

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) č. 168/2013

z 15. januára 2013

o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 114,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po predložení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽²⁾,

keďže:

- (1) Vnútrotný trh predstavuje oblasť bez vnútorných hraníc, v rámci ktorého sa musí zaručiť voľný pohyb tovaru, osôb, služieb a kapitálu. Na tento účel bol stanovený komplexný systém typového schvaľovania ES pre dvoj- alebo trojkolesové vozidlá smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES ⁽³⁾ o typovom schvaľovaní takýchto vozidiel. Tieto princípy by sa mali naďalej uplatňovať pre toto nariadenie a delegované a vykonávacie akty prijaté podľa tohto nariadenia.
- (2) Vnútrotný trh by sa mal zakladať na transparentných, jednoduchých a konzistentných pravidlách, ktoré poskytujú právnu istotu a zrozumiteľnosť a z ktorých môžu mať prospech podniky i spotrebitelia.
- (3) S cieľom zjednodušiť a zrýchliť prijatie právnych predpisov týkajúcich sa typového schvaľovania bol v právnych predpisoch EÚ týkajúcich sa typového schvaľovania vozidiel zavedený nový regulačný prístup, v rámci ktorého zákonodarcia v riadnom legislatívnom postupe stanoví len základné pravidlá a princípy a deleguje stanovenie ďalších technických podrobností na Komisiu. Vzhľadom

na základné požiadavky by sa v tomto nariadení mali preto stanoviť len základné ustanovenia o funkčnej bezpečnosti a environmentálnych vlastnostiach a Komisii by sa malo udeliť oprávnenie stanoviť technické špecifikácie.

- (4) Toto nariadenie by sa nemalo dotknúť opatrení na vnútroštátnej úrovni ani na úrovni Únie týkajúcich sa použitia vozidiel kategórie L na cestách, ako sú napríklad požiadavky na osobitné vodičské preukazy, obmedzenia maximálnej rýchlosti alebo opatrenia regulujúce prístup na určité druhy ciest.
- (5) Dohľad nad trhom v automobilovom priemysle, a najmä pokiaľ ide o odvetvie vozidiel kategórie L, by sa mal zlepšiť sprísnením právnych ustanovení upravujúcich zhodu výroby a špecifikovaním povinností hospodárskych subjektov v dodávateľskom reťazci. Najmä úloha a povinnosti orgánov členských štátov zodpovedných za typové schválenie a dohľad na trhom by sa mali objasniť a požiadavky týkajúce sa kompetencie, povinností a charakteru technických služieb, ktoré vykonávajú schvaľovacie skúšky, by sa mali posilniť. Dodržiavanie požiadaviek typového schválenia a zhody výroby obsiahnutých v právnych predpisoch upravujúcich oblasť automobilového priemyslu by mal zostať kľúčovou úlohou schvaľovacích orgánov, pričom kompetencia dohľadu nad trhom sa môže rozdeliť medzi rôzne vnútroštátne orgány. Mala by sa zaviesť účinná koordinácia a monitorovanie na úrovni Únie a na vnútroštátnej úrovni s cieľom zabezpečiť, aby schvaľovacie orgány a orgány dohľadu nad trhom účinne uplatňovali nové opatrenia.
- (6) Povinnosti vnútroštátnych orgánov stanovené v ustanoveniach o dohľade nad trhom tohto nariadenia sú špecifikovanejšie než zodpovedajúce ustanovenia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh ⁽⁴⁾.
- (7) Toto nariadenie by malo obsahovať základné požiadavky na ochranu životného prostredia a funkčnú bezpečnosť vozidla. Hlavné prvky príslušných požiadaviek tohto nariadenia sú založené na výsledkoch hodnotenia vplyvu zo 4. októbra 2010, ktoré uskutočnila Komisia a v ktorom sa analyzovali rozdielne možnosti prostredníctvom porovnania možných výhod a nevýhod z hľadiska hospodárskych, environmentálnych, bezpečnostných a spoločenských aspektov. V tejto analýze boli zahrnuté aj kvalitatívne a kvantitatívne aspekty. Po porovnaní rôznych možností sa určili a vybrali preferované možnosti, ktoré budú základom tohto nariadenia.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 84, 17.3.2011, s. 30.⁽²⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 20. novembra 2012 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 11. decembra 2012.⁽³⁾ Ú. v. ES L 124, 9.5.2002, s. 1.⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 30.

- (8) Cieľom tohto nariadenia je stanoviť harmonizované pravidlá pre typové schválenie vozidiel kategórie L s cieľom zabezpečiť fungovanie vnútorného trhu. Vozidlá kategórie L sú dvoj-, troj- alebo štvorkolesové vozidlá, ako napríklad motorové dvojkolesové vozidlá, trojkolky a štvorkolky. Okrem toho cieľom tohto nariadenia je zjednodušiť súčasný právny rámec, znížiť emisie z vozidiel kategórie L, čo bude mať za následok nižší, primeranejší podiel vozidiel kategórie L na celkových emisiách z cestnej dopravy, zvýšiť celkovú úroveň bezpečnosti, prispôbiť sa technickému pokroku a sprísniť pravidlá dohľadu nad trhom.
- (9) S cieľom zabezpečiť vysokú úroveň funkčnej bezpečnosti vozidla, bezpečnosti posádky a ochrany životného prostredia by sa mali v súvislosti s typovým schvaľovaním harmonizovať technické požiadavky a normy na ochranu životného prostredia, ktoré sa uplatňujú na vozidlá, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky.
- (10) Na ciele tohto nariadenia by nemala vplývať montáž určitých systémov, komponentov alebo samostatných jednotiek po tom, ako vozidlá boli uvedené na trh, zaevidované alebo uvedené do prevádzky. Mali by sa preto prijať primerané opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré sa môžu montovať na vozidlá a ktoré môžu podstatne zhoršiť fungovanie systémov dôležitých z hľadiska bezpečnosti alebo ochrany životného prostredia, podliehali kontrole schvaľovacieho orgánu pred tým, ako sú uvedené na trh, zaevidované alebo uvedené do prevádzky.
- (11) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 95/1/ES z 2. februára 1995 o maximálnej konštrukčnej rýchlosti, maximálnom krútiacom momente a maximálnom čistom výkone motora dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel⁽¹⁾ umožnila členským štátom zamietnuť prvú evidenciu vozidla a akúkoľvek inú nasledujúcu evidenciu vozidla na svojom území s maximálnym čistým výkonom vyšším ako 74 kW. Očakávanú súvislosť medzi bezpečnosťou a absolútnym obmedzením výkonu sa nepodarilo potvrdiť v niekoľkých vedeckých štúdiách. Z toho dôvodu a s cieľom odstrániť vnútorné bariéry obchodovania na trhu Únie by sa táto možnosť nemala zachovávať. Mali by sa zaviesť iné, účinnejšie bezpečnostné opatrenia s cieľom znížiť vysoký počet úmrtí a zranení vodičov motorových dvojkolesových vozidiel pri dopravných nehodách v Únii.
- (12) Toto nariadenie stanovuje environmentálne požiadavky pre dva stupne, pričom druhý stupeň (Euro 5) je povinný pre nové typy vozidiel od 1. januára 2020, čím vytvára dlhodobú predvídateľnosť plánovania pre výrobcov automobilov a dodávateľský priemysel. Na základe budúcich dostupných údajov štúdia vplyvu na životné prostredie požadovaná týmto nariadením by mala poskytnúť ďalší základ vo forme modelovania, technickej uskutočniteľnosti a analýzy efektívnosti nákladov podľa aktuálnych dostupných údajov. Ďalej by štúdia okrem iného mala posúdiť uskutočniteľnosť a efektívnosť nákladov požiadaviek na testovanie zhody v prevádzke, požiadaviek na mimocyklové emisie a limitné hodnoty počtu tuhých častíc emisií pre určité (sub-)kategórie. Na základe výsledkov štúdie by Komisia mala zväziť predloženie návrhu na zavedenie týchto nových prvkov do budúcich právnych predpisov o typovom schvaľovaní, ktoré sa uplatnia po stupňoch uvedených v tomto nariadení.
- (13) Systém typového schválenia EÚ má umožniť každému členskému štátu potvrdiť, že každé vozidlo prešlo kontrolami uvedenými v tomto nariadení a v delegovaných a vykonávacích aktoch prijatých podľa tohto nariadenia a že ich výrobca získal osvedčenie o typovom schválení. Okrem toho zaväzuje výrobcov vydávať osvedčenie o zhode pre každé vozidlo vyrobené v súlade s typovým schválením. Ak je vozidlo vybavené takýmto osvedčením, malo by sa povoliť, aby bolo sprístupnené na trhu a zaevidované na používanie v celej Únii.
- (14) Výrobcov by mal pravidelne kontrolovať príslušný orgán alebo primerane kvalifikovaná technická služba určená na tento účel s cieľom zabezpečiť, aby sa postup monitorovania zhody výroby, čo je jeden zo základných kameňov systému typového schvaľovania Únie, správne vykonával a riadne fungoval.
- (15) Týmto nariadením sa vytvára súbor špecifických požiadaviek týkajúcich sa bezpečnosti a životného prostredia. Preto je dôležité zaviesť ustanovenia, ktorými sa zabezpečí, že v prípadoch, keď vozidlo predstavuje vážne nebezpečenstvo pre používateľov alebo životné prostredie, výrobca alebo ktorýkoľvek iný hospodársky subjekt v dodávateľskom reťazci prijme účinné ochranné opatrenia vrátane stiahnutia vozidiel v zmysle článku 20 nariadenia (ES) č. 765/2008. Schvaľovacie orgány by preto mali byť schopné posúdiť, či sú uvedené opatrenia dostatočné.
- (16) V niektorých obmedzených prípadoch je vhodné umožniť vnútroštátne typové schválenie typu vozidla vyrábaného v malých sériách. S cieľom zabrániť zneužitiu by sa mal akýkoľvek zjednodušený postup pre malé série vozidiel obmedziť na prípady veľmi obmedzenej výroby. Je preto nevyhnutné presne určiť pojem malých sérií podľa počtu vyrobených vozidiel.

