran „revidované dohody z roku 1958“¹, týkající se první registrace, uvedení do provozu, dodávání na trh, prodeje, uznávání schválení typu a veškerých podobných ustanovení, platí povinně pro účely článků 48 a 50 nařízení (EU) č. 2018/858 s výjimkou případů, kdy článek 14 tohoto nařízení stanoví data náhradní, která je pak třeba dodržet.

V některých případech předpis OSN uvedený v této tabulce ve svých přechodných ustanoveních stanoví, že od určitého data smluvní strany „revidované dohody z roku 1958“, které uplatňují určitou sérii změn uvedeného předpisu OSN, nejsou povinny přijmout či mohou odmítnout přijmout pro účely vnitrostátního nebo regionálního schválení typu typ schválený podle předchozí série změn, nebo obsahují ustanovení s podobným záměrem a významem. Toto musí být vykládáno jako závazné ustanovení pro vnitrostátní orgány, aby považovaly osvědčení o shodě za již neplatná pro účely článku 48 nařízení (EU) 2018/858, s výjimkou případů, kdy jsou v příloze II tohoto nařízení stanovena data náhradní, která je pak třeba dodržet.

¹ Rozhodnutí Rady ze dne 27. listopadu 1997 o přistoupení Evropského společenství k Dohodě Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel („revidovaná dohoda z roku 1958“) (Úř. věst. L 346, 17.12.1997, s. 78).

- a) Předpisy OSN č. 1, 8 a 20 se nepoužijí pro EU schválení typu nových vozidel.
- b) Povinná montáž funkce řízení stability se vyžaduje v souladu s předpisy OSN. Je však povinná také pro vozidla kategorie N1.
- c) Je-li podle prohlášení výrobce vozidla vozidlo uzpůsobeno k tažení (bod 2.11.5 informačního dokumentu podle čl. 24 odst. 1 nařízení (EU) 2018/858) a některá část vhodného mechanického spojovacího zařízení, ať je na typu motorového vozidla namontováno či nikoliv, by mohla (zčásti) zakrývat část osvětlení a/nebo místo pro montáž a upevnění zadní registrační tabulky, platí toto:
 - pokyny pro uživatele motorového vozidla (např. příručka uživatele, návod k obsluze vozidla) musí jasně uvádět, že se nesmí montovat mechanické spojovací zařízení, jež nelze snadno odstranit nebo přemístit;
 - v pokynech musí být dále jasně stanoveno, že, je-li namontováno, musí být mechanické spojovací zařízení odstraněno nebo přemístěno, pokud se nepoužívá; a
 - v případě schválení typu systému vozidla podle předpisu OSN č. 55 je třeba zajistit, aby ustanovení o odstranění, přemístění a/nebo náhradním umístění byla beze zbytku dodržena rovněž u zařízení pro osvětlení a umístění a připevnění zadní registrační tabulky.
- d) To se týká pouze omezovačů rychlosti a jejich povinné montáže do vozidel kategorií M2, M3, N2 a N3.
- e) Ve vozidlech kategorie M1 a N1 musí být namontována zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití a ve vozidlech kategorie M1 musí být namontovány imobilizační systémy.
- f) Viz vysvětlivka 4 k tabulce v příloze II.
- g) Pro vozidla kategorie M1 s maximální hmotností $\leq 3\,500$ kg a kategorie N1, jež nejsou vybavena dvojitými koly na nápravě.

PŘÍLOHA II

Seznam požadavků uvedených v čl. 4 odst. 5 a v čl. 5 odst. 3 a dat uvedených v článku 16

Předmět	Regulační akty	Doplňková zvláštní technická ustanovení	M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4	Zvláštní technické celky	Konstrukční část
Požadavky na ZÁDRŽNÉ SYSTÉMY, NÁRAZOVÉ ZKOUŠKY, NEPORUŠENOST PALIVOVÉHO SYSTÉMU A VYSOKONAPĚŤOVOU ELEKTRICKOU BEZPEČNOST A														
A1 Vnitřní výbava	Předpis OSN č. 21		A											
A2 Sedadla a opěrky hlavy	Předpis OSN č. 17		A	A	A	A	A	A						

