



**RADA
EVROPSKÉ UNIE**

**Brusel 29. května 2008 (30.05)
(OR. en)**

10099/08

**Interinstitucionální spis:
2008/0100 (COD)**

**ENT 113
ENV 334
CODEC 687**

NÁVRH

Odesílatel: Evropská komise

Ze dne: 26. května 2008

Předmět: Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel ohledně obecné bezpečnosti

Delegace naleznou v příloze návrh Komise podaný s průvodním dopisem Jordiho AYETA PUIGARNAUA, ředitele, pro Javiera SOLANU, generálního tajemníka, vysokého představitele.

Příloha: KOM(2008) 316 v konečném znění



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 23.5.2008
KOM(2008) 316 v konečném znění

2008/0100 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel ohledně obecné bezpečnosti

(předložený Komisí)

{SEC(2008) 1908}

{SEC(2008) 1909}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Cílem tohoto návrhu je stanovit harmonizovaná pravidla ohledně konstrukce motorových vozidel, a zajistit tak fungování vnitřního trhu a zároveň poskytnout vysokou úroveň bezpečnosti a ochrany životního prostředí.

Návrh má zlepšit bezpečnost vozidel stanovením požadavku, aby byly povinně zabudovávány určité vyspělé bezpečnostní prvky. Návrh má také zlepšit environmentální výkonnost vozidel tím, že sníží množství hluku na pozemních komunikacích a emise CO₂ z pneumatik.

Návrh dále přispívá ke konkurenceschopnosti automobilového průmyslu tím, že zjednodušuje stávající právní předpisy o schvalování typu ohledně bezpečnosti, zvyšuje transparentnost a zmírňuje administrativní zátěž.

• Všeobecné souvislosti

V rámci Společenství byly harmonizovány technické požadavky pro schvalování typu motorových vozidel ohledně řady bezpečnostních a environmentálních prvků, aby v jednotlivých členských státech nebyly uplatňovány rozdílné požadavky a aby byla v celém Společenství zajištěna vysoká úroveň bezpečnosti silničního provozu a ochrany životního prostředí.

V současnosti jsou k dispozici nové technologie, které výrazně zvyšují bezpečnost (např. elektronické systémy kontroly stability) nebo snižují emise CO₂ (např. pneumatiky s nízkým valivým odporem). Výzkum prokázal, že zavedení takových technologií jako standardu u nových vozidel by bylo velmi přínosné. Stanovením společných závazných požadavků by se také zabránilo fragmentaci vnitřního trhu, ke které by mohlo dojít kvůli rozdílným výrobním normám v jednotlivých členských státech.

Komise ve svém sdělení „Rámcová právní úprava pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století“¹ uvítala doporučení ze zprávy CARS 21², která doporučuje zjednodušit celý současný právní rámec pro schvalování typu motorových vozidel. Na základě uvedeného doporučení návrh významně zjednodušuje právní předpisy týkající se schvalování typu a nahrazuje 50 základních směrnic (a přibližně 100 souvisejících pozměňujících směrnic) z oblasti bezpečnosti motorových vozidel a pneumatik jedním nařízením Evropského parlamentu a Rady.

• Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu

¹ KOM(2007) 22.

² CARS 21, *A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century (Systém právní úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století)*: ISBN 92-79-00762-9.

Směrnice Rady 70/221/EHS, směrnice Rady 70/222/EHS, směrnice Rady 70/311/EHS, směrnice Rady 70/387/EHS, směrnice Rady 70/388/EHS, směrnice Rady 71/320/EHS, směrnice Rady 72/245/EHS, směrnice Rady 74/60/EHS, směrnice Rady 74/61/EHS, směrnice Rady 74/297/EHS, směrnice Rady 74/408/EHS, směrnice Rady 74/483/EHS, směrnice Rady 75/443/EHS, směrnice Rady 76/114/EHS, směrnice Rady 76/115/EHS, směrnice Rady 76/756/EHS, směrnice Rady 76/757/EHS, směrnice Rady 76/758/EHS, směrnice Rady 76/759/EHS, směrnice Rady 76/760/EHS, směrnice Rady 76/761/EHS, směrnice Rady 76/762/EHS, směrnice Rady 77/389/EHS, směrnice Rady 77/538/EHS, směrnice Rady 77/539/EHS, směrnice Rady 77/540/EHS, směrnice Rady 77/541/EHS, směrnice Rady 77/649/EHS, směrnice Rady 78/316/EHS, směrnice Rady 78/317/EHS, směrnice Rady 78/318/EHS, směrnice Rady 78/549/EHS, směrnice Rady 78/932/EHS, směrnice Rady 89/297/EHS, směrnice Rady 91/226/EHS, směrnice Rady 92/21/EHS, směrnice Rady 92/22/EHS, směrnice Rady 92/23/EHS, směrnice Rady 92/24/EHS, směrnice Rady 92/114/EHS, směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/20/ES, směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/28/ES, směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/79/ES, směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/27/ES, směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/27/ES, směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/91/ES, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/40/ES, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/56/ES, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/85/ES, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/97/ES.

Návrh a související prováděcí opatření přejímají platné požadavky stanovené ve výše uvedených předpisech. Nadto návrh stanoví nové požadavky ohledně některých vyspělých bezpečnostních opatření, jmenovitě elektronických systémů kontroly stability, systémů monitorování tlaku v pneumatikách, vyspělých systémů nouzového brzdění a systémů varování při vybočení z jízdního pruhu. Dále návrh stanoví přísnější požadavky ohledně hluku odvalování pneumatik a zavádí nové požadavky na pneumatiky ohledně jejich přilnavosti a valivého odporu.

- **Soulad s ostatními politikami a cíli Unie**

Návrh je v souladu s cílem Evropského společenství zajistit větší bezpečnost na silnicích, jak je nastíněno zejména v bílé knize Evropská dopravní politika³, která byla přijata Komisí v roce 2001 a stanoví rámec pro Evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu.

Pokud jde o environmentální aspekty, návrh provádí dvě opatření stanovená v rámci strategie snižování emisí CO₂ z automobilů navržené ve sdělení Komise „Výsledky přezkumu strategie Společenství na snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel“⁴.

Návrh je v souladu se strategií Evropského společenství, jejíž cílem je zjednodušení právního prostředí, jak bylo oznámeno ve sdělení Komise „Aktualizace a zjednodušení acquis Společenství“⁵, kde je systém schvalování typu motorových

³ KOM(2001) 370.

⁴ KOM(2007) 19.

⁵ KOM(2003) 71.

vozidel uveden jako prioritní oblast zjednodušování právních předpisů Společenství.

2. KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

• Konzultace zúčastněných stran

Metody konzultace, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů

Při přípravě návrhu Komise konzultovala zúčastněné subjekty několika způsoby:

- proběhla všeobecná konzultace prostřednictvím internetu, která zohlednila všechny aspekty návrhu;
- pokud jde o návrhy týkající se vyspělých systémů nouzového brzdění, proběhl projekt, jehož cílem bylo zjistit, jaké náklady a výhody by případně plynuly z vybavování vozidel různých tříd takovými systémy; Uvedený projekt proběhl ve spolupráci se skupinou zúčastněných stran z odvětví.
- pokud jde o požadavky týkající se pneumatik, proběhla řada jednání se zástupci organizací jejich výrobců, výzkumných skupin a zájmových skupin z oblasti ochrany životního prostředí s cílem vytvořit soubor vyvážených a proveditelných požadavků.

Shrnutí odpovědí a způsob, jakým byly vzaty v úvahu

V průběhu internetové konzultace bylo zúčastněnými stranami vzneseno množství otázek. Posouzení dopadů, které je součástí tohoto návrhu, plně zohledňuje podstatné otázky, jež byly vzneseny, a uvádí způsob, jakým byly zohledněny.

Od 23. srpna 2007 do 18. října 2007 se na internetu vedla otevřená konzultace. Komise obdržela 81 odpovědí. Výsledky jsou k dispozici na <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/safety/consultation/summary.htm>.

• Sběr a využití výsledků odborných konzultací

Příslušné vědecké/odborné oblasti

Požadavkem návrhu bylo posouzení různých politických řešení a souvisejících ekonomických, sociálních a environmentálních dopadů.

Použitá metodika

Studie proveditelnosti snížení hluku odvalování pneumatik a předpokládaných nákladů a výhod plynoucích z používání vyspělých systémů nouzového brzdění proběhly s konkrétním cílem, kterým bylo podpořit rozpracování příslušných aspektů tohoto nařízení. Dále byly využity předchozí studie o snižování emisí CO₂ (provedené TNO) a snižování počtu obětí nehod (provedené COWI), aby bylo možno stanovit,

jak velké výhody by případně z navrhovaných opatření plynuly.

V rámci studie hluku pneumatik konzultant podnikl tyto kroky:

- stanovení sociálních a environmentálních dopadů hluku pneumatik / hluku na pozemních komunikacích na základě prostudování příslušné literatury;
- sběr a vyhodnocení údajů z měření hluku v současnosti používaných pneumatik různých kategorií;
- posouzení proveditelnosti snížení mezních hodnot hluku pneumatik včetně případného dopadu na další konstrukční parametry pneumatik;
- posouzení možného celkového snížení hluku, které by navrhovaná opatření umožnila, pomocí vhodných postupů počítačového modelování.
- spolupráce s různými zúčastněnými stranami.