(¹) Ú. v. ES L 52, 8.3.1995, s. 1.

- (17) Únia je zmluvná strana Dohody Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov, ktorá sa týka prijatia jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, zariadenie a časti, ktoré môžu byť namontované a/alebo používané na kolesových vozidlách, a o podmienkach pre vzájomné uznávanie schválení udelených na základe týchto predpisov (ďalej len „revidovaná dohoda z roku 1958“) ⁽¹⁾. S cieľom zjednodušiť právne predpisy týkajúce sa typového schvaľovania a zosúladiť ich tak s odporúčaniami správy uverejnenej Komisiou v roku 2006 s názvom CARS 21: Konkurencieschopný automobilový regulačný systém pre 21. storočie je vhodné zrušiť všetky samostatné smernice bez toho, aby sa znížila úroveň ochrany. Požiadavky uvedených smerníc by sa mali preniesť do tohto nariadenia alebo do delegovaných aktov prijatých podľa tohto nariadenia a mali by sa nahradiť v prípade potreby odkazmi na príslušné predpisy Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN), ktoré Únia odsúhlasila alebo ku ktorým Únia pristúpila a ktoré tvoria prílohu k revidovanej dohode z roku 1958. S cieľom znížiť administratívne zaťaženie procesu typového schvaľovania by sa malo výrobcom vozidiel umožniť, aby podľa možnosti získali typové schválenie v súlade s týmto nariadením priamo získaním schválenia podľa príslušných predpisov EHK OSN uvedených v prílohách k tomuto nariadeniu alebo v delegovaných aktoch prijatých podľa tohto nariadenia.
- (18) Preto by sa mali predpisy EHK OSN a ich zmeny, ktoré Únia odsúhlasila v súlade s rozhodnutím 97/836/ES, začleniť do právnych predpisov EÚ v oblasti typového schvaľovania. V súlade s tým by na Komisiu mala byť delegovaná právomoc prijímať nevyhnutné úpravy príloh k tomuto nariadeniu alebo delegovaným aktom prijatým podľa tohto nariadenia.
- (19) Na zlepšenie fungovania vnútorného trhu, najmä pokiaľ ide o voľný pohyb tovaru, slobodu usadiť sa a slobodu poskytovať služby, je potrebný neobmedzený prístup k informáciám o opravách vozidiel, a to prostredníctvom štandardizovaného formátu, ktorý sa dá použiť na vyhľadávanie technických informácií, ako aj účinná hospodárska súťaž na trhu s informačnými službami týkajúcimi sa opráv a údržby vozidiel. Veľká časť týchto informácií sa týka palubných diagnostických systémov a ich interakcie s ostatnými systémami vozidla. Je potrebné stanoviť technické špecifikácie, ktorými by sa internetové stránky výrobcov mali riadiť, spolu s cieľovými opatreniami na zabezpečenie primeraného prístupu pre malé a stredné podniky.
- (20) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie ⁽²⁾.
- (21) S cieľom doplniť toto nariadenie o ďalšie technické údaje by sa mala Komisii udeliť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o požiadavky na životné prostredie a pohonné vlastnosti, o funkčnú bezpečnosť a konštrukciu vozidiel. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila vhodné konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť súčasné, včasné a náležité postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.
- (22) Členské štáty by mali stanoviť pravidlá týkajúce sa sankcií za porušenie tohto nariadenia a delegovaných alebo vykonávacích aktov prijatých podľa tohto nariadenia a zabezpečiť ich vykonávanie. Tieto sankcie by mali byť účinné, primerané a odrádzajúce.
- (23) Aby bolo možné posúdiť a rozhodnúť, či je potrebné rozšíriť povinné namontovanie niektorých zdokonalených brzdových systémov na ďalšie kategórie motocyklov, mala by Komisia podať správu Európskemu parlamentu a Rade okrem iného na základe údajov o dopravných nehodách na cestách, ktoré poskytujú členské štáty.
- (24) Aj keď nič v tomto nariadení nebráni členským štátom naďalej uplatňovať jednotlivé systémy schvaľovania, Komisia by mala podať Európskemu parlamentu a Rade správu o fungovaní týchto vnútroštátnych systémov na základe informácií, ktoré poskytnú členské štáty, aby sa znovu posúdila otázka, či treba predložiť legislatívny návrh na harmonizáciu jednotlivých systémov schvaľovania na úrovni Únie.
- (25) V súvislosti s revíziou smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá ⁽³⁾, by sa mali zväziť hranice medzi týmto nariadením a smernicou 2007/46/ES vzhľadom na skúsenosti, ktoré nadobudli členské štáty pri vykonávaní tohto nariadenia, najmä s cieľom zabezpečiť spravodlivú hospodársku súťaž medzi kategóriami vozidiel.

⁽¹⁾ Rozhodnutie Rady 97/836/ES (Ú. v. ES L 346, 17.12.1997, s. 78).

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

- (26) V záujme zrozumiteľnosti, predvídateľnosti, racionálnosti a zjednodušenia a s cieľom znížiť zaťaženie výrobcov vozidiel by toto nariadenie malo obsahovať iba obmedzené množstvo vykonávacích etáp pri zavádzaní nových úrovni emisii a požiadaviek na bezpečnosť. Odvetviu by sa mal poskytnúť dostatočný čas na prispôbenie sa novým ustanoveniam tohto nariadenia, technickým špecifikáciám a administratívnym požiadavkám stanoveným v delegovaných a vykonávacích aktoch prijatých podľa tohto nariadenia. Včasné vymedzenie požiadaviek je nevyhnutné na zabezpečenie dostatočného predstihu pre výrobcov, aby mohli vyvíjať, skúšať a zavádzať technické riešenia pre sériovo vyrábané vozidlá a pre výrobcov a schvaľovacie orgány v členských štátoch, aby mohli zaviesť potrebné administratívne systémy.
- (27) Smernica 2002/24/ES a v nej uvedené samostatné smernice boli niekoľkokrát podstatným spôsobom zmenené a doplnené. V záujme prehľadnosti, racionálnosti a zjednodušenia by smernica 2002/24/ES a v nej uvedené smernice mali byť zrušené a nahradené jedným nariadením a malým počtom delegovaných a vykonávacích aktov. Prijatie nariadenia zabezpečí, aby príslušné ustanovenia boli priamo uplatniteľné a mohli byť aktualizované oveľa rýchlejšie a účinnejšie, aby lepšie zohľadňovali technický pokrok.
- (28) Mali by sa zrušiť tieto smernice:
- smernica 2002/24/ES,
 - smernica Rady 93/14/EHS z 5. apríla 1993 o brzdení dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel ⁽¹⁾,
 - smernica Rady 93/30/EHS zo 14. júna 1993 o zvukových výstražných zariadeniach pre dvoj- alebo trojkolesové motorové vozidlá ⁽²⁾,
 - smernica Rady 93/33/EHS zo 14. júna 1993 o ochranných zariadeniach určených na zabránenie neoprávneného použitia dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel ⁽³⁾,
 - smernica Rady 93/93/EHS z 29. októbra 1993 o hmotnostiach a rozmeroch dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel ⁽⁴⁾,
 - smernica 95/1/ES,
 - smernica Európskeho parlamentu a Rady 97/24/ES zo 17. júna 1997 o niektorých komponentoch a charakteristikách dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel ⁽⁵⁾,
 - smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/7/ES z 20. marca 2000 o tachometroch pre dvoj- a trojstopové motorové vozidlá ⁽⁶⁾,
 - smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/51/ES z 19. júla 2002 o znížení úrovne emisii škodlivín z dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel ⁽⁷⁾,
 - smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/62/ES z 13. júla 2009 o mieste na inštalovanie zadnej registračnej tabuľky dvoj- alebo trojkolesových motorových vozidiel ⁽⁸⁾,
 - smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/67/ES z 13. júla 2009 o montáži zariadení na osvetlenie a svetelnú signalizáciu na dvoj- a trojkolesových motorových vozidlách ⁽⁹⁾,
 - smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/78/ES z 13. júla 2009 o stojanoch pre dvojkolesové motorové vozidlá ⁽¹⁰⁾,
 - smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/79/ES z 13. júla 2009 o držadlách pre spoliecujúci na dvojkolesových motorových vozidlách ⁽¹¹⁾,
 - smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/80/ES z 13. júla 2009 o identifikácii ovládačov, oznamovačov a indikátorov pre dvoj- alebo trojkolesové motorové vozidlá ⁽¹²⁾,
 - smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/139/ES z 25. novembra 2009 o povinných označeniach dvojkolesových alebo trojkolesových motorových vozidiel ⁽¹³⁾.
- (29) Keďže ciele tohto nariadenia – stanovenie harmonizovaných pravidiel administratívnych a technických požiadaviek na typové schvaľovanie vozidiel kategórie L a dohľad nad trhom s týmito vozidlami – nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale vzhľadom na ich rozsah a dôsledky ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec potrebný na dosiahnutie týchto cieľov,