A3 Sedadla pro autobusy	Předpis OSN č. 80			A	A												A	
A4 Kotevní úchyty bezpečnostních pásů	Předpis OSN č. 14		A	A	A	A	A	A										
A5 Bezpečnostní pásy a zádržné systémy	Předpis OSN č. 16		A	A	A	A	A	A									A	A
A6 Kotevní úchyty bezpečnostních pásů			A	A	A	A	A	A										
A7 Oddělovací systémy	Předpis OSN č. 126		X														B	

A8 Ukotvení dětských zádržných systémů	Předpis OSN č. 145		A											
A9 Dětské zádržné systémy	Předpis OSN č. 44		A1	A1	A1	A1	A1	A1					A	A
A10 Vyspělé dětské zádržné systémy	Předpis OSN č. 129		X	X	X	X	X	X					B	B
A11 Ochrana proti podjetí zepředu	Předpis OSN č. 93						A	A					A	A
A12 Ochrana proti podjetí zezadu	Předpis OSN č. 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

A13 Boční ochrana	Předpis OSN č. 73							A	A			A	A		
A14 Bezpečnost palivové nádrže	Předpis OSN č. 34		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
A15 Bezpečnost zkapalněného ropného plynu (LPG)	Předpis OSN č. 67		A	A	A	A	A	A							A
A16 Bezpečnost stlačeného a zkapalněného zemního plynu	Předpis OSN č. 110		A	A	A	A	A	A							A
A17 Bezpečnost vodíku	Předpis OSN č. 134		A	A	A	A	A	A							A

A18 Způsobilost materiálů vodíkového systému			A	A	A	A	A	A							A
A19 Elektrická bezpečnost při provozu	Předpis OSN č. 100		A	A	A	A	A	A							
A20 Čelní náraz	Předpis OSN č. 94	Platí pro vozidla kategorie M1 s maximální hmotností $\leq 3\,500$ kg a N1 s maximální hmotností $\leq 2\,500$ kg. Pro vozidla s maximální hmotností $> 2\,500$ kg platí data v poznámce B.	A			A									

A21 Čelní náraz v plné šíři	Předpis OSN č. 137	Dokud v předpisu OSN nebude k dispozici zádržné zařízení pro cestující „THOR“, lze používat antropomorfické zkušební zařízení „Hybrid III“.	B			B								
A22 Mechanismus řízení při nárazu	Předpis OSN č. 12		A			A							A	
A23 Náhradní airbagy	Předpis OSN č. 114		X			X							B	

A24 Náraz do kabiny	Předpis OSN č. 29					A	A	A						
A25 Boční náraz na sloupek	Předpis OSN č. 95	Platí pro všechna vozidla kategorií M1 a N1, včetně vozidel s referenčním bodem („R“) nejnižšího sedadla > 700 mm nad zemí. Pro vozidla, jež mají referenční bod („R“) nejnižšího sedadla > 700 mm nad zemí, platí data v poznámce B.	A			A								
A26 Boční náraz na sloupek	Předpis OSN č. 135		B			B								

A27 Náraz zezadu	Předpis OSN č. 34	Platí pro vozidla kategorií M1 s maximální hmotností $\leq 3\,500$ kg a N1 ■ . Musí být splněny požadavky na elektrickou bezpečnost po nárazu.	B			B								
Požadavky týkající se NECHRÁNĚNÝCH ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU, VÝHLEDU A VIDITELNOSTI B														
B1 Ochrana nohou a hlavy chodců	Předpis OSN č. 127		A			A								

B2 Rozšířená zóna pro náraz hlavy ■	Předpis OSN č. 127	Zkušební oblast pro náraz makety hlavy dítěte a dospělého je ohraničena „dosahem ovinutí u dospělého“ 2 500 mm nebo „zadní vztažnou čárou čelního skla“ podle toho, která hodnota je více vpředu. Kontakt makety hlavy se sloupky A, horním prostorem čelního skla a krytem kapoty je vyloučen, ale je třeba jej sledovat.	C		C									
B3 Systém čelní ochrany	■		X		X							A		

B4 Vyspělé nouzové brzdění pro chodce a cyklisty			C			C								
B5 Výstražný signál upozorňující na kolizi s chodci a cyklisty				B	B		B	B						B
B6 Informační systém pro eliminaci mrtvého úhlu				B	B		B	B						B
B7 Detekce zpětného chodu.			B	B	B	B	B	B	■	■	■	■		B
B8 Výhled směrem dopředu	Předpis OSN č. 125	Platí pro vozidla kategorií M1 a N1	A			C								