V rámci studie vespělých systémů nouzového brzdění konzultant podnikl tyto kroky:

- posouzení průběhu typických nehod, kterým by bylo možno použitím této technologie zabránit nebo jejichž důsledky by tak bylo možno zmírnit;
- posouzení současných a budoucích možností systémů;
- posouzení ekonomických nákladů na jedno vozidlo plynoucích z montáže takových systémů;
- spolupráce s různými zúčastněnými stranami.

Hlavní konzultované organizace/odborníci

Studii hluku pneumatik provedla Evropská federace silničních výzkumných ústavů (Federation of European Highway Research). Studii vespělých systémů nouzového brzdění provedla Výzkumná dopravní laboratoř (Transport research laboratory Ltd.).

Mezní hodnoty hluku pneumatik navrhované v příloze tohoto nařízení jsou založeny na doporučení Evropské federace silničních výzkumných ústavů. Výsledky práce Výzkumné dopravní laboratoře podpořily názor, že vespělé systémy nouzového brzdění jsou prioritou u těžkých nákladních vozidel. Posouzení dopadů odkazuje i na další studie, které byly také použity při hodnocení různých politických řešení. V každém případě bylo preferované politické řešení vybráno na základě analýzy nákladů a přínosů, jak je vysvětleno v posouzení dopadů, které tvoří součást návrhu.

Prostředky zveřejnění odborných stanovisek

Všechny hotové a schválené vědecké zprávy jsou nebo budou k dispozici na internetových stránkách GŘ pro podniky a průmysl.

- **Posouzení dopadů**

U každého aspektu návrhu byly zvažovány různé možnosti:

1. Aspekty zjednodušení

- a) Možnost nepřijímat žádná opatření. To by znamenalo, že stávajících 50 směrnic by platilo dále s případnými dodatečnými změnami. Směrnice Evropského společenství by nadále fungovaly souběžně se stávajícími předpisy EHK OSN, přičemž by technické požadavky byly většinou (ne vždy) rovnocenné. To je v současné době příčinou značné nejistoty těch zúčastněných stran, kterých se přímo netýká systém schvalování typu, a panuje situace, kdy systém právních předpisů není zcela transparentní.
- b) Možnost nepřijímat žádná opatření v rámci aktuálního řízení, ale přezkoumat každou ze směrnic tehdy, až si její úpravu situace vyžádá, a rozhodnout, zda je vhodné ji nahradit. Toto řešení by účinně přispělo ke zjednodušení právního prostředí. Zjednodušení by však trvalo několik let.
- c) Možnost nahradit všechny stávající směrnice navrhovaným nařízením. Tato možnost je upřednostňována, protože by přinesla největší užitek vyplývající ze zjednodušení, a to především vnitrostátním orgánům a samotnému odvětví.

2. Vyspělé bezpečnostní technologie

- a) Možnost nepřijímat žádná opatření a ponechat trhu prostor pro vlastní iniciativu. Množství prvků, jako jsou např. elektronické systémy kontroly stability, se na některých trzích používá u stále více automobilů. Například u těžkých nákladních vozidel a turistických autokarů, kde je využití elektronických systémů kontroly stability možná ještě větší než u osobních automobilů, často k volitelnému používání elektronických systémů kontroly stability neexistuje tržní pobídka, protože na rozdíl od osobních automobilů to nejsou kupující, kdo těží z jejich výhod. Bez harmonizace navíc existuje riziko, že budou v EU používány odlišné normy a následkem toho dojde k fragmentaci vnitřního trhu.
- b) Možnost zavést pro vyspělé bezpečnostní technologie (jsou-li instalovány) technické normy a umožnit výrobcům montovat je volitelně. To by sice zabránilo vznikajícím rozdílům mezi normami v EU, avšak jak bylo řečeno výše, toto řešení by nezaručilo, že budou vyspělé bezpečnostní prvky montovány do všech vozidel.
- c) Možnost zavést technické normy a závazné požadavky na montáž. Tato možnost zaručí maximální využití vyspělých bezpečnostních prvků. Protože porovnání nákladů a výnosů je u těchto systémů příznivé, zdá se, že možnost zavedení závazných požadavků je oprávněná.

3. Požadavky na pneumatiky

Pro pneumatiky návrh stanoví nové požadavky týkající se těchto aspektů: mezní hodnoty hluku odvalování pneumatik, mezní hodnoty valivého odporu, přilnavost a systémy monitorování tlaku v pneumatikách.

U každého aspektu byly zvažovány tyto možnosti: a) neprovádět žádné opatření, b) volitelné/tržní řešení, c) povinné, technicky méně náročné řešení, d) povinné, technicky náročnější řešení.

U všech aspektů byla vybrána možnost d). V případě valivého odporu, přilnavosti a systémů monitorování tlaku v pneumatikách je již výzkum a vývoj výrobků v poměrně pokročilé fázi, takže provádění přísnějších technických požadavků v relativně krátké době je považováno za proveditelné. Zejména u systémů monitorování tlaku v pneumatikách by zpřísnění norem nejvíce zvýšilo bezpečnost a zaručilo by nejvyšší pravděpodobnost dosažení cílů snížení emisí CO₂. Pokud jde o hluk odvalování pneumatik, byla rovněž zvolena možnost d), protože je jedinou, která by zaručila splnění environmentálních cílů návrhu. Protože je však plnění požadavků ohledně hluku náročnější než u ostatních požadavků, předpokládá se delší lhůta provádění.

Komise provedla posouzení dopadů uvedené v pracovním programu. Zpráva o něm je k dispozici na adrese:

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/index.htm>.

I když další odvětvové studie nemohly být před dokončením návrhu finalizovány, Komise je připravena důkladně posoudit výsledky těchto dalších studií během legislativního procesu a, bude-li třeba, navrhnout nebo podpořit změny nutné k vyloučení případných nežádoucích důsledků v oblasti bezpečnosti pneumatik.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

• Shrnutí navrhovaných opatření

Návrh zrušením 50 směrnic výrazně zjednodušuje systém schvalování typu motorových vozidel, pokud jde požadavky na bezpečnost a pneumatiky.

Návrh zavádí nové závazné požadavky ohledně vyspělých bezpečnostních prvků. Návrh zejména obsahuje požadavky na povinné montování těchto systémů:

- elektronické systémy kontroly stability u všech vozidel,
- systémy monitorování tlaku v pneumatikách u osobních automobilů,
- vyspělé systémy nouzového brzdění a systémy varování při vybočení z jízdního pruhu u těžkých nákladních vozidel.

Návrh také stanoví, že v případě volitelného namontování vyspělých systémů nouzového brzdění a systémů varování při vybočení z jízdního pruhu u jiných kategorií vozidel musí tyto systémy splňovat požadavky v něm uvedené.

Oproti platným předpisům návrh stanoví přísnější mezní hodnoty hluku pneumatik a zavádí nové požadavky ohledně přilnavosti a valivého odporu.

• Právní základ

Právní základem návrhu je článek 95 Smlouvy.

- **Zásada subsidiarity**

Zásada subsidiarity se použije, nespadá-li návrh do výlučné působnosti Společenství.

Členské státy nemohou uspokojivě dosáhnout cílů návrhu z těchto důvodů:

Technické požadavky pro schvalování typu motorových vozidel byly ohledně řady bezpečnostních a environmentálních prvků harmonizovány na úrovni Společenství a samostatné kroky jednotlivých členských států by systém schvalování typu motorových vozidel ohrozily. Je nezbytné přijmout opatření Evropské unie, neboť je zapotřebí zabránit vzniku překážek jednotného trhu.

Opatření na úrovni Společenství lépe splní cíle návrhu, protože zabrání fragmentaci vnitřního trhu, k níž by jinak došlo, a zlepší bezpečnost a environmentální výkonnost vozidel.

Návrh je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z těchto důvodů:

Jak ukazuje posouzení dopadů, návrh je v souladu se zásadou proporcionality, protože nepřesahuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cílů k zajištění řádného fungování vnitřního trhu, přičemž zároveň poskytuje vysokou úroveň bezpečnosti obyvatel a ochrany životního prostředí.

Zjednodušení právního prostředí významně přispěje ke snížení administrativních nákladů vnitrostátních orgánů a odvětví.

- **Výběr nástrojů**

Navrhované nástroje: nařízení.

Jiné prostředky by nebyly přiměřené z tohoto důvodu/těchto důvodů:

Nařízení se považuje za vhodné, protože zajistí požadovaný soulad, aniž by bylo nutné provedení do právních předpisů členských států.

Návrh uplatňuje přístup rozdělení na úrovně („split-level approach“), který byl původně zaveden na žádost Evropského parlamentu a použit v dalších právních předpisech. Tento přístup předpokládá, že návrh a přijetí právního předpisu se uskuteční podle dvou odlišných, ale souběžných postupů:

- za první, základní ustanovení určí Evropský parlament a Rada nařízením podle článku 95 Smlouvy o ES v rámci postupu spolurozhodování;
- za druhé, technické specifikace, kterými se budou provádět základní ustanovení, se uvedou v nařízeních, která Komise přijme regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES (návrh vzniklý postupem

projednávání ve výboru).