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 121, 15.5.1993, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 188, 29.7.1993, s. 11.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 188, 29.7.1993, s. 32.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 311, 14.12.1993, s. 76.

⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 226, 18.8.1997, s. 1.

⁽⁶⁾ Ú. v. ES L 106, 3.5.2000, s. 1.

⁽⁷⁾ Ú. v. ES L 252, 20.9.2002, s. 20.

⁽⁸⁾ Ú. v. EÚ L 198, 30.7.2009, s. 20.

⁽⁹⁾ Ú. v. EÚ L 222, 25.8.2009, s. 1.

⁽¹⁰⁾ Ú. v. EÚ L 231, 3.9.2009, s. 8.

⁽¹¹⁾ Ú. v. EÚ L 201, 1.8.2009, s. 29.

⁽¹²⁾ Ú. v. EÚ L 202, 4.8.2009, s. 16.

⁽¹³⁾ Ú. v. EÚ L 322, 9.12.2009, s. 3.

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

PREDMET ÚPRAVY, ROZSAH PÔSOBNOSTI A VYMEDZENIE POJMOV

Článok 1

Predmet úpravy

1. Týmto nariadením sa stanovujú administratívne a technické požiadavky na typové schválenie všetkých nových vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek uvedených v článku 2 ods. 1.

Toto nariadenie sa nevzťahuje na schvaľovanie jednotlivých vozidiel. Členské štáty, ktoré udeľujú takéto schválenia jednotlivých vozidiel, však uznajú akékoľvek typové schválenie vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek udelené podľa tohto nariadenia namiesto schválenia udeleného podľa príslušných vnútroštátnych ustanovení.

2. Týmto nariadením sa ustanovujú požiadavky na dohľad nad trhom s vozidlami, systémami, komponentmi a samostatnými technickými jednotkami, ktoré podliehajú schváleniu v súlade s týmto nariadením. Toto nariadenie tiež ustanovuje požiadavky pre dohľad nad trhom s časťami a zariadením pre tieto vozidlá.

3. Toto nariadenie nemá vplyv na uplatňovanie právnych predpisov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na všetky dvoj- alebo trojkolesové vozidlá a štvorkolky kategorizované v článku 4 a prílohe I (ďalej len „vozidlá kategórie L“), ktoré sú určené na použitie na verejných komunikáciách, vrátane prípadov, keď sú konštruované a vyrobené v jednej alebo vo viacerých etapách, a na systémy, komponenty a samostatné technické jednotky, ako aj na časti a zariadenie konštruované a vyrobené pre takéto vozidlá.

Toto nariadenie sa vzťahuje aj na motocykle enduro [L3e-AxE (x = 1, 2 alebo 3)], trialové motocykle [L3e-AxT (x = 1, 2 alebo 3)] a ťažké terénne štvorkolky (L7e-B) kategorizované v článku 4 a prílohe I.

2. Toto nariadenie sa nevzťahuje na tieto vozidlá:

a) vozidlá s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou nepresahujúcou 6 km/h;

b) vozidlá určené na používanie telesne postihnutými osobami;

c) vozidlá určené výlučne na ovládanie pešími osobami;

d) vozidlá určené výlučne na používanie v súťaži;

e) vozidlá projektované a vyrobené na použitie pre ozbrojené služby, služby civilnej a požiarnej ochrany, útvary zodpovedné za udržiavanie verejného poriadku a pohotovostné zdravotné služby;

f) poľnohospodárske alebo lesné vozidlá podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 167/2013 z 5. februára 2013 o schvaľovaní poľnohospodárskych a lesných vozidiel a o dohľade nad trhom s týmito vozidlami⁽¹⁾, stroje podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/68/ES zo 16. decembra 1997 o aproximácii právnych predpisov členských štátov, ktoré sa týkajú opatrení voči emisiám plyných a tuhých znečisťujúcich látok zo spaľovacích motorov inštalovaných v necestných pojazdných strojoch⁽²⁾, a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/42/ES zo 17. mája 2006 o strojových zariadeniach⁽³⁾ a motorových vozidlách podľa smernice 2007/46/ES;

g) vozidlá určené hlavne na použitie v teréne a konštruované na jazdu na nespevných povrchoch;

h) pedálové bicykle, ktoré sú vybavené pomocným elektrickým motorom s maximálnym trvalým menovitým výkonom 250 W alebo menej, ktorého výkon sa preruší, keď cyklista prestane šliapať do pedálov, a postupne sa znižuje a nakoniec sa preruší skôr, ako vozidlo dosiahne rýchlosť 25 km/h;

i) samovyrovnávacie vozidlá;

j) vozidlá, ktoré nie sú vybavené aspoň jedným sedadlom;

k) vozidlá vybavené akýmkoľvek miestom na sedenie pre vodiča alebo jazdca, ktorého bod R je vo výške ≤ 540 mm v kategóriách L1e, L3e a L4e alebo ≤ 400 mm v kategóriách L2e, L5e, L6e a L7e.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

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

1. „typové schválenie“ je postup, ktorým schvaľovací orgán potvrdzuje, že typ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky spĺňa príslušné správne ustanovenia a technické požiadavky;

⁽¹⁾ Pozri stranu 1 tohto úradného vestníka.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 59, 27.2.1998, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 157, 9.6.2006, s. 24.