B9 Přímý výhled z těžkých nákladních vozidel				D	D		D	D						
B10 Bezpečnostní zasklení	Předpis OSN č. 43		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
B11 Odmrazování/odmlžování			A	A2	A2	A2	A2	A2						
B12 Ostřikovače/stírače			A	A3	A3	A3	A3	A3					A	
B13 Zařízení pro nepřímý výhled	Předpis OSN č. 46		A	A	A	A	A	A						A

Požadavky týkající se PODVOZKU VOZIDLA, BRZD, PNEUMATIK A ŘÍZENÍ														
C1 Mechanismus řízení	Předpis OSN č. 79		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C2 Systém varování při vybočení z jízdního pruhu	Předpis OSN č. 130			A4	A4		A4	A4						
C3 Systém nouzového udržení v jízdním pruhu			B6			B6								
C4 Brzdění	Předpis OSN č. 13 Předpis OSN č. 13-H		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		

C5 Náhradní díly brzdového systému	Předpis OSN č. 90		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A	
C6 Asistence při brzdění	Předpis OSN č. 139		A			A									
C7 Řízení stability	Předpis OSN č. 13 Předpis OSN č. 140		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C8 Vyspělý systém nouzového brzdění u těžkých nákladních vozidel	Předpis OSN č. 131			A4	A4		A4	A4							

C9 Vyspělý systém nouzového brzdění u lehkých vozidel			B			B								
C10 Bezpečnost a environmentální výkonnost pneumatik	Předpis OSN č. 30 Předpis OSN č. 54 Předpis OSN č. 117	Je nutné zajistit zkušební postup také pro opotřebované pneumatiky, přičemž platí data uvedená v poznámce C.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
C11 Náhradní kola a systémy pro jízdu bez vzduchu v pneumatice	Předpis OSN č. 64		A1			A1								

C12 Protektorované pneumatiky	Předpis OSN č. 108 Předpis OSN č. 109		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
C13 Monitorování tlaku v pneumatikách lehkých vozidel	Předpis OSN č. 141	Platí pro vozidla kategorie M1 s maximální hmotností ≤ 3 500 kg a kategorie N1.	A			B								
C14 Monitorování tlaku v pneumatikách těžkých nákladních vozidel				B	B		B	B				B	B	

C15 Montáž pneumatik	Předpis OSN č. 142	Platí pro všechny kategorie vozidel	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C16 Náhradní kola	Předpis OSN č. 124		X			X			X	X				B
Požadavky týkající se PALUBNÍCH PŘÍSTROJŮ, ELEKTRICKÉ SOUSTAVY, OSVĚTLENÍ VOZIDLA A OCHRANY PROTI NEOPRÁVNĚNÉMU POUŽITÍ, VČETNĚ KYBERNETICKÝCH ÚTOKŮ D														
D1 Zvuková výstraha	Předpis OSN č. 28		A	A	A	A	A	A						A

D2 Vysokofrekvenční rušení (elektromagnetická kompatibilita)	Předpis OSN č. 10		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
D3 Ochrana proti neoprávněnému použití, ■ imobilizér a poplašné systémy	Předpis OSN č. 18 Předpis OSN č. 97 Předpis OSN č. 116		A	A1	A1	A	A1	A1						A	A
D4 Ochrana vozidla před kybernetickými útoky			B	B	B	B	B	B						B	B

D5 Rychloměr	Předpis OSN č. 39		A	A	A	A	A	A						
D6 Počítadlo ujetých kilometrů	Předpis OSN č. 39		A	A	A	A	A	A						
D7 Omezovače rychlosti	Předpis OSN č. 89			A	A		A	A						A
D8 Inteligentní regulace rychlosti			B	B	B	B	B	B					B	
D9 Identifikace ovladačů, kontrol a ukazatelů	Předpis OSN č. 121		A	A	A	A	A	A						