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Společenství.

5. DALŠÍ INFORMACE

- **Simulace, pilotní fáze a přechodné období**

V návrhu jsou uvedena všeobecná přechodná období s cílem poskytnout výrobcům vozidel a pneumatik dostatečný čas pro přípravu.

- **Zjednodušení**

Návrhem se zjednodušují právní předpisy.

50 směrnic o schvalování typu motorových vozidel bude zrušeno.

Návrh obsahuje opatření vedoucí ke zjednodušení administrativních postupů pro veřejnoprávní orgány. Návrh je zařazen do průběžného programu Komise pro aktualizaci a zjednodušení *acquis communautaire* a jejího legislativního a pracovního programu pod číslem 2008/ENTR/004.

- **Zrušení platných právních předpisů**

Přijetí návrhu povede ke zrušení platných právních předpisů.

- **Evropský hospodářský prostor**

Navržený právní akt se týká záležitostí EHP, a proto by měl být rozšířen na Evropský hospodářský prostor.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel ohledně obecné bezpečnosti****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 95 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise⁶,s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁷,v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy⁸,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Vnitřní trh tvoří oblast bez vnitřních hranic, v níž je nutné zajistit volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. K tomu účelu slouží komplexní systém ES schválení typu motorových vozidel, stanovený směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice)⁹.
- (2) Toto je nové samostatné nařízení v rámci postupu Společenství schvalování typu podle směrnice 2007/46/ES. Přílohy IV, VI a XI uvedené směrnice by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny.
- (3) V rámci Společenství byly harmonizovány technické požadavky pro schvalování typu motorových vozidel ohledně řady bezpečnostních a environmentálních prvků, aby v jednotlivých členských státech nebyly uplatňovány rozdílné požadavky a aby byla v celém Společenství zajištěna vysoká úroveň bezpečnosti silničního provozu a ochrany životního prostředí.
- (4) Z důvodu dostupnosti systémů monitorování tlaku v pneumatikách, které zároveň zvyšují bezpečnost a environmentální výkonnost pneumatik, je vhodné stanovit požadavky ohledně obecné bezpečnosti motorových vozidel a environmentální výkonnosti pneumatik.

⁶ Úř. věst. C , , s. .

⁷ Úř. věst. C , , s. .

⁸ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

⁹ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

- (5) Na žádost Evropského parlamentu byl do právních předpisů Společenství o motorových vozidlech zaveden nový regulativní přístup. Toto nařízení by proto mělo stanovit pouze základní pravidla týkající se bezpečnosti motorových vozidel a emisí CO₂ a hluku z pneumatik, zatímco technické specifikace by měly být stanoveny v prováděcích opatřeních přijatých v souladu s rozhodnutím Rady ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi¹⁰.
- (6) Komise by měla být zejména zmocněna k zavedení zvláštních postupů, zkoušek a požadavků pro schvalování typu motorových vozidel, konstrukčních částí a samostatných technických celků. Kromě toho by měla být Komise zmocněna k přesnějšímu vymezení charakteristik, které musí pneumatika splňovat, aby mohla být označena za „profesionální terénní pneumatiku“. Komise by měla být dále zmocněna k přesnému vymezení oblasti působnosti požadavků stanovených v tomto nařízení. Komise by měla být kromě toho zmocněna ke stanovení dodatečných bezpečnostních požadavků na vozidla určená k přepravě nebezpečných věcí po silnicích v rámci členských států nebo mezi nimi. V závislosti na technické a ekonomické proveditelnosti by Komise měla být také zmocněna k rozšíření povinné montáže systémů monitorování tlaku v pneumatikách a dalších vyspělých bezpečnostních prvků do vozidel jiných kategorií, než které byly původně stanoveny. Komise by měla být zmocněna i ke stanovení zvláštních postupů, zkoušek a technických požadavků pro schvalování typu vyspělých systémů pro vozidla, jiných než těch, které uvádí toto nařízení, a ke změně mezních hodnot pro valivý odpor a hluk odvalování pneumatik na základě výsledků změn zkušebních postupů, aniž by bylo nutno slevit ze současných cílů týkajících se životního prostředí. Jelikož uvedená opatření mají obecnou působnost a jejich účelem je změnit toto nařízení doplněním jiných než podstatných prvků, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (7) Technický pokrok v oblasti vyspělých bezpečnostních systémů pro vozidla skýtá nové možnosti snížení obětí nehod. Aby se podařilo co nejvíce snížit počet obětí, je nutné přijmout opatření k zavedení některých těchto technologií.
- (8) Aby bylo možno zjednodušit právní předpisy pro schvalování typu v souladu s doporučeními zprávy CARS 21 „A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century“¹¹, je vhodné zrušit určitý počet směrnic, aniž by došlo ke snížení ochrany uživatelů pozemních komunikací. Požadavky stanovené v uvedených směrniciích by měly být přejaty tímto nařízením a měly by být případně nahrazeny odkazy na odpovídající předpisy Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) tak, jak byly začleněny do právních předpisů Společenství v souladu s článkem 4 rozhodnutí Rady 97/836/ES 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 pravidel¹².

¹⁰ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

¹¹ ISBN 92-79-00762-9.

¹² Úř. věst. L 346, 17.12.1997, s. 78.

- (9) Je vhodné stanovit zásadu, že vozidla musí být konstruována, vyráběna a montována takovým způsobem, aby se minimalizovalo riziko zranění cestujících ve vozidle a ostatních účastníků silničního provozu. Výrobci za tím účelem musí zajistit, aby vozidla splňovala příslušné požadavky stanovené tímto nařízením. Kromě jiného musí tato ustanovení obsahovat požadavky ohledně kompaktnosti konstrukce vozidel, pomocných systémů ovládání vozidla řidičem, systémů umožňujících řidiči viditelnost a informace o stavu vozidla a okolního prostředí, systémů světelných zdrojů vozidla, systémů ochrany cestujících ve vozidle, vnějšku vozidla a příslušenství, hmotnosti a rozměrů vozidla, pneumatik, vyspělých systémů pro vozidla a různých dalších záležitostí. Dále je třeba, aby vozidla splňovala zvláštní ustanovení týkající se některých nákladních vozidel a jejich přípojných vozidel, případně zvláštní ustanovení týkající se autobusů.
- (10) Harmonogram pro zavádění nových zvláštních požadavků pro schvalování typu vozidel by měl zohlednit technickou proveditelnost takových požadavků. Obecně by měly požadavky platit pouze pro nové typy vozidla. U stávajících typů vozidla by měla být ke splnění požadavků poskytnuta prodloužená lhůta. Povinné montování systémů monitorování tlaku v pneumatikách by mělo zpočátku platit pouze pro osobní vozidla. Povinné montování ostatních vyspělých bezpečnostních prvků by mělo zpočátku platit pouze pro těžká nákladní vozidla.
- (11) Pokud jsou vyspělé bezpečnostní prvky montovány výrobcem vozidla volitelně, je nutné, aby tyto prvky splňovaly příslušné požadavky stanovené tímto nařízením.
- (12) Je vhodné, aby byla provedena opatření oznámená ve sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu nazvaném „Výsledky přezkumu strategie Společenství na snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel“¹³ zaměřená na snižování emisí CO₂ z pneumatik. Tohoto snížení by se mělo dosáhnout kombinací používání pneumatik s nízkým valivým odporem a systémů monitorování tlaku v pneumatikách. Zároveň je vhodné stanovit požadavky zaměřené na snižování hluku pneumatik a zajištění toho, aby byly dodržovány úrovně bezpečnosti pneumatik zavedením požadavků na přilnavost. Příslušný harmonogram provádění by měl odrážet stupeň náročnosti plnění těchto požadavků. Kvůli náročnosti plnění požadavků ohledně hluku odvalování pneumatik a vzhledem k době, kterou potřebuje odvětví na nahrazení stávajících řad pneumatik, je zejména vhodné poskytnout delší období na provádění požadavků na hluk odvalování pneumatik s ohledem na nové pneumatiky stávajících typů.
- (13) Některé kategorie pneumatik, včetně profesionálních terénních pneumatik, které podléhají rychlostnímu omezení a jsou určeny pouze pro vozidla registrovaná před rokem 1990, budou nejspíše vyráběny pouze ve velmi omezeném množství. Proto je vhodné osvobodit pneumatiky takových kategorií od některých požadavků stanovených tímto nařízením, pokud se takové požadavky neslučují s použitím pneumatik, nebo pokud je zátěž způsobená požadavky nepřiměřená.
- (14) Elektronické systémy kontroly stability, vyspělé systémy nouzového brzdění a systémy varování při vybočení z jízdního pruhu jsou velmi slibné a mohly by značně snížit počet obětí nehod. Proto by měly být stanoveny požadavky na takové systémy.

¹³ KOM(2007) 19.