2. „osvedčenie o typovom schválení“ je dokument, ktorým schvaľovací orgán úradne potvrdzuje, že typ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky je schválený;
3. „typové schválenie celého vozidla“ je typové schválenie, v prípade ktorého schvaľovací orgán potvrdzuje, že nedokončený, dokončený alebo dokončovaný typ vozidla spĺňa príslušné správne ustanovenia a technické požiadavky;
4. „typové schválenie EÚ“ je postup, ktorým schvaľovací orgán potvrdzuje, že typ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky spĺňa príslušné správne ustanovenia a technické požiadavky tohto nariadenia;
5. „osvedčenie o typovom schválení EÚ“ je osvedčenie založené na vzore stanovenom vo vykonávacom akte prijatom podľa tohto nariadenia alebo formulári oznámenia stanovenom v príslušných predpisoch EHK OSN uvedených v tomto nariadení alebo v delegovaných aktoch prijatých podľa tohto nariadenia;
6. „typové schválenie systému“ je typové schválenie, v prípade ktorého schvaľovací orgán potvrdzuje, že systém zabudovaný do vozidla špecifického typu spĺňa príslušné správne ustanovenia a technické požiadavky;
7. „typové schválenie samostatnej technickej jednotky“ je typové schválenie, ktorým schvaľovací orgán potvrdzuje, že samostatná technická jednotka v súvislosti s jedným alebo viacerými špecifikovanými typmi vozidiel spĺňa príslušné správne ustanovenia a technické požiadavky;
8. „typové schválenie komponentu“ je typové schválenie, v prípade ktorého schvaľovací orgán potvrdzuje, že komponent nezávisle od vozidla spĺňa príslušné správne ustanovenia a technické požiadavky;
9. „vnútroštátne typové schválenie“ je postup typového schválenia stanovený vnútroštátnym právom členského štátu, pričom platnosť tohto schválenia je obmedzená na územie tohto členského štátu;
10. „osvedčenie o zhode“ je dokument, ktorý vydáva výrobca a ktorý potvrdzuje, že vyrobené vozidlo zodpovedá schválenému typu vozidla;
11. „základné vozidlo“ je každé vozidlo, ktoré sa používa v prvom stupni postupu viacstupňového typového schválenia;
12. „nedokončené vozidlo“ je každé vozidlo, ktoré sa musí minimálne v ďalšom stupni podrobiť dokončeniu, aby spĺňalo príslušné technické požiadavky tohto nariadenia;
13. „dokončované vozidlo“ je vozidlo, ktoré prešlo postupom viacstupňového typového schválenia a ktoré spĺňa príslušné technické požiadavky tohto nariadenia;
14. „dokončené vozidlo“ je akékoľvek vozidlo, ktoré sa nemusí dokončovať, aby spĺňalo príslušné technické požiadavky tohto nariadenia;
15. „systém“ je zostava zariadení skombinovaných na výkon jednej alebo viacerých špecifických funkcií vo vozidle, na ktoré sa vzťahujú požiadavky tohto nariadenia alebo ktorékoľvek delegovaného alebo vykonávacieho aktu prijatého podľa tohto nariadenia;
16. „komponent“ je zariadenie, ktoré podlieha požiadavkám tohto nariadenia alebo ktoréhokoľvek z delegovaných alebo vykonávacích aktov prijatých podľa tohto nariadenia, ktoré má byť časťou vozidla a ktoré môže byť typovo schválené nezávisle od vozidla v súlade s týmto nariadením a delegovanými alebo vykonávacími aktmi prijatými podľa tohto nariadenia, ak tieto akty obsahujú osobitné ustanovenie, aby sa tak urobilo;
17. „samostatná technická jednotka“ je zariadenie, ktoré podlieha požiadavkám tohto nariadenia alebo jeho delegovaným alebo vykonávacím aktom prijatým podľa tohto nariadenia, ktoré má byť súčasťou vozidla a môže byť typovo schválené nezávisle od vozidla, ale iba vo vzťahu k jednému alebo viacerým určeným typom vozidla, ak sa to výslovne uvádza v ustanoveniach týchto aktov;
18. „časti“ sú výrobky používané na montáž vozidla, ako aj náhradné diely;
19. „vybavenie“ je každý iný výrobok než časti, ktorý možno pridať alebo namontovať do vozidla;
20. „pôvodné časti alebo zariadenia“ sú časti alebo zariadenia vyrobené podľa špecifikácií a výrobných noriem, ktoré poskytol výrobca vozidla na výrobu častí a vybavenia na montáž predmetného vozidla, vrátane tých častí alebo zariadení, ktoré sa vyrábajú na rovnakej výrobní linke ako tieto časti alebo zariadenie; ak sa nepreukáže opak, predpokladá sa, že časti alebo zariadenia predstavujú pôvodné časti alebo vybavenie, ak výrobca potvrdil, že kvalita častí alebo zariadení zodpovedá kvalite komponentov používaných na výrobu daného vozidla a že boli vyrobené podľa špecifikácií a výrobných noriem výrobcu vozidla;
21. „náhradné diely“ sú výrobky, ktoré sa majú montovať do vozidla alebo naň, aby sa ním nahradili pôvodné časti tohto vozidla, vrátane výrobkov, ako sú mazivá, ktoré sú potrebné na používanie vozidla, s výnimkou paliva;

22. „funkčná bezpečnosť“ je absencia neprijateľného rizika fyzického zranenia alebo poškodenia zdravia osôb alebo majetku v dôsledku nebezpečenstiev spôsobených zlým fungovaním mechanických, hydraulických, pneumatických, elektrických alebo elektronických systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek;
23. „zdokonalený brzdový systém“ je protiblokovací brzdový systém, kombinovaný brzdový systém alebo obidva;
24. „protiblokovací brzdový systém“ je systém, ktorý zistí prešmykovanie kolesa a automaticky reguluje tlak vytvárajúci brzdnu silu na kolese(-ách), aby obmedzil mieru prešmykovania kolesa;
25. „kombinovaný brzdový systém“ je:
- a) v prípade vozidiel kategórií L1e a L3e: prevádzkový brzdový systém, v ktorom sú minimálne dve brzdy na rôznych kolesách ovládané aktiváciou jedného ovládača;
 - b) v prípade vozidiel kategórie L4e: brzdový systém, v ktorom sú brzdy minimálne na prednom a zadnom kolese ovládané aktiváciou jedného ovládača (ak je zadné koleso a koleso postranného vozíka brzdené rovnakým brzdovým systémom, považuje sa to za zadnú brzdú);
 - c) v prípade vozidiel kategórie L2e, L5e, L6e a L7e: prevádzkový brzdový systém, v ktorom sú brzdy na všetkých kolesách ovládané aktiváciou jedného ovládača;
26. „automatické zapnutie osvetlenia“ je systém osvetlenia, ktorý sa zapína vtedy, keď sa zapne zapalovanie alebo tlačidlo zapnutia/vypnutia motora je v polohe zapnuté;
27. „zariadenie na reguláciu znečisťovania“ sú tie komponenty vozidla, ktoré regulujú alebo znižujú výfukové emisie a/alebo emisie z odparovania;
28. „náhradné zariadenie na reguláciu znečisťovania“ je zariadenie na reguláciu znečisťovania alebo sústava takýchto zariadení, ktoré je určené na nahradenie pôvodného zariadenia na reguláciu znečisťovania a ktoré sa môže schváliť ako samostatná technická jednotka;
29. „miesto na sedenie“ je:
- a) sedadlo pre vodiča alebo cestujúceho, ktoré sa používa na sedenie obkročmo, alebo
 - b) každé sedadlo minimálne pre jednu osobu veľkosti 50-percentilnej figuríny dospelého muža v prípade vodiča;
30. „vznetový motor“ alebo „motor CI“ je spaľovací motor, ktorý funguje na princípoch Dieselovho cyklu;
31. „zážihový motor“ alebo „motor PI“ je spaľovací motor, ktorý funguje na princípoch Ottoovho cyklu;
32. „hybridné vozidlo“ je motorové vozidlo vybavené na účely pohonu vozidla najmenej dvoma rôznymi meničmi energie a dvoma rôznymi systémami zásobníkov energie (vo vozidle);
33. „hybridné elektrické vozidlo“ je vozidlo, ktoré na účely mechanického pohonu čerpá energiu z obidvoch týchto systémov zásobníkov energie vo vozidle:
- a) spotrebovateľného paliva;
 - b) batérie, kondenzátora, zotrvačníka/generátora alebo iného elektrického energetického zariadenia na uskladnenie energie.
- Tento pojem takisto zahŕňa aj vozidlá, ktoré čerpajú energiu zo spotrebovateľného paliva iba na účel dobitia zariadenia na akumulovanie elektrickej energie;
34. „pohon“ je spaľovací motor, elektrický motor, akákoľvek hybridná aplikácia alebo kombinácia uvedených typov motorov alebo ktorýchkoľvek iných typov motorov;
35. „maximálny trvalý menovitý výkon“ je maximálny tridsaťminútový výkon na výstupnom hriadelí elektrického motora podľa predpisu EHK OSN č. 85;
36. „maximálny čistý výkon“ je maximálny výkon spaľovacieho motora získaný pri skúške na konci kľukového hriadeľa alebo rovnocenného komponentu;
37. „rušiacie (vypínacie) zariadenie“ je ktorýkoľvek konštrukčný prvok, ktorý sníma teplotu, rýchlosť vozidla, otáčky motora alebo zaťaženie motora, zaradený prevodový stupeň, podtlak v sacom potrubí alebo akýkoľvek iný parameter na účely aktivácie, modulácie, zdržania alebo deaktivácie činnosti ktorejkoľvek časti systému regulácie emisií a systému dodatočnej úpravy výfukových plynov, ktorá znižuje účinnosť systému regulácie emisií za podmienok, ktoré sa môžu odôvodnene očakávať pri bežnej prevádzke a používaní vozidla;
38. „životnosť“ je trvanlivosť komponentov a systémov, takže môžu byť stále splnené environmentálne vlastnosti uvedené v článku 23 a v prílohe V po počte najjazdených kilometrov definovaných v prílohe VII a zabezpečená funkčná bezpečnosť vozidla, ak sa vozidlo používa za normálnych alebo určených okolností a udržiava sa v súlade s odporúčaním výrobcu;