D10 Systémy vytápění	Předpis OSN č. 122		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
D11 Zařízení pro světelnou signalizaci	Předpis OSN č. 4													
	Předpis OSN č. 6													
	Předpis OSN č. 7													
	Předpis OSN č. 19													
	Předpis OSN č. 23		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
	Předpis OSN č. 38													
	Předpis OSN č. 77													
	Předpis OSN č. 87													
	Předpis OSN č. 91													

D12 Zařízení pro osvětlení silnic	Předpis OSN č. 31																	
	Předpis OSN č. 98																	
	Předpis OSN č. 112	X	X	X	X	X	X											A
	Předpis OSN č. 119																	
	Předpis OSN č. 123																	

D13 Odrazky	Předpis OSN č. 3 Předpis OSN č. 104		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D14 Zdroje světla	Předpis OSN č. 37 Předpis OSN č. 99 Předpis OSN č. 128		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D15 Montáž zařízení pro světelnou signalizaci, osvětlení silnic a odrazek	Předpis OSN č. 48		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		

D16 Signál záchranného brzdění			B	B	B	B	B	B	■	■	■	■		
D17 Stěrače světlometů	Předpis OSN č. 45		A1	A1	A1	A1	A1	A1						A
D18 Ukazatel zařazeného převodového stupně			A											
Požadavky týkající se CHOVÁNÍ ŘIDIČE A SYSTÉMU E														
E1 Usnadnění montáže alkoholového imobilizéru		EN 50436:2016	B	B	B	B	B	B						

E2 Upozornění na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče			B	B	B	B	B	B						
E3 Vyspělé upozornění na rozptýlenost řidiče		Lze také zvážit prevenci rozptýlování pomocí technických prostředků.	C	C	C	C	C	C						
E4 Systém monitorování připravenosti řidiče			B5	B5	B5	B5	B5	B5						
E5 Zapisovač údajů o události			B	D	D	B	D	D					B	

E6 Systémy nahrazující řidiče při ovládání vozidla			B5	B5	B5	B5	B5	B5						
E7 Systémy, které vozidlu poskytují informace o stavu vozidla a okolního prostředí			B5	B5	B5	B5	B5	B5						
E8 Jízda v konvoji (platooning)			■	B1	B1	■	B1	B1						

Požadavky týkající se OBEČNÉ KONSTRUKCE A VLASTNOSTÍ VOZIDLA														
F1 Místo pro registrační tabulku			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F2 Couvání			A	A	A	A	A	A						
F3 Zámky a závěsy dveří	Předpis OSN č. 11		A			A	■	■						
F4 Schůdky do kabiny, držadla a stupačky			A			A	A	A						

F5 Vnější výčnělky	Předpis OSN č. 26		A											
F6 Vnější výčnělky kabin užitkových vozidel	Předpis OSN č. 61					A	A	A						
F7 Povinné štítky a identifikační číslo vozidla			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F8 Tažná zařízení			A	A	A	A	A	A						

F9 Kryty kol			A											
F10 Systémy proti rozstříku						A	A	A	A	A	A	A		
F11 Hmotnosti a rozměry			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F12 Mechanická spojovací zařízení	Předpis OSN č. 55 Předpis OSN č. 102		A1	A1	A1	A1	A1	A1	A	A	A	A	A	A

F13 Vozidla pro přepravu nebezpečných věcí	Předpis OSN č. 105					A	A	A	A	A	A	A		
F14 Obecná konstrukce autobusů	Předpis OSN č. 107		A	A										
F15 Pevnost karoserie autobusů	Předpis OSN č. 66		A	A										
F16 Hořlavost v autobusech	Předpis OSN č. 118			A										A

Poznámky k tabulce

- A: Datum pro zákaz registrace vozidel, jakož i uvedení na trh a uvedení do provozu konstrukčních částí a samostatných technických celků:
[] datum použitelnosti tohoto nařízení].
- B: Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu:
[] datum použitelnosti tohoto nařízení].
Datum pro zákaz registrace vozidel, jakož i uvedení na trh a uvedení do provozu konstrukčních částí a samostatných technických celků:
[] 24 měsíců od data použitelnosti tohoto nařízení]

C: Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu:

[■ 24 měsíců od data použitelnosti tohoto nařízení]

Datum pro zákaz registrace vozidel, jakož i uvedení na trh a uvedení do provozu konstrukčních částí a samostatných technických celků:

[■ 48 měsíců od data použitelnosti tohoto nařízení]