- (15) Je důležité, aby náhradní součásti pro systémy, na které se toto nařízení vztahuje, podléhaly obdobným požadavkům na bezpečnost a schvalovacím postupům. Proto je vhodné zajistit schvalování náhradních součástí a samostatných technických celků.
- (16) Členské státy by měly stanovit pravidla pro sankce za porušení ustanovení tohoto nařízení a zajistit jejich provádění. Tyto sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující.
- (17) Od data použitelnosti příslušných požadavků pro nová vozidla, nové součásti a samostatné technické celky, které stanoví toto nařízení, by měly být zrušeny tyto směrnice Rady:
- Směrnice Rady 70/221/EHS ze dne 20. března 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se palivových nádrží a ochrany proti podjetí zezadu u motorových vozidel a jejich přípojných vozidel¹⁴,
 - Směrnice Rady 70/222/EHS ze dne 20. března 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se umístění a připevnění zadních registračních tabulek na motorových vozidlech a jejich přípojných vozidlech¹⁵,
 - Směrnice Rady 70/311/EHS ze dne 8. června 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se mechanismu řízení motorových vozidel a jejich přípojných vozidel¹⁶,
 - Směrnice Rady 70/387/EHS ze dne 27. července 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se dveří motorových vozidel a jejich přípojných vozidel¹⁷,
 - Směrnice Rady 70/388/EHS ze dne 27. července 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se zvukových výstražných zařízení motorových vozidel¹⁸,
 - Směrnice Rady 71/320/EHS ze dne 26. července 1971 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se brzdových zařízení určitých kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel¹⁹,
 - Směrnice Rady 72/245/EHS ze dne 20. června 1972 o vysokofrekvenčním rušení (elektromagnetické kompatibility) vozidel²⁰,
 - Směrnice Rady 74/60/EHS ze dne 17. prosince 1973 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se vnitřní výbavy motorových vozidel²¹,

¹⁴ Úř. věst. L 76, 6.4.1970, s. 23. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 81).

¹⁵ Úř. věst. L 76, 6.4.1970, s. 25. Směrnice naposledy pozměněná aktem o přistoupení z roku 1972.

¹⁶ Úř. věst. L 133, 18.6.1970, s. 10. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 1999/7/ES (Úř. věst. L 40, 13.2.1999, s. 36).

¹⁷ Úř. věst. L 176, 10.8.1970, s. 5. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2001/31/ES (Úř. věst. L 130, 12.5.2001, s. 33).

¹⁸ Úř. věst. L 176, 10.8.1970, s. 12. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

¹⁹ Úř. věst. L 202, 6.9.1971, s. 37. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

²⁰ Úř. věst. L 152, 6.7.1972, s. 15. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

- Směrnice Rady 74/61/EHS ze dne 17. prosince 1973 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se zařízení bránících neoprávněnému použití motorových vozidel²²,
- Směrnice Rady 74/297/EHS ze dne 4. června 1974 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se vnitřní výbavy motorových vozidel (chování mechanismu řízení při nárazu)²³,
- Směrnice Rady 74/408/EHS ze dne 22. července 1974 týkající se motorových vozidel s ohledem na sedadla, jejich ukotvení a opěrky hlavy²⁴,
- Směrnice Rady 74/483/EHS ze dne 17. září 1974 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se vnějších výčnů motorových vozidel²⁵,
- Směrnice Rady 75/443/EHS ze dne 26. června 1975 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se zpětného chodu a rychloměrného zařízení motorových vozidel²⁶,
- Směrnice Rady 76/114/EHS ze dne 18. prosince 1975 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se povinných štítků a nápisů pro motorová vozidla a pro jejich přípojná vozidla a pro jejich umístění a způsob upevnění²⁷,
- Směrnice Rady 76/115/EHS ze dne 18. prosince 1975 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se kotevních úchyťů bezpečnostních pásů motorových vozidel²⁸,
- Směrnice Rady 76/756/EHS ze dne 27. července 1976 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se montáže zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci motorových vozidel a jejich přípojných vozidel²⁹,
- Směrnice Rady 76/757/EHS ze dne 27. července 1976 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se odrazek motorových vozidel a jejich přípojných vozidel³⁰,
- Směrnice Rady 76/758/EHS ze dne 27. července 1976 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se doplňkových obrysových svítilen,

²¹ Úř. věst. L 38, 11.2.1974, s. 2. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/4/ES (Úř. věst. L 87, 8.4.2000, s. 22).

²² Úř. věst. L 38, 11.2.1974, s. 22. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

²³ Úř. věst. L 165, 20.6.1974, s. 16. Směrnice ve znění směrnice Komise 91/662/EHS (Úř. věst. L 366, 31.12.1991, s. 1).

²⁴ Úř. věst. L 221, 12.8.1974, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

²⁵ Úř. věst. L 266, 2.10.1974, s. 4. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2007/15/ES (Úř. věst. L 75, 15.3.2007, s. 21).

²⁶ Úř. věst. L 196, 26.7.1975, s. 1. Směrnice ve znění směrnice Komise 97/39/ES (Úř. věst. L 177, 5.7.1997, s. 15).

²⁷ Úř. věst. L 24, 30.1.1976, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

²⁸ Úř. věst. L 24, 30.1.1976, s. 6. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2005/41/ES (Úř. věst. L 255, 30.9.2005, s. 149).

²⁹ Úř. věst. L 262, 27.9.1976, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2007/35/ES (Úř. věst. L 157, 19.6.2007, s. 14).

³⁰ Úř. věst. L 262, 27.9.1976, s. 32. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

předních obrysových svítlen, zadních obrysových svítlen, brzdových svítlen, denních svítlen a bočních obrysových svítlen motorových vozidel a jejich přípojných vozidel³¹,

- Směrnice Rady 76/759/EHS ze dne 27. července 1976 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se směrových svítlen motorových vozidel a jejich přípojných vozidel³²,
- Směrnice Rady 76/760/EHS ze dne 27. července 1976 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se svítlen zadních registračních tabulek motorových vozidel a jejich přípojných vozidel³³,
- Směrnice Rady 76/761/EHS ze dne 27. července 1976 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se světlometů motorových vozidel, které slouží jako dálkové nebo potkávací světlomety, a zdrojů světla (žárovky a jiných zdrojů) užitých ve schválených světlometech nebo svítlnách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel³⁴,
- Směrnice Rady 76/762/EHS ze dne 27. července 1976 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se předních mlhových světlometů motorových vozidel³⁵,
- Směrnice Rady 77/389/EHS ze dne 17. května 1977 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se odtahových úchytnů motorových vozidel³⁶,
- Směrnice Rady 77/538/EHS ze dne 28. června 1977 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se zadních mlhových svítlen motorových vozidel a jejich přípojných vozidel³⁷,
- Směrnice Rady 77/539/EHS ze dne 28. června 1977 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se zpětných světlometů motorových vozidel a jejich přípojných vozidel³⁸,
- Směrnice Rady 77/540/EHS ze dne 28. června 1977 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se parkovacích svítlen motorových vozidel³⁹,
- Směrnice Rady 77/541/EHS ze dne 28. června 1977 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se bezpečnostních pásů a zádržných systémů motorových vozidel⁴⁰,

³¹ Úř. věst. L 262, 27.9.1976, s. 54. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

³² Úř. věst. L 262, 27.9.1976, s. 71. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

³³ Úř. věst. L 262, 27.9.1976, s. 85. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

³⁴ Úř. věst. L 262, 27.9.1976, s. 96. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

³⁵ Úř. věst. L 262, 27.9.1976, s. 122. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

³⁶ Úř. věst. L 145, 13.6.1977, s. 41. Směrnice ve znění směrnice Komise 96/64/ES (Úř. věst. L 258, 11.10.1996, s. 26).

³⁷ Úř. věst. L 220, 29.8.1977, s. 60. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

³⁸ Úř. věst. L 220, 29.8.1977, s. 72. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

³⁹ Úř. věst. L 220, 29.8.1977, s. 83. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

- Směrnice Rady 77/649/EHS ze dne 27. září 1977 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pole výhledu řidičů motorových vozidel⁴¹,
- Směrnice Rady 78/316/EHS ze dne 21. prosince 1977 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se vnitřní výbavy motorových vozidel (označení ovládačů, sdělovačů a indikátorů)⁴²,
- Směrnice Rady 78/317/EHS ze dne 21. prosince 1977 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se systémů odmrazování a odmlžování zasklených povrchů motorových vozidel⁴³,
- Směrnice Rady 78/318/EHS ze dne 21. prosince 1977 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se systémů stírání a ostříkávání čelních skel motorových vozidel⁴⁴,
- Směrnice Rady 78/549/EHS ze dne 12. června 1978 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se krytů kol motorových vozidel⁴⁵,
- Směrnice Rady 78/932/EHS ze dne 16. října 1978 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opěrek hlavy na sedadlech motorových vozidel⁴⁶,
- Směrnice Rady 89/297/EHS ze dne 13. dubna 1989 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se boční ochrany (bočních ochranných zařízení) určitých motorových vozidel a jejich přípojných vozidel⁴⁷,
- Směrnice Rady 91/226/EHS ze dne 27. března 1991 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se systémů proti rozstříku u určitých kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel⁴⁸,
- Směrnice Rady 92/21/EHS ze dne 31. března 1992 o hmotnostech a rozměrech motorových vozidel kategorie M1⁴⁹,
- Směrnice Rady 92/22/EHS ze dne 31. března 1992 o bezpečnostním zasklení a zasklívacích materiálech motorových vozidel a jejich přípojných vozidel⁵⁰,

⁴⁰ Úř. věst. L 220, 29.8.1977, s. 95. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

⁴¹ Úř. věst. L 267, 19.10.1977, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 90/630/ES (Úř. věst. L 341, 6.12.1990, s. 20).