39. „zdvihový objem“ je:
- a) v prípade piestových motorov menovitý zdvihový objem;
 - b) v prípade motorov s rotačnými piestami (Wankel) dvojnásobok menovitého zdvihového objemu;
40. „emisie z odparovania“ sú uhlíkovodíkové výpary, ktoré unikli z palivovej nádrže a zo systému dodávky paliva motorového vozidla a sú iné ako výfukové emisie;
41. „skúška SHED“ je skúška vozidla na určenie odparovania vo vzduchotesne uzavretom priestore, v ktorom sa vykonáva špeciálna skúška na emisie z odparovania;
42. „systém plyného paliva“ je systém zložený z nádrže plyného paliva, dodávky paliva, dávkovania a regulačných komponentov namontovaných na motore s cieľom umožniť činnosť motora na LPG, CNG alebo vodík, ktorý sa môže prevádzkovať ako jednopalivový, dvojpalivový alebo viacpalivový motor;
43. „plynné znečisťujúce látky“ sú emisie výfukového plynu oxidu uhoľnatého (CO), oxidov dusíka (NO_x) vyjadrených v ekvivalente oxidu dusičitého (NO₂) a uhlíkovodíkov (HC);
44. „výfukové emisie“ sú emisie plyných znečisťujúcich látok a častíc z výfuku vozidla;
45. „častice“ sú zložky výfukových plynov, ktoré sú odstránené zo zriedených výfukových plynov pri maximálnej teplote 325 K (52 °C) prostredníctvom filtrov opísaných v skúšobnom postupe na overenie priemerných výfukových emisií;
46. „celosvetový harmonizovaný skúšobný cyklus pre motocykle alebo „WMTC“ je celosvetový harmonizovaný emisný laboratórny skúšobný cyklus definovaný v globálnom technickom predpise EHK OSN č. 2;
47. „výrobca“ je každá fyzická alebo právnická osoba zodpovedná schvaľovaciemu orgánu za všetky aspekty procesu typového schválenia alebo povoľovania, za zabezpečenie zhody výroby, ktorá je tiež zodpovedná za záležitosti dohľadu nad trhom týkajúce sa vyrábaných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek bez ohľadu na to, či je daná fyzická alebo právnická osoba priamo zapojená do všetkých stupňov konštrukcie a výroby vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky tvoriacej predmet schvaľovacieho postupu;
48. „zástupca výrobcu“ je každá fyzická alebo právnická osoba usadená v Únii, ktorá je riadne vymenovaná výrobcom, aby ho zastupovala pred schvaľovacím orgánom alebo orgánom dohľadu nad trhom a konala v jeho mene v záležitostiach, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie;
49. „dovozca“ je každá fyzická alebo právnická osoba usadená v Únii, ktorá uvedie vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku, časť alebo zariadenie z tretej krajiny na trh;
50. „distribútor“ je každá fyzická alebo právnická osoba v dodávateľskom reťazci, iná ako výrobca alebo dovozca, ktorá sprístupní vozidlo, systém, komponent, samostatnú technickú jednotku, časť alebo zariadenie na trhu;
51. „hospodársky subjekt“ je výrobca, zástupca výrobcu, dovozca alebo distribútor;
52. „evidencia“ je administratívne schválenie uvedenia vozidla do prevádzky na cestách vrátane identifikácie tohto vozidla a pridelenie sériového čísla tomuto vozidlu známeho ako evidenčné číslo či už natrvalo, dočasne, alebo na krátke obdobie;
53. „uvedenie do prevádzky“ je prvé použitie vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, časti alebo zariadenia;
54. „uvedenie na trh“ je prvé sprístupnenie vozidla, systému, komponentu, samostatnej technickej jednotky, časti alebo zariadenia v Únii;
55. „sprístupnenie na trhu“ je každá dodávka vozidla, systému, komponentu, samostatnej technickej jednotky, časti alebo zariadenia určená na distribúciu alebo používanie na trhu v priebehu obchodnej činnosti, či už za úhradu, alebo bezplatne;
56. „schvaľovací orgán“ je orgán členského štátu ustanovený alebo určený členským štátom a oznámený Komisii členským štátom, kompetentný vo všetkých oblastiach schvaľovania typu vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, v procese povoľovania, vydávania a v prípade potreby odnímania osvedčení o schválení či ich zamietnutia, slúžiaci ako kontaktný bod pre schvaľovacie orgány ostatných členských štátov, na určovanie technických služieb a zabezpečenie plnenia povinností výrobcu týkajúcich sa zhody výroby;
57. „orgán dohľadu nad trhom“ je orgán členského štátu zodpovedný za vykonávanie dohľadu nad trhom na území daného členského štátu;

58. „dohľad nad trhom“ sú činnosti a opatrenia vnútroštátnych orgánov, ktorých cieľom je zabezpečiť, aby vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré sú sprístupnené na trhu, boli v súlade s požiadavkami stanovenými v príslušných harmonizačných právnych predpisoch Únie a aby neohrozovali zdravie, bezpečnosť ani inú oblasť ochrany verejného záujmu;
59. „vnútroštátny orgán“ je schvaľovací orgán alebo iný zainteresovaný orgán zodpovedný za dohľad nad trhom, hraničnú kontrolu alebo evidenciu v členskom štáte, pokiaľ ide o vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, časti alebo zariadenia;
60. „technická služba“ je organizácia alebo orgán určený schvaľovacím orgánom členského štátu ako skúšobné laboratórium na vykonávanie skúšok alebo ako orgán posudzujúci zhodu na vykonávanie počiatočného posudzovania alebo iných skúšok alebo kontrol v mene schvaľovacieho orgánu, pričom je možné, aby tieto funkcie vykonával sám schvaľovací orgán;
61. „vlastné skúšanie výrobcu“ je vykonávanie skúšok vo vlastných zariadeniach výrobcu, evidencia výsledkov skúšok a predloženie správy zahŕňajúcej závery, ktoré predložil schvaľovaciemu orgánu výrobca určený ako technická služba s cieľom posúdiť zhodu s určitými požiadavkami;
62. „virtuálna skúšobná metóda“ sú počítačové simulácie vrátane výpočtov, ktoré preukazujú, že vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka spĺňa technické požiadavky delegovaného aktu prijatého podľa článku 32 ods. 6 bez toho, aby bolo potrebné použiť fyzické vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku;
63. „palubný diagnostický systém“ alebo „systém OBD“ je systém, ktorý je schopný identifikovať pravdepodobnú oblasť funkčnej poruchy pomocou poruchových kódov uložených v pamäti počítača;
64. „informácie o opravách a údržbe vozidiel“ sú všetky informácie potrebné na diagnostikovanie, údržbu, kontrolu, pravidelné monitorovanie, opravu, preprogramovanie alebo opätovnú inicializáciu vozidla, ktoré výrobcovia poskytujú svojim autorizovaným predajcom a opravovním, vrátane následných zmien a doplnkov takýchto informácií. Uvedené informácie obsahujú všetky požadované informácie o častiach a zariadení vozidiel;
65. „nezávislý prevádzkovateľ“ je podnik, resp. podniky, iné ako autorizované predajce a opravovne, ktoré sú priamo alebo nepriamo zapojené do opráv a údržby vozidiel; sú to najmä opravovne, výrobcovia alebo distribútori opravárenských zariadení, nástrojov alebo náhradných dielov, vydavateľa technických informácií, automobilové kluby, prevádzkovatelia dopravných záchranných služieb, prevádzkovatelia ponúkajúci kontrolné a skúšobné služby, prevádzkovatelia ponúkajúci odborné vzdelávanie montážnym technikom, výrobcom a opravárom zariadenia pre vozidlá na alternatívny pohon;
66. „autorizovaná opravovňa“ je poskytovateľ opravárenských a údržbárskych služieb pre vozidlá patriaci do distribučného systému, ktorý zriadil dodávateľ vozidiel;
67. „vozidlo ukončenej série“ je každé vozidlo, ktoré tvorí súčasť parku vozidiel, ktoré sa nemôže uviesť na trh ani ktoré sa nemôže ďalej sprístupňovať na trhu, evidovať, ani ktoré sa nemôže uviesť do prevádzky z dôvodu nadobudnutia platnosti nových technických požiadaviek, podľa ktorých nebolo schválené;
68. „dvojkolesové motorové vozidlo“ alebo „PTW“ je dvojkolesové motorové vozidlo vrátane dvojkolesových bicyklov s pohonným systémom, dvojkolesových mopedov a dvojkolesových motocyklov;
69. „motorová trojkolka“ je trojkolesové motorové vozidlo spĺňajúce klasifikačné kritériá pre vozidlá kategórie L5e;
70. „štvorkolka“ je štvorkolesové vozidlo spĺňajúce klasifikačné kritériá pre kategóriu vozidiel L6e alebo L7e;
71. „samovyrovňavacie vozidlo“ je koncepcia vozidla založená na vnútornej nestabilnej rovnováhe, ktorá na zachovanie svojej rovnováhy potrebuje pomocný riadiaci systém a zahŕňa motorové jednokolesové vozidlá alebo motorové dvojkolesové, dvojstopové vozidlá;
72. „zdvojené kolesá“ sú dve kolesá namontované na tej istej náprave tak, že vzdialenosť medzi stredmi ich plôch styku so zemou je maximálne 460 mm, ktoré sa považujú za jedno koleso;
73. „typ vozidla“ je skupina vozidiel vrátane variantov a verzií určitej kategórie, ktorá sa nelíši minimálne v týchto základných aspektoch:
- a) kategória a subkategória;
 - b) výrobca;
 - c) podvozok, rám a pomocný rám, podlahový panel alebo konštrukcia, ku ktorej sú pripravené všetky hlavné komponenty;
 - d) označenie typu výrobcom;