D: Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu:

[42 měsíců od data použitelnosti tohoto nařízení]

Datum pro zákaz registrace vozidel, jakož i uvedení na trh a uvedení do provozu konstrukčních částí a samostatných technických celků:

[78 měsíců od data použitelnosti tohoto nařízení]

- X: Dotčená konstrukční část nebo samostatný technický celek se na kategorie vozidel vztahuje podle toho, jak je uvedeno.
- 1 Shoda se vyžaduje, jsou-li namontovány.
 - 2 Vozidla této kategorie musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro odmrazování a odmlžování čelního skla.
 - 3 Vozidla této kategorie musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro ostřikování a stírání čelního skla.

- 4 Nevztahuje se na tato vozidla:
tahače návěsů kategorie N2 s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, avšak nepřesahující 8 tun;
vozidla kategorií M2 a M3 třídy A, třídy I a II podle definice v bodě 2.1 předpisu OSN č. 107;
kloubové autobusy kategorie M3 třídy A, třídy I a II podle definice v bodě 2.1 předpisu OSN č. 107;
terénní vozidla kategorie M2, M3, N2 a N3;
vozidla zvláštního určení kategorie M2, M3, N2 a N3; a
vozidla kategorie M2, M3, N2 a N3 s více než třemi nápravami.
- 5 Shoda se vyžaduje v případě automatizovaných vozidel.
- 6 Pro motorová vozidla s hydraulickými systémy řízení s posilovačem platí data uvedená v poznámce C. Tato vozidla musí však být vybavena systémem varování při vybočení z jízdního pruhu.

PŘÍLOHA III
Změny přílohy II nařízení (EU) 2018/858

Příloha II nařízení (EU) 2018/858 se mění takto:

1) V tabulce v části I se u záznamu pro položku 3A odkaz ve třetím sloupci na „nařízení (ES) č. 661/2009“ nahrazuje tímto:

Nařízení (EU) 2019/...*+

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/... o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a nechráněných účastníků silničního provozu, kterým se mění nařízení (EU) 2018/858 a zrušují nařízení (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 (Úř. věst. ..., s. ...)“ a každý následující odkaz na „nařízení (ES) č. 661/2009“ v příloze II se nahrazuje odkazem na „nařízení (EU) 2019/...“, není-li v dalších ustanoveních této přílohy stanoveno jinak;

2) Část I se mění takto:

tabulka se mění takto:

i) na vhodné místo podle čísla položky se vkládá tato položka:

+ [Úřad pro publikace: vložte příslušné údaje do textu a do poznámky pod čarou.]

„55A	Boční náraz na sloupek	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 135	X			X“;							
------	---------------------------	---	---	--	--	-----	--	--	--	--	--	--	--

ii) záznam u položky 58 se nahrazuje tímto:

„58	Ochrana chodců	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 127	X			X							X“;
-----	-------------------	---	---	--	--	---	--	--	--	--	--	--	-----

iii) záznam u položek 62 a 63 se nahrazuje tímto:

„62	Vodíkový systém	Nariadení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 134	X	X	X	X	X	X					X
63	Obecná bezpečnost	Nariadení (EU) 2019/...+	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15) “;”

iv) záznam u položek 65 a 66 se nahrazuje tímto:

„65	Vyspělý systém nouzového brzdění	Nariadení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 131		X	X		X	X					
-----	----------------------------------	--	--	---	---	--	---	---	--	--	--	--	--

66	System varování při vybočení z jízdního pruhu	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 130		X	X		X	X“;					
----	---	---	--	---	---	--	---	-----	--	--	--	--	--

b) vysvětlivky se mění takto:

i) vysvětlivky 3 a 4 se nahrazují tímto:

„(3) Montáž stabilizní funkce vozidla se vyžaduje podle čl. 4 odst. 5 nařízení (EU) 2019/...+

(4) Montáž elektronického systému řízení stability se vyžaduje podle čl. 4 odst. 5 nařízení

(EU) 2019/...+

ii) vysvětlivka 9A se nahrazuje tímto:

(9A) Montáž systému monitorování tlaku v pneumatikách se vyžaduje podle čl. 5 odst. 1

nařízení (EU) 2019/...+“;

iii) vysvětlivka 15 se nahrazuje tímto:

„(15) Soulad s nařízením (EU) 2019/...+ je povinný. V rámci tohoto specifického bodu se

však nepočítá se schválením typu, neboť pouze shromažďuje jednotlivé položky uvedené

jinde v tabulce, které odkazují na nařízení (EU) 2019/...+.“;

3) V dodatku 1 části I se tabulka 1 mění takto:

a) záznam u položky 46A se nahrazuje tímto:

„46A	Montáž pneumatik	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 142		B“;
------	---------------------	--	--	-----

b) záznam u položky 58 se nahrazuje tímto:

„58	Ochrana chodců	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 127		C Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu: [42 měsíců od data použitelnosti tohoto nařízení] Datum pro zákaz registrace vozidel: [144 měsíců od data použitelnosti tohoto nařízení];
-----	-------------------	--	--	--

c) záznam u položek 62 a 63 se nahrazuje tímto:

„62	Vodíkový systém	Nariadení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 134		X
63	Obecná bezpečnost	Nariadení (EU) 2019/...+		Soulad s nařízením (EU) 2019/...+ je povinný. V rámci tohoto specifického bodu se však nepočítá se schválením typu, neboť pouze shromažďuje jednotlivé položky uvedené jinde v tabulce, které odkazují na nařízení (EU) 2019/...+.“;

- 4) Ve vysvětlivkách k tabulce 1 dodatku 1 se zrušuje poslední pododstavec;
- 5) V dodatku 1 části I se tabulka 2 mění takto:
- a) záznam u položky 46A se nahrazuje tímto:

„46A	Montáž pneumatik	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 142		B“;
------	---------------------	--	--	-----

b) záznam u položky 58 se nahrazuje tímto:

„58	Ochrana chodců	Nářízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 127		C Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu: [42 měsíců od data použitelnosti tohoto nařízení] Datum pro zákaz registrace vozidel: [144 měsíců od data použitelnosti tohoto nařízení];
-----	----------------	--	--	--

c) záznam u položek 62 a 63 se nahrazuje tímto:

„62	Vodíkový systém	Nářízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 134		X
63	Obecná bezpečnost	Nářízení (EU) 2019/...+		Soulad s nařízením (EU) 2019/...+ je povinný. V rámci tohoto specifického bodu se však nepočítá se schválením typu, neboť pouze shromažďuje jednotlivé položky uvedené jinde v tabulce, které odkazují na nařízení (EU) 2019/...+.“;

6) V dodatku 2 části I se bod 4 mění takto:

a) tabulka s nadpisem „Část I: Vozidla patřící do kategorie M1“ se mění takto:

i) záznam u položky 58 se nahrazuje tímto:

„58	Předpis OSN č. 127 Nařízení (EU) 2019/...+ (Ochrana chodců)	Vozidla musí být vybavena elektronickým protiblokovacím brzdovým systémem působícím na všechna kola. Platí požadavky předpisu OSN č. 127. Veškeré systémy čelní ochrany musí být buď nedílnou součástí vozidla, a tudíž v souladu s požadavky předpisu OSN č. 127, nebo musí být jejich typ schválen jako samostatný technický celek“;
-----	---	--

ii) na vhodné místo podle čísla položky se vkládá tato položka:

„62	Předpis OSN č. 134 Nařízení (EU) 2019/...+ (Vodíkový systém)	Platí požadavky předpisu OSN č. 134. Alternativně se musí prokázat, že vozidlo splňuje: Základní požadavky nařízení (ES) č. 79/2009, ve znění použitelném ke dni [] Datum, které bezprostředně předchází datu použitelnosti tohoto nařízení.]; Příloha 100 – Technická norma pro palivové systémy motorových vozidel poháněných stlačeným vodíkovým plynem (Japonsko); GB/T 24549–2009 Elektrická vozidla s palivovými články – bezpečnostní požadavky (Čína); Mezinárodní norma ISO 23273:2013 Část 1: Funkční bezpečnost vozidel a Část 2: Ochrana před riziky vodíku u vozidel poháněných stlačeným vodíkem; nebo SAE J2578 – Obecná bezpečnost vozidel s palivovými články“;
-----	--	---

b) tabulka s nadpisem „Část II: Vozidla patřící do kategorie N1“ se mění takto:

i) záznam u položky 58 se nahrazuje tímto:

„58	Předpis OSN č. 127 Nařízení (EU) 2019/...+ (Ochrana chodců)	Vozidla musí být vybavena elektronickým protiblokovacím brzdovým systémem působícím na všechna kola. Platí požadavky předpisu OSN č. 127. Veškeré systémy čelní ochrany musí být buď nedílnou součástí vozidla, a tudíž v souladu s požadavky předpisu OSN č. 127, nebo musí být jejich typ schválen jako samostatný technický celek“;
-----	---	--

ii) na vhodné místo podle čísla položky se vkládá tato položka:

„62	Předpis OSN č. 134 Nařízení (EU) 2019/...+ (Vodíkový systém)	Platí požadavky předpisu OSN č. 134. Alternativně se musí prokázat, že vozidlo splňuje: Základní požadavky nařízení (ES) č. 79/2009, ve znění použitelném ke dni [■ Datum, které bezprostředně předchází datu použitelnosti tohoto nařízení.]; Příloha 100 – Technická norma pro palivové systémy motorových vozidel poháněných stlačeným vodíkovým plynem (Japonsko); GB/T 24549–2009 Elektrická vozidla s palivovými články – bezpečnostní požadavky (Čína); Mezinárodní norma ISO 23273:2013 Část 1: Funkční bezpečnost vozidel a Část 2: Ochrana před riziky vodíku u vozidel poháněných stlačeným vodíkem; nebo SAE J2578 – Obecná bezpečnost vozidel s palivovými články“;
-----	--	--

- 7) V tabulce v Části II se zrušují záznamy u položek 58, 65 a 66;
- 8) Část III se mění takto:
- a) v dodatku 1 se tabulka mění takto:
- i) záznam u položky 58 se nahrazuje tímto:

„58	Ochrana chodců	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 127	X	X“;		
-----	----------------	--	---	-----	--	--

ii) záznam u položek 62 a 63 se nahrazuje tímto:

„62	Vodíkový systém	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 134	X	X	X	X
63	Obecná bezpečnost	Nařízení (EU) 2019/...+	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)“;

iii) záznam u položek 65 a 66 se nahrazuje tímto:

„65	Vyspělý systém nouzového brzdění	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 131			neuveďeno	neuveďeno
66	Systém varování při vybočení z jízdního pruhu	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 130			neuveďeno	neuveďeno“;

b) v dodatku 2 se tabulka mění takto:

i) na vhodné místo podle čísla položky se vkládá tato položka:

„55A	Boční náraz na sloupek	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 135	neuveďeno		neuveďeno“;									
------	------------------------	---	-----------	--	-------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

ii) záznam u položky 58 se nahrazuje tímto:

„58	Ochrana chodců	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 127	neuveďeno					neuveďeno“;					
-----	----------------	---	-----------	--	--	--	--	-------------	--	--	--	--	--

iii) záznam u položek 62 a 63 se nahrazuje tímto:

„62	Vodíkový systém	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 134	X	X	X	X	X	X					
63	Obecná bezpečnost	Nařízení (EU) 2019/...+	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)“;

iv) záznam u položek 65 a 66 se nahrazuje tímto:

„65	Vyspělý systém nouzového brzdění	Nariadení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 131	neuveđeno	neuveđeno	neuveđeno	neuveđeno				
66	System varování při vybočení z jízdniho pruhu	Nariadení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 130	neuveđeno	neuveđeno	neuveđeno	neuveđeno“;				

c) dodatek 3 se mění takto:

i) v tabulce se na vhodné místo podle čísla položky vkládá tato položka:

„55A	Boční náraz na sloupek	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 135	neuveďeno“;
------	------------------------	---	-------------

ii) v tabulce se záznam u položky 58 nahrazuje tímto:

„58	Ochrana chodců	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 127	G“;
-----	----------------	---	-----

iii) v tabulce se záznam u položek 62 a 63 nahrazuje tímto:

„62	Vodíkový systém	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 134	X
63	Obecná bezpečnost	Nařízení (EU) 2019/...+	X(15)“;

iv) doplňuje se nový bod, který zní:

„5. Body 1 až 4.2 se vztahují rovněž na vozidla kategorie M1, která se neřadí do kategorie vozidel zvláštního určení, ale jsou přístupná pro invalidní vozík.“;

d) v dodatku 4 se tabulka mění takto:

i) na vhodné místo podle čísla položky se vkládá tato položka:

„55A	Boční náraz na sloupek	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 135			A“;														
------	------------------------	---	--	--	-----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

ii) záznam u položky 58 se nahrazuje tímto:

„58	Ochrana chodců	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 127			A“;							
-----	----------------	---	--	--	-----	--	--	--	--	--	--	--

iii) záznam u položek 62, 63, 65 a 66 se nahrazuje tímto:

„62	Vodíkový systém	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 134	X	X	X	X	X					
-----	-----------------	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--

63	Obecná bezpečnost	Nařízení (EU) 2019/...+	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)	X(15)
65	Vyspělý systém nouzového brzdění	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 131	neuveďeno	neuveďeno		neuveďeno	neuveďeno				
66	Systém varování při vybočení z jízdního pruhu	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 130	neuveďeno	neuveďeno		neuveďeno	neuveďeno“;				

e) v dodatku 5 se v tabulce záznamy u položek 62, 63, 65 a 66 nahrazují tímto:

„62	Vodíkový systém	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 134	X
63	Obecná bezpečnost	Nařízení (EU) 2019/...+	X(15)
65	Vyspělý systém nouzového brzdění	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 131	neuveďeno
66	Systém varování při vybočení z jízdního pruhu	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 130	neuveďeno“;

f) v dodatku 6 se v tabulce záznamy u položek 62, 63, 65 a 66 nahrazují tímto:

„62	Vodíkový systém	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 134	X	
-----	-----------------	---	---	--

63	Obecná bezpečnost	Nařízení (EU) 2019/...+	X(15)	X(15)
65	Vyspělý systém nouzového brzdění	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 131	neuvedeno	
66	System varování při vybočení z jízdního pruhu	Nařízení (EU) 2019/...+ Předpis OSN č. 130	neuvedeno“;	

g) vysvětlivky se mění takto:

i) vysvětlivka pro X se nahrazuje tímto:

„Použijí se požadavky stanovené v příslušném regulačním aktu.“;

ii) vysvětlivky 3 a 4 se nahrazují tímto:

„(3) Montáž stabilitní funkce vozidla se vyžaduje podle čl. 4 odst. 5 nařízení (EU) 2019/...+“

(4) Montáž elektronického systému řízení stability se vyžaduje podle čl. 4 odst. 5 nařízení (EU) 2019/...+“;

iii) vysvětlivka 9A se nahrazuje tímto:

„(9A) Použije se pouze tehdy, mají-li vozidla vybavení, na které se vztahuje předpis OSN č. 64. Montáž systému monitorování tlaku v pneumatikách je však povinná podle čl. 5 odst. 1 nařízení (EU) 2019/...+“;

iv) vysvětlivka 15 se nahrazuje tímto:

„(15) Soulad s nařízením (EU) 2019/...+ je povinný. V rámci tohoto specifického bodu se však nepočítá se schválením typu, neboť pouze shromažďuje jednotlivé položky uvedené jinde v příslušné tabulce.“;

v) vysvětlivky 16 a 17 se zrušují.

I

PŘÍLOHA IV

Přechodná ustanovení uvedená v čl. 16 odst. 3

Předpis OSN	Zvláštní požadavky	Konečný termín pro registraci nevyhovujících vozidel, jakož i pro prodej nebo uvedení do provozu nevyhovujících konstrukčních částí (1)
117	Pneumatiky z hlediska emisí hluku odvalování a přilnavosti na mokrých površích a valivého odporu	dubna 2023
	Pneumatiky třídy C3 musí splňovat požadavky na valivý odpor ve stupni 2.	

Poznámky k tabulce

- (1) Lhůty stanovené v nařízení (ES) č. 661/2009, pokud jde o typy vozidla, systému a konstrukční části, které splňují požadavky uvedené v jeho znění použitelném ke dni [] Datum, které bezprostředně předchází datu použitelnosti tohoto nařízení], a nařízení (ES) č. 78/2009, pokud jde o typy vozidla a systému, které splňují požadavky uvedené v jeho znění použitelném ke dni [] Datum, které bezprostředně předchází datu použitelnosti tohoto nařízení.].

Or. en