⁴² Úř. věst. L 81, 28.3.1978, s. 3. Směrnice ve znění směrnice Komise 93/91/EHS (Úř. věst. L 284, 19.11.1993, s. 25).

⁴³ Úř. věst. L 81, 28.3.1978, s. 27.

⁴⁴ Úř. věst. L 81, 28.3.1978, s. 49. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

⁴⁵ Úř. věst. L 168, 26.6.1978, s. 45. Směrnice ve znění směrnice Komise 94/78/ES (Úř. věst. L 354, 31.12.1994, s. 10).

⁴⁶ Úř. věst. L 325, 20.11.1978, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

⁴⁷ Úř. věst. L 124, 5.5.1989, s. 1.

⁴⁸ Úř. věst. L 103, 23.4.1991, s. 5. Směrnice ve znění směrnice 2006/96/ES.

⁴⁹ Úř. věst. L 129, 14.5.1992, s. 1. Směrnice ve znění směrnice Komise 95/48/ES (Úř. věst. L 233, 30.9.1995, s. 73).

⁵⁰ Úř. věst. L 129, 14.5.1992, s. 11. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2001/92/ES (Úř. věst. L 291, 8.11.2001, s. 24).

- Směrnice Rady 92/23/EHS ze dne 31. března 1992 o pneumatikách pro motorová vozidla a jejich přípojná vozidla a o jejich montáži⁵¹,
- Směrnice Rady 92/24/EHS ze dne 31. března 1992 o omezovačích rychlosti nebo podobných palubních systémech omezení rychlosti u některých kategorií motorových vozidel⁵²,
- Směrnice Rady 92/114/EHS ze dne 17. prosince 1992 týkající se vnějších výčnělků před zadní stěnou kabiny motorových vozidel kategorie N⁵³.

(18) Dále by měly být zrušeny tyto směrnice Evropského parlamentu a Rady:

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/20/ES ze dne 30. května 1994 o mechanických spojovacích zařízeních motorových vozidel a přípojných vozidel a jejich připevnění na tato vozidla⁵⁴,
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/28/ES ze dne 24. října 1995 o hořlavosti materiálů vnitřní výbavy určitých kategorií motorových vozidel⁵⁵,
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/27/ES ze dne 20. května 1996 o ochraně cestujících v motorových vozidlech při bočním nárazu a o změně směrnice 70/156/EHS⁵⁶,
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/79/ES ze dne 16. prosince 1996 o ochraně cestujících v motorových vozidlech při čelním nárazu a o změně směrnice 70/156/EHS⁵⁷,
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/27/ES ze dne 22. července 1997 o hmotnostech a rozměrech určitých kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o změně směrnice 70/156/EHS⁵⁸,
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/91/ES ze dne 14. prosince 1998 o motorových vozidlech a jejich přípojných vozidlech určených pro silniční přepravu nebezpečných věcí a o změně směrnice 70/156/EHS o schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel⁵⁹,

⁵¹ Úř. věst. L 129, 14.5.1992, s. 95. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2005/11/ES (Úř. věst. L 46, 17.2.2005, s. 42).

⁵² Úř. věst. L 129, 14.5.1992, s. 154. Směrnice ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/11/ES (Úř. věst. L 44, 14.2.2004, s. 19).

⁵³ Úř. věst. L 409, 31.12.1992, s. 17.

⁵⁴ Úř. věst. L 195, 29.7.1994, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

⁵⁵ Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

⁵⁶ Úř. věst. L 169, 8.7.1996, s. 1.

⁵⁷ Úř. věst. L 18, 21.1.1997, s. 7. Směrnice ve znění směrnice Komise 1999/98/ES (Úř. věst. L 9, 13.1.2000, s. 14).

⁵⁸ Úř. věst. L 233, 25.8.1997, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2003/19/ES (Úř. věst. L 79, 26.3.2003, s. 6).

⁵⁹ Úř. věst. L 11, 16.1.1999, s. 25.

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/40/ES ze dne 26. června 2000 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se ochrany proti podjetí zepředu u motorových vozidel a o změně směrnice Rady 70/156/EHS⁶⁰,
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/56/ES ze dne 27. září 2001 o systémech vytápění pro motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, o změně směrnice Rady 70/156/EHS a o zrušení směrnice Rady 78/548/EHS⁶¹,
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/85/ES ze dne 20. listopadu 2001 o zvláštních ustanoveních pro vozidla používaná k přepravě osob, která mají více než osm sedadel kromě sedadla řidiče, a o změně směrnic 70/156/EHS a 97/27/ES⁶²,
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/97/ES ze dne 10. listopadu 2003 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu zařízení pro nepřímý výhled a vozidel vybavených těmito zařízeními, kterou se mění směrnice 70/156/EHS a zrušuje směrnice 71/127/EHS⁶³.

(19) Cílů tohoto nařízení, zejména realizace vnitřního trhu zavedením společných technických požadavků týkajících se bezpečnosti a environmentální výkonnosti motorových vozidel a pneumatik, nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států. Z důvodu rozsahu potřebné činnosti lze těchto cílů lépe dosáhnout na úrovni Společenství. Společenství proto může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů,

⁶⁰ Úř. věst. L 203, 10.8.2000, s. 9. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

⁶¹ Úř. věst. L 292, 9.11.2001, s. 21. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

⁶² Úř. věst. L 42, 13.2.2002, s. 1. Směrnice ve znění směrnice 2006/96/ES.

⁶³ Úř. věst. L 25, 29.1.2004, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/96/ES.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Kapitola I **Předmět, oblast působnosti a definice**

Článek 1 *Předmět*

Toto nařízení stanoví požadavky pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla s ohledem na jejich bezpečnost.

Toto nařízení také stanoví požadavky pro schvalování typu pneumatik s ohledem na jejich emise CO₂ a hluku.

Článek 2 *Oblast působnosti*

Toto nařízení se použije podle článků 5 až 10 tohoto nařízení pro motorová vozidla kategorií M, N a O vymezených v příloze II směrnice 2007/46/ES.

Článek 3 *Definice*

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice stanovené v článku 3 směrnice 2007/46/ES.

Kromě toho se použijí tyto definice:

- (1) „elektronickou kontrolou stability“ se rozumí elektronická řídicí funkce vozidla, která zlepšuje dynamickou stabilitu vozidla;
- (2) „systémem varování při vybočení z jízdního pruhu“ se rozumí systém, který řidiče upozorňuje na neúmyslné vybočení vozidla z jízdního pruhu;
- (3) „vyspělým systémem nouzového brzdění“ se rozumí systém, který dokáže automaticky zjistit mimořádnou situaci, aktivovat za účasti řidiče nebo bez ní brzdový systém vozidla a zpomalit vozidlo s cílem zabránit srážce nebo ji zmírnit;
- (4) „indexem únosnosti“ se rozumí jedno nebo dvě čísla, která představují zatížení, jež pneumatika snese na jednoduchém nebo jednoduchém a zdvojeném kole při rychlosti odpovídající příslušné rychlostní kategorii a za provozu, který splňuje požadavky, jež stanovil výrobce pro její používání;
- (5) „systémem monitorování tlaku v pneumatikách“ se rozumí systém namontovaný ve vozidle, kterým lze vyhodnocovat tlak v pneumatikách a jeho změny za časový interval a poskytovat příslušné údaje za provozu vozidla uživateli;

- (6) „profesionální terénní pneumatikou“ se rozumí pneumatika určená pro použití jak na pozemních komunikacích, tak mimo ně, nebo pro jiné zvláštní použití;
- (7) „pneumatikou pro jízdu na sněhu“ se rozumí pneumatika, která nese nápis M+S nebo M.S nebo M&S a u níž jsou vzorek, hmota nebo struktura jejího běhounu konstruovány především k dosažení lepší výkonnosti ve sněhových podmínkách než jaké dosahuje běžná pneumatika ohledně její schopnosti uvádět vozidlo do pohybu a udržovat je v něm;
- (8) „náhradní pneumatikou pro dočasné užití (typu T)“ se rozumí náhradní pneumatika pro dočasné užití konstruovaná pro použití při vyšším tlaku nahuštění, než jaký je stanoven pro standardní a zesílené pneumatiky;
- (9) „trakční pneumatikou“ se rozumí pneumatika pro jízdu na sněhu kategorie C2 nebo C3 určená k namontování na hnací nápravu/nápravy vozidla;
- (10) „nechráněnými účastníky provozu na pozemních komunikacích“ se rozumí chodci, cyklisté a motocyklisté.