74. „variant“ sú vozidlá rovnakého typu, pričom:
- základné charakteristiky tvaru karosérie sú rovnaké;
 - pohon a usporiadanie pohonu sú rovnaké;
 - ak je spaľovací motor súčasťou pohonu, prevádzkový cyklus motora je rovnaký;
 - počet a usporiadanie valcov sú rovnaké;
 - typ prevodovky je rovnaký;
 - rozdiel hmotnosti v pohotovostnom stave medzi najnižšou hodnotou a najvyššou hodnotou nepresahuje 20 % najnižšej hodnoty;
 - rozdiel maximálnej povolenej hmotnosti medzi najnižšou hodnotou a najvyššou hodnotou nepresahuje 20 % najnižšej hodnoty;
 - rozdiel v zdvihovom objeme hnacej jednotky (v prípade spaľovacieho motora) medzi najnižšou a najvyššou hodnotou nepresahuje 30 % najnižšej hodnoty a
 - rozdiel vo výkone hnacej jednotky medzi najnižšou a najvyššou hodnotou nepresahuje 30 % najnižšej hodnoty;
75. „verzia variantu“ je vozidlo, ktoré pozostáva z kombinácie položiek uvedených v informačnom zväzku uvedenom v článku 29 ods. 10;
76. „motor s vonkajším spaľovaním“ je tepelný motor, v ktorom sú spaľovacia a expanzná komora fyzicky oddelené a kde sa vnútorná pracovná kvapalina zahrieva spaľovaním vo vonkajšom zdroji; teplo z vonkajšieho spaľovania rozpína vnútornú pracovnú kvapalinu, ktorá rozpínaním a pôsobením na mechanizmus motora vytvára pohyb a použiteľnú prácu;
77. „hnacia sústava“ sú komponenty a systémy vozidla, ktoré vyrábajú energiu a prenášajú ju na povrch vozovky, vrátane motora(-ov), systémov riadenia motora alebo akéhokoľvek iného riadiaceho modulu, kontrolných zariadení na ochranu životného prostredia zahŕňajúcich aj systémy na znižovanie emisií znečisťujúcich látok a hluku, prevodovky a jej ovládania buď hnacími hriadeľmi, remeňovým pohonom alebo retazovým pohonom, diferenciálmi, koncovým prevodom a pneumatikou hnaného kola (polomer);
78. „jednopalivové vozidlo“ je vozidlo, ktoré je konštruované predovšetkým na pohon na jeden typ paliva;
79. „jednopalivové plynové vozidlo“ je jednopalivové vozidlo, ktoré je poháňané hlavne LPG, NG/biometánom alebo vodíkom, môže však mať aj benzínový systém na núdzové účely alebo len na štartovanie, pričom benzínová nádrž neobsahuje viac než 5 litrov benzínu;
80. „E5“ je zmes paliva 5 % bezvodého etanolu a 95 % benzínu;
81. „LPG“ je skvapalnený ropný plyn, ktorý sa skladá z propánu a butánu skvapalnených skladovaním pod tlakom;
82. „NG“ je zemný plyn s veľmi vysokým obsahom metánu;
83. „biometán“ je obnoviteľný zemný plyn vyrobený z organických zdrojov, ktorý je na začiatku bioplynom, potom sa však čistí v procese premeny bioplynu na biometán, v ktorom sa odstraňujú nečistoty v bioplyne, ako je oxid uhličitý, siloxány a sírovodíky (H₂S);
84. „dvojpalivové vozidlo“ je vozidlo s dvoma samostatnými palivovými nádržami, ktoré môže byť poháňané dvoma rôznymi palivami a je konštruované tak, aby bolo poháňané súčasne len jedným z týchto palív;
85. „dvojpalivové plynové vozidlo“ je dvojpalivové vozidlo, ktoré môže byť poháňané benzínom a tiež buď LPG, alebo NG/biometánom, alebo vodíkom;
86. „vozidlo na flexibilné palivo“ je vozidlo s jednou palivovou nádržou, ktoré môže byť poháňané rôznymi zmesami dvoch alebo viacerých palív;
87. „E85“ je zmes paliva 85 % bezvodého etanolu a 15 % benzínu;
88. „vozidlo na flexibilné palivo s etanolom“ je vozidlo na flexibilné palivo, ktoré môže byť poháňané benzínom alebo zmesou benzínu a etanolu, pričom obsah etanolu môže byť až do 85 %;
89. „H₂NG“ je zmes paliva, ktorá obsahuje vodík a zemný plyn;
90. „vozidlo na flexibilné palivo H₂NG“ je vozidlo na flexibilné palivo, ktoré môže byť poháňané rôznymi zmesami vodíka a NG/biometánu;
91. „vozidlo na flexibilné palivo s bionaftou“ je vozidlo na flexibilné palivo, ktoré môže byť poháňané minerálnou naftou alebo zmesou minerálnej nafty a bionafty;
92. „B5“ je zmes paliva 5 % bionafty a 95 % motorovej nafty;

93. „bionafta“ je nafta na báze rastlinného oleja alebo živočíšneho tuku, ktorú tvoria dlhé reťazce alkylových esterov a je vyrobená udržateľným spôsobom;

94. „čisto elektrické vozidlo“ je vozidlo poháňané:

a) systémom, ktorý sa skladá z jedného alebo viacerých zásobníkov elektrickej energie, jedného alebo viacerých zariadení na úpravu elektrickej energie a jedného alebo viacerých elektrických zariadení, ktoré premieňajú elektrickú energiu uloženú v zásobníku na mechanickú energiu prenášanú na kolesá na účely pohonu vozidla;

b) prídavným elektrickým pohonom namontovaným na pedálovom vozidle;

95. „vozidlo s vodíkovým palivovým článkom“ je vozidlo poháňané palivovým článkom, ktorý premieňa chemickú energiu vodíka na elektrickú energiu na pohon vozidla;

96. „bod R“ alebo „referenčný bod miesta na sedenie“ je konštrukčný bod, ktorý určil výrobca vozidla pre každé miesto na sedenie a ktorý je stanovený vzhľadom na trojrozmerný referenčný systém.

Odkazy v tomto nariadení na požiadavky, postupy alebo opatrenia stanovené v tomto nariadení sa považujú za odkazy na také požiadavky, postupy alebo opatrenia, ktoré sú ustanovené v tomto nariadení a v delegovaných a vykonávacích aktoch prijatých podľa tohto nariadenia.

Článok 4

Kategórie vozidiel

1. Medzi vozidlá kategórie L patria dvoj-, troj- a štvorkolesové vozidlá podľa kategorizácie v tomto článku a prílohe I vrátane bicyklov s pohonným systémom, dvoj- a trojkolesových mopédov, dvoj- a trojkolesových motocyklov, motocyklov s postranným vozíkom, ľahkých a ťažkých cestných štvorkoliek a ľahkých a ťažkých štvorkolesových vozidiel.

2. Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto kategórie a subkategórie vozidiel podľa opisu v prílohe I:

a) vozidlá kategórie L1e (ľahké dvojkolesové motorové vozidlo) so subkategóriami:

i) vozidlá subkategórie L1e-A (bicykel s pohonným systémom);

ii) vozidlá subkategórie L1e-B (dvojkolesový moped);

b) vozidlá kategórie L2e (trojkolesový moped) so subkategóriami:

i) vozidlá kategórie L2e-P (trojkolesový moped určený na prepravu osôb);

ii) vozidlá kategórie L2e-U (trojkolesový moped na pracovné účely);

c) vozidlá kategórie L3e (dvojkolesový motocykel) so subkategóriami:

i) výkon motocykla ⁽¹⁾ so subkategóriami:

— vozidlá subkategórie L3e-A1 (motocykel s nízkym výkonom),

— vozidlá subkategórie L3e-A2 (motocykel so stredným výkonom),

— vozidlá subkategórie L3e-A3 (motocykel s vysokým výkonom);

ii) osobité použitie:

— L3e-A1E, L3e-A2E alebo L3e-A3E motocykel enduro,

— L3e-A1T, L3e-A2T alebo L3e-A3T trialový motocykel;

d) vozidlá kategórie L4e (dvojkolesový motocykel s postranným vozíkom);

e) vozidlá kategórie L5e (motorová trojkolka) so subkategóriami:

i) vozidlá subkategórie L5e-A (trojkolka): vozidlo určené predovšetkým na prepravu osôb;

ii) vozidlá subkategórie L5e-B (úžitková trojkolka): výlučne určená na prepravu tovaru;

f) vozidlá kategórie L6e (ľahké štvorkolky) so subkategóriami:

i) vozidlá subkategórie L6e-A (ľahká cestná štvorkolka);

ii) vozidlá subkategórie L6e-B (ľahká štvorkolka) so subkategóriami:

— vozidlá subkategórie L6e-BU (ľahká štvorkolka na pracovné účely): úžitkové vozidlo výlučne konštruované na prepravu tovaru,

— vozidlá subkategórie L6e-BP (ľahká štvorkolka na prepravu osôb): vozidlá konštruované hlavne na prepravu osôb;

g) vozidlá kategórie L7e (ťažké štvorkolky) so subkategóriami:

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch (Ú. v. EÚ L 403, 30.12.2006, s. 18); pozri vymedzenia výkonu, kategórie A1 a A2 v článku 4 ods. 3 písm. a) a b).

- i) vozidlá subkategórie L7e-A (ťažká cestná štvorkolka) so subkategóriami:
- L7e-A1: A1 cestná štvorkolka,
 - L7e-A2: A2 cestná štvorkolka;
- ii) vozidlá subkategórie L7e-B (ťažká terénna štvorkolka) so subkategóriami:
- L7e-B1: terénna štvorkolka,
 - L7e-B2: side-by-side buggy;
- iii) vozidlá subkategórie L7e-C (ťažké štvorkolesové vozidlo) so subkategóriami:
- L7e-CU vozidlo (ťažké štvorkolesové vozidlo na úžitkové účely): úžitkové vozidlo výlučne konštruované na prepravu tovaru,
 - L7e-CP vozidlo (ťažké štvorkolesové vozidlo na prepravné účely): vozidlá konštruované hlavne na prepravu osôb.
3. Vozidlá kategórie L uvedené v odseku 2 sú ďalej klasifikované podľa pohonu daného vozidla:
- a) vozidlo poháňané spaľovacím motorom:
- vznetovým (CI),
 - zážihovým (PI);
- b) poháňané motorom s vonkajším spaľovaním, turbínovým motorom alebo motorom s rotačnými piestami, pričom na účely splnenia požiadaviek na ochranu životného prostredia a funkčnú bezpečnosť sa vozidlo vybavené takýmto pohonom považuje za vozidlo poháňané PI vnútorným spaľovacím motorom;
- c) poháňané motorom na stlačený vzduch, ktoré neprodukujú vyššie úrovne znečisťujúcich látok a/alebo inertných plynov ako úrovne, ktoré sú už prítomné v okolitom vzduchu, pričom sa takéto vozidlo vzhľadom na požiadavky na funkčnú bezpečnosť, uloženie a dodávku paliva považuje za vozidlo poháňané plynným palivom;
- d) poháňané elektrickým motorom;
- e) hybridné vozidlo s kombináciou akéhokoľvek pohonu uvedeného v písmenách a), b), c) alebo d) tohto odseku alebo akoukoľvek viacnásobnou kombináciou týchto pohonných usporiadaní vrátane kombinácie viacerých spaľovacích a/alebo elektrických motorov.
4. Čo sa týka klasifikácie vozidiel kategórie L v odseku 2, vozidlo, ktoré nepatrí do určitej kategórie, pretože prekračuje
- aspoň jedno z kritérií určených pre danú kategóriu, patrí do ďalšej kategórie, ktorej kritériá spĺňa. Toto sa uplatňuje na tieto skupiny kategórií a subkategórií:
- a) kategóriu L1e s jej subkategóriami L1e-A a L1e-B a kategóriu L3e s jej subkategóriami L3e-A1, L3e-A2 a L3e-A3;
- b) kategóriu L2e a kategóriu L5e s jej subkategóriami L5e-A a L5e-B;
- c) kategóriu L6e s jej subkategóriami L6e-A a L6e-B a kategóriu L7e s jej subkategóriami L7e-A, L7e-B a L7e-C;
- d) na ktorúkoľvek inú logickú postupnosť kategórií a/alebo subkategórií navrhnutú výrobcom a schválenú schvaľovacím orgánom.
5. Bez ohľadu na (sub-)klasifikačné kritériá stanovené v odsekoch 1 až 4 tohto článku a v prílohe I ďalšie podkategórie sa použijú tak, ako je uvedené v prílohe V, s cieľom harmonizovať na medzinárodnej úrovni postupy environmentálnych skúšok vo vzťahu k predpisom EHK OSN a globálnym technickým predpisom EHK OSN.

Článok 5

Stanovenie hmotnosti v pohotovostnom stave

1. Hmotnosť v pohotovostnom stave vozidla kategórie L sa určí zmeraním hmotnosti nenaloženého vozidla pripraveného na normálne použitie a pripočítaním hmotnosti:

- a) kvapalín;
- b) štandardného zariadenia v súlade s pokynmi výrobcu;
- c) „paliva“ v palivovej nádrži/nádržiach, ktoré sú naplnené najmenej na 90 % ich kapacity.

Na účely tohto písmena:

- i) ak je vozidlo poháňané „kvapalným palivom“, toto sa považuje za „palivo“;
- ii) ak je vozidlo poháňané kvapalnou „zmesou palivo/olej“:
- ak palivo na pohon vozidla a mazací olej sú už dopredu zmiešané, táto zmes sa považuje za „palivo“,
 - ak sú palivo na pohon vozidla a mazací olej uskladnené oddelene, potom sa len „palivo“ poháňajúce vozidlo považuje za „palivo“, alebo

iii) ak je vozidlo poháňané plynným palivom, skvapalneným plynným palivom alebo stlačeným vzduchom, hmotnosť „paliva“ v plynovej palivovej nádrži/nádržiach možno stanoviť na 0 kg;

- d) karosérie, kabíny, dverí a
- e) zasklenia, spojovacieho zariadenia, náhradných kolies, ako aj nástrojov.
2. Z hmotnosti v pohotovostnom stave vozidla kategórie L sa vylúči hmotnosť:
- a) vodiča (75 kg) a spolujazdca (65 kg);
- b) strojov alebo zariadenia inštalovaných na nákladnej plošine;
- c) pohonnej batérie/batérií v prípade hybridného vozidla alebo vozidla s čisto elektrickým pohonom;
- d) nádrží na plynné palivo v prípade vozidiel s jednopalivovým, dvojpalivovým alebo viacpalivovým systémom, ako aj systému s plynným palivom, a
- e) nádrže(-í) na uskladnenie stlačeného vzduchu v prípade pohonu na vopred stlačený vzduch.

KAPITOLA II

VŠEOBECNÉ POVINNOSTI

Článok 6

Povinnosti členských štátov

1. Členské štáty v súlade s týmto nariadením ustanovia alebo vymenujú schvaľovacie orgány príslušné vo veciach týkajúcich sa schvaľovania a orgány dohľadu nad trhom príslušné vo veciach týkajúcich sa dohľadu nad trhom. Členské štáty oznámia Komisii ustanovenie a vymenovanie takýchto orgánov.

Oznámenie schvaľovacích orgánov a orgánov dohľadu nad trhom obsahuje názov, adresu vrátane elektronickej adresy a oblasť ich zodpovednosti. Komisia na svojej stránke zverejní zoznam schvaľovacích orgánov a podrobnejšie informácie o týchto orgánoch.

2. Členské štáty povolia uvedenie na trh, evidenciu alebo uvedenie do prevádzky len takých vozidiel, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré spĺňajú požiadavky tohto nariadenia.

3. Členské štáty nezakážu, neobmedzia ani nezabránia uvedenie na trh, evidenciu alebo uvedenie do prevádzky vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek z dôvodov týkajúcich sa aspektov ich konštrukcie a fungovania, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, ak spĺňajú jeho požiadavky.

4. Členské štáty zorganizujú a vykonávajú dohľad nad trhom a kontroly vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré vstupujú na trh v súlade s kapitolou III nariadenia (ES) č. 765/2008.