Kapitola II

Povinnosti výrobců

Článek 4

Obecné povinnosti

1. Výrobci musí prokázat, že všem novým vozidlům, která jsou prodávána, zaregistrována nebo používána ve Společenství, bylo uděleno schválení typu v souladu s tímto nařízením.
2. Výrobci musí prokázat, že všem samostatným technickým celkům nebo konstrukčním částem, které jsou prodávány nebo používány ve Společenství, bylo uděleno schválení typu v souladu s tímto nařízením.

Článek 5

Požadavky a zkoušky

1. Výrobci zajistí, aby vozidla byla konstruována, vyráběna a montována takovým způsobem, aby se minimalizovalo riziko zranění cestujících ve vozidle a ostatních účastníků silničního provozu.
2. Výrobci zajistí, aby vozidla, konstrukční části a samostatné technické celky splňovaly příslušné požadavky stanovené v tomto nařízení, včetně požadavků na:
 - a) kompaktnost konstrukce vozidel, včetně nárazových zkoušek;
 - b) systémy usnadňující řízení ovládání vozidla, včetně řízení, brzdění a elektronických systémů kontroly stability;

- c) systémy umožňující řidiči viditelnost a poskytující informace o stavu vozidla a okolního prostředí, včetně zasklení, zrcátek a informačních systémů řidiče;
 - d) systémy světelných zdrojů vozidla;
 - e) ochranu cestujících ve vozidle, včetně vnitřní výbavy, opěrky hlavy, bezpečnostních pásů, kotevních úchytlů ISOfix nebo vestavěných dětských zádržných systémů;
 - f) vnějšek vozidla a příslušenství;
 - g) elektromagnetickou kompatibilitu;
 - h) zvuková výstražná zařízení;
 - i) systémy vytápění;
 - j) zařízení bránící neoprávněnému použití;
 - k) identifikační systémy vozidla;
 - l) hmotnost a rozměry.
3. Komise určí, na které kategorie vozidel uvedených v článku 2 se požadavky stanovené v odstavci 1 a 2 tohoto článku použijí.

Uvedená opatření, jejichž předmětem je změna jiných než podstatných prvků tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 40 odst. 2 směrnice 2007/46/ES.

Článek 6

Zvláštní požadavky pro některá vozidla kategorií N a O

1. Vozidla kategorií N a O musí tam, kde je to žádoucí, splňovat kromě požadavků obsažených v člancích 5, 8, 9 a 10 i požadavky stanovené v odstavcích 2 až 6 tohoto článku.
2. Vozidla kategorií N₂ a N₃ musí být konstruována tak, aby bylo v případě čelní srážky s jiným vozidlem minimalizováno riziko zranění cestujících ve vozidle způsobeného podjetím.
3. Vozidla kategorií N₂, N₃, O₃ a O₄ musí být konstruována tak, aby bylo v případě bočního nárazu jiného vozidla nebo nechráněného účastníka provozu na pozemních komunikacích minimalizováno riziko zranění takového nechráněného účastníka nebo cestujících ve vozidle způsobeného podjetím.
4. Kabina vozidla nebo prostor určený pro řidiče a cestující musí mít dostatečnou pevnost, aby byl cestující ochráněn v případě nárazu nebo převrácení.
5. Vozidla kategorie N₂ s maximální hmotností větší než 7,5 t a všechna vozidla kategorií N₃, O₃ a O₄ musí být konstruována tak, aby byl minimalizován vliv rozstříku emisí vozidla na viditelnost z ostatních vozidel na pozemní komunikaci.

6. Komise stanoví dodatečné bezpečnostní požadavky na vozidla určená k přepravě nebezpečných věcí po silnicích v rámci členských států nebo mezi nimi.

Uvedená opatření, jejichž předmětem je změna jiných než podstatných prvků tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 40 odst. 2 směrnice 2007/46/ES.

Článek 7

Zvláštní požadavky pro vozidla kategorií M₂ a M₃

1. Vozidla kategorií M₂ a M₃ musí kromě požadavků obsažených v člancích 5, 8, 9 a 10 splňovat i požadavky stanovené v odstavcích 2 až 5 tohoto článku.
2. Převážná kapacita vozidla, včetně sedících a stojících cestujících a uživatelů invalidního vozíku, musí odpovídat hmotnosti, velikosti a uspořádání vozidla.
3. Karoserie vozidla musí být navržena a konstruována tak, aby byl provoz vozidla bezpečný a stabilní i při plné kapacitě. Musí být přijata vhodná opatření k zajištění bezpečného nastupování do vozidla a vystupování z něj, zejména v případě nouze.
4. Vozidla třídy I musí být uzpůsobena pro nastupování osob se sníženou pohyblivostí, včetně uživatelů invalidního vozíku.
5. Materiály použité při konstrukci vnitřku karoserií autobusů a autokarů musí v co největší míře zabraňovat nebo alespoň zpomalovat šíření ohně, aby cestující mohli v případě vzniku požáru opustit vozidlo.

Článek 8

Klasifikace pneumatik

1. Typy pneumatik se klasifikují podle těchto tříd:
 - a) pneumatiky třídy C1 – pneumatiky určené pro vozidla kategorií M₁, O₁ a O₂;
 - b) pneumatiky třídy C2 – pneumatiky určené pro vozidla nad 3,5 t kategorií M₂, M₃, N, O₃ a O₄ s indexem únosnosti na jednoduchém kole ≤ 121 a značkou kategorie rychlosti \geq „N“;
 - c) pneumatiky třídy C3 – pneumatiky určené pro vozidla nad 3,5 t kategorií M₁, M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄ s jedním s těchto indexů únosnosti:
 - i) index únosnosti na jednoduchém kole ≤ 121 a značka kategorie rychlosti \leq „M“;
 - ii) index únosnosti na jednoduchém kole ≥ 121 .

Typ pneumatiky může být zařazen do více tříd stanovených v bodech a), b) a c), pokud tento typ pneumatiky splňuje všechny příslušné požadavky každé třídy, pro kterou mu bylo uděleno schválení.

2. Použije se seznam indexů únosnosti a odpovídajících hmotností obsažený v předpisu EHK OSN č. 54⁶⁴.

Článek 9

Zvláštní ustanovení pro pneumatiky vozidel

1. Všechny pneumatiky dodávané jako součást vybavení vozidla, případně veškeré náhradní pneumatiky, musí odpovídat použití na vozidlech, pro která jsou určeny, zejména pokud jde o jejich rozměry, přípustnou rychlost a účinnostní charakteristiky ohledně únosnosti.
2. Vozidla kategorií M₁ musí být vybavena systémem monitorování tlaku v pneumatikách, který řidiče upozorní, pokud bude v některé z používaných pneumatik nebezpečně nízký tlak, a informuje řidiče, pokud bude v některé z používaných pneumatik tlak výrazně pod hodnotou pro optimální spotřebu paliva.
3. Všechny pneumatiky C₁ musí splňovat požadavky na přilnavost obsažené v části A přílohy I.
4. Všechny pneumatiky musí splňovat požadavky na valivý odpor obsažené v části B přílohy I.
5. Všechny pneumatiky musí splňovat požadavky na hluk odvalování obsažené v části C přílohy I.
6. Odstavce 3, 4 a 5 se nevztahují na:
 - a) pneumatiky s kategorií rychlosti nižší než 80 km/h;
 - b) pneumatiky se jmenovitým průměrem ráfku nepřekračujícím 254 mm nebo na pneumatiky se jmenovitým průměrem ráfku 635 mm a více;
 - c) náhradní pneumatiky pro dočasné užití typu T;
 - d) pneumatiky konstruované výlučně pro montáž na vozidla poprvé registrovaná před 1. říjnem 1990;
 - e) pneumatiky vybavené dalšími prostředky ke zlepšení trakčních vlastností.
7. Požadavky na valivý odpor a hluk odvalování stanovené v části B a C přílohy I se nevztahují na profesionální terénní pneumatiky.

Článek 10

Vyspělé systémy pro vozidla

1. Vozidla kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃ musí být vybavena vyspělým systémem nouzového brzdění, který splňuje požadavky tohoto nařízení.

⁶⁴ Úř. věst. [...].

Všechny vyspělé systémy nouzového brzdění, kterými jsou výrobcem volitelně vybavována vozidla kategorií M₁ nebo N₁, musí splňovat požadavky tohoto nařízení.

2. Vozidla kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃ musí být vybavena systémem varování při vybočení z jízdního pruhu, který splňuje požadavky tohoto nařízení.

Všechny systémy varování při vybočení z jízdního pruhu, kterými jsou výrobcem volitelně vybavována vozidla kategorií M₁ nebo N₁, musí splňovat požadavky tohoto nařízení.

3. Komise může zavést zvláštní postupy, zkoušky a technické požadavky pro schvalování typu vyspělých systémů pro vozidla, kromě těch, které uvádí odstavec 1 a 2.

Uvedená opatření, jejichž předmětem je změna jiných než podstatných prvků tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 40 odst. 2 směrnice 2007/46/ES.

Kapitola III

Povinnosti členských států

Článek 11

Schvalování typu vozidel, konstrukčních součástí a samostatných technických celků

1. Na základě ustanovení o bezpečnosti vozidel a o pneumatikách uvedených v člancích 5 až 9 a v příloze I, s výjimkou mezních hodnot valivého odporu uvedených v tabulce 2 části B přílohy I, vnitrostátní orgány ode dne 29. října 2012 neudělí ES schválení typu ani vnitrostátní schválení typu novým typům vozidla kategorií stanovených v uvedených člancích a v příslušných prováděcích opatřeních a neudělí ES schválení typu konstrukční části / samostatného technického celku novým typům konstrukčních částí nebo samostatných technických celků pro ně určených, které nejsou v souladu s příslušnými ustanoveními tohoto nařízení.
2. Na základě ustanovení o bezpečnosti vozidel a o pneumatikách uvedených v člancích 5, 6, 7, 8, čl. 9 odst. 1 až 4 a v částech A a B přílohy I, s výjimkou mezních hodnot valivého odporu pro pneumatiky kategorie C3 a mezních hodnot valivého odporu uvedených v tabulce 2 části B přílohy I, vnitrostátní orgány ode dne 29. října 2014 nepovažují u nových vozidel kategorií stanovených v uvedených člancích, která nejsou v souladu s příslušnými ustanoveními tohoto nařízení, osvědčení o shodě pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES za platná a zakáží registraci, prodej a uvedení takových vozidel do provozu a u nových konstrukčních částí nebo samostatných technických celků pro ně určených, které nejsou v souladu s příslušnými ustanoveními tohoto nařízení, zakáží jejich prodej a uvedení do provozu.
3. Z důvodů souvisejících s hlukem odvalování pneumatik a u pneumatik kategorie C3 také z důvodů souvisejících s valivým odporem, s výjimkou mezních hodnot valivého odporu stanovených v tabulce části B přílohy I, vnitrostátní orgány nepovažují ode dne 29. října 2016 u nových vozidel kategorií M, N a O, která nejsou v souladu s ustanoveními tohoto nařízení, osvědčení o shodě pro účely článku 26

směrnice 2007/46/ES za platná a zakáží registraci, prodej a uvedení takových vozidel do provozu a u nových pneumatik pro ně určených, které nejsou v souladu s ustanoveními tohoto nařízení, zakáží jejich prodej a uvedení do provozu.

4. Z důvodů souvisejících s valivým odporem pneumatik vnitrostátní orgány ode dne 29. října 2016 neudělí ES schválení typu ani vnitrostátní schválení typu novým typům vozidla kategorií M, N a O a neudělí ES schválení typu konstrukční části / samostatného technického celku novým typům pneumatik pro ně určených, které nejsou v souladu s mezními hodnotami valivého odporu stanovenými v tabulce 2 části B přílohy I.
5. Z důvodů souvisejících s valivým odporem pneumatik kategorií C1 a C2 nepovažují vnitrostátní orgány ode dne 29. října 2018 u nových vozidel kategorií M, N a O, která nejsou v souladu s mezními hodnotami valivého odporu uvedenými v tabulce 2 části B přílohy I, osvědčení o shodě pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES za platná a zakáží registraci, prodej a uvedení takových vozidel do provozu a u nových pneumatik pro ně určených, které nejsou v souladu s mezními hodnotami valivého odporu stanovenými v tabulce 2 části B přílohy I, zakáží jejich prodej a uvedení do provozu.
6. Z důvodů souvisejících s valivým odporem pneumatik kategorie C3 nepovažují vnitrostátní orgány ode dne 29. října 2020 u nových vozidel kategorií M, N a O, která nejsou v souladu s mezními hodnotami valivého odporu uvedenými v tabulce 2 části B přílohy I, osvědčení o shodě pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES za platná a zakáží registraci, prodej a uvedení takových vozidel do provozu a u nových pneumatik pro ně určených, které nejsou v souladu s mezními hodnotami valivého odporu stanovenými v tabulce 2 části B přílohy I, zakáží jejich prodej a uvedení do provozu.
7. Na základě ustanovení o bezpečnosti vozidel uvedených v článku 10 vnitrostátní orgány ode dne 29. října 2013 neudělí ES schválení typu ani vnitrostátní schválení typu novým typům vozidla kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃, neudělí ES schválení typu ani vnitrostátní schválení typu novým typům vozidla z kategorií M₁ a N₁ vybavených vyspělým systémem nouzového brzdění a/nebo systémem varování při vybočení z jízdního pruhu a neudělí ES schválení typu konstrukční části / samostatného technického celku novým typům systémů nouzového brzdění a systémů varování při vybočení z jízdního pruhu pro ně určených, které nejsou v souladu s příslušnými ustanoveními tohoto nařízení.
8. Z důvodů souvisejících s bezpečností vozidel podle ustanovení článku 10 vnitrostátní orgány nepovažují ode dne 29. října 2015 u nových vozidel kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃ a u nových vozidel kategorií M₁ a N₁ vybavených vyspělým systémem nouzového brzdění a/nebo systémem varování při vybočení z jízdního pruhu, která nejsou v souladu s příslušnými ustanoveními tohoto nařízení, osvědčení o shodě pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES za platná a zakáží registraci, prodej a uvedení takových vozidel do provozu a u nových typů systémů nouzového brzdění a systémů varování při vybočení z jízdního pruhu pro ně určených, které nejsou v souladu s příslušnými ustanoveními tohoto nařízení, zakáží jejich prodej a uvedení do provozu.
9. Vnitrostátní orgány povolí prodej a uvedení do provozu konstrukčních částí a samostatných technických celků, kterým byla udělena schválení typu před datem

uvedeným v odstavci 1, a i nadále mohou těmto konstrukčním částem a samostatným technickým celkům udělovat rozšíření schválení za podmínek stanovených směrnicí, podle níž byla udělena původně, pokud nebyly požadavky použitelné na takové konstrukční části nebo samostatné technické celky pozměněny a/nebo pokud nebyly tímto nařízením stanoveny nové požadavky.

Vnitrostátní orgány nadále mohou udělovat rozšíření ES schválení typu náhradním součástí a samostatným technickým celkům, s výjimkou náhradních pneumatik, určeným pro vozidla, kterým byla udělena schválení typu před datem uvedeným v odstavci 1, za podmínek stanovených směrnicí, podle níž byla udělena původně, a povolí jejich prodej a uvedení do provozu.

10. Aniž jsou dotčeny odstavce 1 až 9 a s výhradou vstupu v platnost prováděcích opatření uvedených v čl. 5 odst. 3 a článku 13, pokud o to výrobce zažádá, nesmějí vnitrostátní orgány na základě ustanovení o bezpečnosti vozidel a pneumatikách uvedených v člancích 5 až 10 odmítnout udělit ES schválení typu či vnitrostátní schválení typu u nového typu vozidla či udělit ES schválení typu konstrukční části / samostatného technického celku u nové konstrukční části nebo samostatného technického celku, nebo zakázat registraci, prodej nebo uvedení do provozu nového vozidla či zakázat prodej nebo uvedení do provozu nové konstrukční části nebo samostatného technického celku, pokud dotčené vozidlo, konstrukční část nebo samostatný technický celek splňují požadavky stanovené tímto nařízením.

Článek 12 *Sankce*

1. Členské státy stanoví pravidla pro ukládání sankcí za porušení tohoto nařízení ze strany výrobců a přijmou veškerá opatření nezbytná pro zajištění jejich provádění. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tyto předpisy Komisi nejpozději osmnáct měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost a neprodleně jí oznámí každou jejich následnou změnu.
2. K typům porušení nařízení, na které se vztahují sankce, náleží:
 - a) nepravdivá prohlášení v průběhu schvalovacích postupů nebo postupů vedoucích ke stažení;
 - b) padělání výsledků zkoušek pro schvalování typu;
 - c) neposkytnutí údajů nebo technických specifikací, které by mohly vést ke stažení nebo k odejmutí schválení typu.

Kapitola IV

Závěrečná ustanovení

Článek 13

Prováděcí opatření

1. Opatření, jejichž předmětem je změna jiných než podstatných prvků tohoto nařízení jeho doplněním, související se zvláštními postupy, zkouškami a požadavky pro schvalování typu podle ustanovení článků 5 až 10 a přílohy I, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 40 odst. 2 směrnice 2007/46/ES. Tato opatření zahrnují přesnější vymezení charakteristik, které musí pneumatika splňovat, aby mohla být označena za „profesionální terénní pneumatiku“.
2. Pokud opatření přijatá podle odstavce 1 souvisejí se změnou mezních hodnot valivého odporu a hluku odvalování pneumatik uvedených v části B a C přílohy I jako výsledek změn ve zkušebních postupech, budou zavedena, aniž se sleví ze stávajících cílů ohledně životního prostředí.

Článek 14

Změny směrnice 2007/46/ES

Přílohy IV, VI a XI směrnice 2007/46/ES se mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

Článek 15

Zrušení

1. Směrnice 70/221/EHS, 70/222/EHS, 70/311/EHS, 70/387/EHS, 70/388/EHS, 71/320/EHS, 72/245/EHS, 74/60/EHS, 74/61/EHS, 74/297/EHS, 74/408/EHS, 74/483/EHS, 75/443/EHS, 76/114/EHS, 76/115/EHS, 76/756/EHS, 76/757/EHS, 76/758/EHS, 76/759/EHS, 76/760/EHS, 76/761/EHS, 76/762/EHS, 77/389/EHS, 77/538/EHS, 77/539/EHS, 77/540/EHS, 77/541/EHS, 77/649/EHS, 78/316/EHS, 78/317/EHS, 78/318/EHS, 78/549/EHS, 78/932/EHS, 89/297/EHS, 91/226/EHS, 92/21/EHS, 92/22/EHS, 92/24/EHS, 92/114/EHS, 94/20/ES, 95/28/ES, 96/27/ES, 96/79/ES, 97/27/ES, 98/91/ES, 2000/40/ES, 2001/56/ES, 2001/85/ES, 2003/97/ES se zrušují s účinkem ode dne 29. října 2014.
2. Směrnice 92/23/EHS se zrušuje s účinkem ode dne 29. října 2018.
3. Odkazy na zrušené směrnice se považují za odkazy na toto nařízení.

Článek 16

Vstup v platnost

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

Použije se ode dne [29. října 2012].

Nicméně čl. 5 odst. 3, čl. 6 odst. 6, čl. 10 odst. 3, čl. 11 odst. 10 a článek 13 a bod 1 písm. a) podbod iii), bod 1 písm. b) podbod iii) a iv), bod 2 písm. c), bod 3 písm. a) podbod iii), bod 3 písm. b) podbod iii), bod 3 písm. c) podbod iii), bod 3 písm. d) podbod iii), bod 3 písm. e) podbod iii) a bod 3 písm. f) podbod i) přílohy II se použijí od data vstupu v platnost. Bod 1 písm. a) podbod i), bod 1 písm. b) podbod i), bod 2 písm. a), bod 3 písm. a) podbod i), bod 3 písm. b) podbod i), bod 3 písm. c) podbod i), bod 3 písm. d) podbod i), bod 3 písm. e) podbod i) a bod 3 písm. f) podbod ii) přílohy II se použijí ode dne 29. října 2014. Bod 1 písm. a) podbod ii), bod 1 písm. b) podbod ii), bod 2 písm. b), bod 3 písm. a) podbod ii), bod 3 písm. b) podbod ii), bod 3 písm. c) podbod ii), bod 3 písm. d) podbod ii) a bod 3 písm. e) podbod ii) přílohy II se použijí ode dne 29. října 2018.

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

V Bruselu dne [...].

*Za Evropský parlament
předseda / předsedkyně*

*Za Radu
předseda / předsedkyně*

PŘÍLOHA I

Požadavky na přilnavost, valivý odpor a hluk odvalování pneumatik

Část A – požadavky na přilnavost

Pneumatiky třídy C1 musí splňovat tyto požadavky:

Kategorie použití	Index přilnavosti (G)
pneumatika pro jízdu na sněhu se značkou rychlosti „Q“ nebo nižší (kromě „H“) s maximální dovolenou rychlostí do 160 km/h	$\geq 0,9$
pneumatika pro jízdu na sněhu se značkou rychlosti „R“ nebo vyšší (a také „H“) s maximální dovolenou rychlostí nad 160 km/h	$\geq 1,0$
normální pneumatika (k použití na silnici)	$\geq 1,1$

Část B – valivý odpor

Maximální hodnoty koeficientu valivého odporu pro každý typ pneumatiky, měřeno podle ISO 28580, nesmí přesáhnout tyto hodnoty:

Tabulka 1

Kategorie pneumatik	Maximální hodnota (kg/t)
	<u>1. stupeň</u>
C1	12
C2	10,5
C3	8,0

Tabulka 2

Kategorie pneumatik	Maximální hodnota (kg/t)
	<u>2. stupeň</u>
C1	10,5
C2	9
C3	6,5

Část C – hluk odvalování

1. Hladiny hluku zjištěné postupem stanoveným v prováděcích opatřeních tohoto nařízení nesmí přesáhnout mezní hodnoty uvedené v bodě 1.1 nebo 1.2. Tabulky v bodech 1.1 a 1.2 uvádějí naměřené hodnoty korigované na teplotu – kromě pneumatik C3 – a odchylku přístroje a zaokrouhlené dolů na nejbližší celou hodnotu.

1.1 Pneumatiky třídy C1 s odkazem na jmenovitou šířkou průřezu pneumatiky, která byla testována:

Třída pneumatik	Jmenovitá šířka průřezu (mm)	Mezní hodnoty v dB (A)
C1A	≤ 185	70
C1B	$> 185 \leq 215$	71
C1C	$> 215 \leq 245$	71
C1D	$> 245 \leq 275$	72
C1E	> 275	74

1.2 Pneumatiky třídy C2 a C3 s odkazem na kategorii použití příslušné řady pneumatik.

Třída pneumatik	Jmenovitá šířka průřezu (mm)	Mezní hodnoty v dB (A)
C2	Normální	72
	Trakční pneumatiky	73
C3	Normální	73
	Trakční pneumatiky	75

PŘÍLOHA II

Změny směrnice 2007/46/ES

Směrnice 2007/46/ES se mění takto:

1. V příloze IV se část I mění takto:

a) Tabulka se mění takto:

- i) body 3 až 10, 12 až 38, 42 až 45 a 47 až 57 se zrušují;
- ii) bod 46 se zrušuje;
- iii) doplňuje se nový bod 63, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	Odkaz na Úřední věstník	Vztahuje se na									
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
63	Obecná bezpečnost	[(ES) č. .../... vloží se číslo tohoto nařízení]	[L ..., ..., s... vloží se odkaz na toto nařízení]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) Dodatek se mění takto:

- i) body 3 až 10, 12 až 37, 44, 45 a 50 až 54 tabulky se zrušují;
- ii) bod 46 tabulky se zrušuje;
- iii) doplňuje se nový bod 63, který zní:

	Předmět	Odkaz na regulační akt	Odkaz na Úřední věstník	M ₁
63	Obecná bezpečnost	[(ES) č. .../... vloží se číslo tohoto nařízení]	[L ..., ..., s... vloží se odkaz na toto nařízení]	Č/P

ii) V legendě se doplňuje nový text, který zní:

Č/P: Toto nařízení je částečně použitelné. Přesný rozsah působnosti stanoví prováděcí opatření nařízení.

2. V dodatku přílohy VI se tabulka mění takto:

a) body 3 až 10, 12 až 38, 42 až 45 a 47 až 57 se zrušují;

- b) bod 46 se zrušuje;
- c) doplňuje se nový bod 63, který zní:

Předmět	Odkaz na regulační akt	Odkaz na Úřední věstník	Ve znění	Použitelné pro varianty
63. Obecná bezpečnost	[(ES) č. .../... vloží se číslo tohoto nařízení]	[L ..., ..., s. ... vloží se odkaz na toto nařízení]		

3. Příloha XI se mění takto:

- a) v dodatku 1 se tabulka mění takto:
- i) body 3 až 10, 12 až 38, 44, 45 a 47 až 54 se zrušují;
 - ii) bod 46 se zrušuje;
 - iii) doplňuje se nový bod 63, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	$M_1 \leq 2\,500$ (¹) kg	$M_1 > 2\,500$ (¹) kg	M_2	M_3
63	Obecná bezpečnost	[(ES) č. .../... vloží se číslo tohoto nařízení]	Č/P	Č/P	Č/P	Č/P

- b) v dodatku 2 se tabulka mění takto:
- i) body 3 až 10, 12 až 38, 42 až 45 a 47 až 57 se zrušují;
 - ii) bod 46 se zrušuje;
 - iii) doplňuje se nový bod 63, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
63	Obecná bezpečnost	[(ES) č. .../... vloží se číslo tohoto nařízení]	Č/P	Č/P	Č/P	Č/P	Č/P	Č/P	Č/P	Č/P	Č/P	Č/P

- c) v dodatku 3 se tabulka mění takto:
- i) body 3 až 10, 12 až 37, 44, 45 a 50 až 54 se zrušují;
 - ii) bod 46 se zrušuje;

iii) doplňuje se nový bod 63, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	M ₁
63	Obecná bezpečnost	[(ES) č. .../... vloží se číslo tohoto nařízení]	Č/P

d) v dodatku 4 se tabulka mění takto:

- i) body 3 až 10, 13 až 36, 42 až 45 a 47 až 57 se zrušují;
- ii) bod 46 se zrušuje;
- iii) doplňuje se nový bod 63, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
63	Obecná bezpečnost	[(ES) č. .../... vloží se číslo tohoto nařízení]	Č/P	Č/P	Č/P	Č/P	Č/P	Č/P	Č/P	Č/P	Č/P

e) v dodatku 5 se tabulka mění takto:

- i) body 3 až 10, 12 až 36, 42 až 45 a 47 až 57 se zrušují;
- ii) bod 46 se zrušuje;
- iii) doplňuje se nový bod 58, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	Autojeřáb kategorie N3
58	Obecná bezpečnost	[(ES) č. .../... vloží se číslo tohoto nařízení]	Č/P

f) „Význam písmen v tabulkách“ se mění takto:

- i) body C, U, W₅, a W₆ se zrušují;
- ii) doplňuje se nový text, který zní:

„Č/P: Tento regulační akt je částečně použitelný. Přesný rozsah působnosti stanoví prováděcí opatření nařízení.“