Článok 7

Záväzky schvaľovacích orgánov

1. Schvaľovacie orgány zabezpečia, aby výrobcovia, ktorí žiadajú o typové schválenie, plnili svoje záväzky podľa tohto nariadenia.

2. Schvaľovacie orgány schvália len také vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré spĺňajú požiadavky tohto nariadenia.

Článok 8

Opatrenia dohľadu nad trhom

1. V prípade vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek, ktorých typ bol schválený, orgány dohľadu nad trhom vykonávajú v primeranom rozsahu náležité kontroly dokumentácie, pričom prihliadnu na ustanovené zásady hodnotenia rizika, sťažnosti a iné informácie.

Orgány dohľadu nad trhom môžu od hospodárskych subjektov žiadať, aby im tieto doklady a informácie poskytli tak, ako to orgány považujú za potrebné na vykonanie svojej činnosti.

Keď hospodárske subjekty predložia osvedčenia o zhode, orgány dohľadu nad trhom náležite vezmú také osvedčenie do úvahy.

2. Na časti a zariadenia, na ktoré sa nevzťahuje odsek 1 tohto článku, sa uplatňuje v plnom rozsahu článok 19 ods. 1 nariadenia (ES) č. 765/2008.

Článok 9

Povinnosti výrobcov

1. Výrobcovia zabezpečia, aby vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky boli pri uvedení na trh alebo do prevádzky vyrobené a schválené v súlade s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení a delegovaných a vykonávacích aktoch prijatých podľa tohto nariadenia.

2. V procese viacstupňového typového schválenia každý výrobca zodpovedá za schválenie a zhodu výroby všetkých systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré výrobca doplnil v stupni ukončovania vozidla. Každý výrobca, ktorý upraví komponenty alebo systémy, ktoré už boli schválené v predchádzajúcich stupňoch, zodpovedá za schválenie a zhodu výroby upravených komponentov a systémov.

3. Výrobcovia, ktorí upravujú nedokončené vozidlo takým spôsobom, že to vedie k zaradeniu do odlišnej kategórie vozidiel, v dôsledku čoho sa právne požiadavky posúdené v predchádzajúcom stupni zmenili, sú tiež zodpovední za súlad so zmenenými požiadavkami platnými pre kategóriu vozidiel, do ktorej je upravené vozidlo zaradené.

4. Na účely schválenia vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, výrobcovia so sídlom mimo územia Únie vymenujú jedného zástupcu so sídlom na území Únie, ktorý ich zastupuje pred schvaľovacím orgánom.

5. Výrobcovia so sídlom mimo Únie vymenujú navyše jedného zástupcu usadeného na území Únie na účely dohľadu nad trhom, ktorým môže byť zástupca uvedený v odseku 4 alebo ďalší zástupca.

6. Výrobcovia zodpovedajú schvaľovaciemu orgánu za všetky aspekty postupu schválenia a za zabezpečenie zhody výroby, či už sú, alebo nie sú priamo zapojení do všetkých stupňov výroby vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky.

7. Výrobcovia v súlade s týmto nariadením a delegovanými a vykonávacími aktmi prijatými podľa tohto nariadenia zabezpečujú, aby boli v sériovej výrobe zavedené postupy na zachovanie zhody so schváleným typom. Zmeny v konštrukcii alebo vlastnostiach vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky alebo zmeny v požiadavkách, ktoré vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka musí dodržiavať, sa zohľadnia v súlade s kapitolou VI.

8. Okrem povinného označenia a značiek typového schválenia pripevneného na vozidlách, komponentoch alebo samostatných technických jednotkách v súlade s článkom 39 výrobcovia musia na vozidlách, komponentoch alebo samostatných technických jednotkách uvedených na trh uviesť svoj názov, registrované obchodné meno alebo registrovanú ochrannú známku a adresu v Únii, na ktorej ich možno kontaktovať, alebo ak to nie je možné, musia uviesť tieto údaje na obaloch alebo v sprievodných dokumentoch komponentov alebo samostatných technických jednotiek.

9. Výrobcovia zabezpečia, aby v čase, keď nesú za vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku zodpovednosť, podmienky ich uskladnenia alebo prepravy neohrozovali zhodu s požiadavkami ustanovenými v tomto nariadení.

Článok 10

Povinnosti výrobcov týkajúce sa ich výrobkov, ktoré nie sú v zhode alebo ktoré predstavujú vážne riziko

1. Výrobcovia, ktorí usúdia alebo majú dôvod domnievať sa, že ich vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré boli uvedené na trh alebo do prevádzky, nie sú v zhode s týmto nariadením alebo delegovanými a vykonávacími aktmi prijatými podľa tohto nariadenia, bezodkladne prijímú nevyhnutné nápravné opatrenia s cieľom dosiahnuť zhodu tohto vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky s danými predpismi alebo ho v prípade potreby stiahnuť z trhu alebo prevziať späť.

Výrobca bezodkladne informuje schvaľovací orgán, ktorý udelil schválenie, a uvedie podrobné údaje najmä o nesúlade a o všetkých prijatých nápravných opatreniach.

2. V prípade, že vozidlo, systém, komponent, samostatná technická jednotka, časť alebo zariadenie predstavuje vážne riziko, výrobcovia bezodkladne informujú schvaľovacie orgány a orgány dohľadu nad trhom v členských štátoch, v ktorých bolo vozidlo, systém, komponent, samostatná technická jednotka, časť alebo zariadenie uvedené na trh alebo do prevádzky, pričom uvedú podrobné údaje, najmä dôvody, na základe ktorých výrobok nie je v zhode, a prijaté nápravné opatrenia.

3. Výrobcovia musia uchovávať informačný zväzok uvedený v článku 29 ods. 10 a výrobcovia vozidiel okrem toho musia uchovávať kópiu osvedčenia o zhode uvedených v článku 38, aby boli k dispozícii schvaľovacím orgánom počas 10 rokov po uvedení vozidla na trh a piatich rokov po uvedení na trh v prípade systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky.

4. Na základe odôvodnenej žiadosti vnútroštátneho orgánu výrobcovia poskytnú tomuto orgánu prostredníctvom schvaľovacieho orgánu kópiu osvedčenia EÚ o typovom schválení alebo povolenie uvedené v článku 51 ods. 1, ktoré preukazujú zhodu vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky a sú v jazyku zrozumiteľnom pre uvedený orgán. Výrobcovia spolupracujú s vnútroštátnym orgánom členského štátu pri každom opatrení prijatom v súlade s článkom 20 nariadenia (ES) č. 765/2008 s cieľom odstrániť riziká, ktoré predstavujú ich vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky uvedené na trh, zaevidované alebo uvedené do prevádzky.

Článok 11

Povinnosti zástupcov výrobcu týkajúce sa dohľadu nad trhom

Zástupca výrobcu pre dohľad nad trhom vykonáva úlohy uvedené v poverení výrobcu. Uvedené poverenie umožňuje zástupcovi aspoň:

- a) mať prístup k informačnej zložke uvedenej v článku 27 a osvedčeniam o zhode uvedeným v článku 38, aby boli k dispozícii schvaľovacím orgánom počas 10 rokov po uvedení vozidla na trh a piatich rokov po uvedení na trh v prípade systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky;
- b) na základe odôvodnenej žiadosti schvaľovacieho orgánu poskytnúť tomuto orgánu všetky informácie a dokumentáciu potrebnú na preukázanie zhody výroby vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky;
- c) spolupracovať so schvaľovacími orgánmi alebo orgánmi dohľadu nad trhom na ich žiadosť pri každom prijatom opatrení s cieľom odstrániť vážne riziko, ktoré predstavuje vozidlo, systémy, komponenty, samostatná technická jednotka, časti alebo zariadenie, na ktoré sa vzťahuje ich poverenie.

Článok 12

Povinnosti dovozcov

1. Dovozcovia uvedú na trh len schválené vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré buď získali typové schválenie EÚ, alebo spĺňajú požiadavky vnútroštátneho schválenia, alebo časti či zariadenia, ktoré v plnom rozsahu spĺňajú požiadavky nariadenia (ES) č. 765/2008.

2. Pred uvedením typovo schváleného vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky na trh dovozcovia zabezpečia, aby k nim bol priložený informačný zväzok, ktorý je v súlade s článkom 29 ods. 10, a aby systém, komponent alebo samostatná technická jednotka mali požadovanú značku typového schválenia a boli v súlade s článkom 9 ods. 8. V prípade vozidla musí dovozca overiť, že vozidlo má požadované osvedčenie o zhode.

3. Ak dovozcovia usúdia alebo majú dôvod domnievať sa, že vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, časť alebo vybavenie nie je v zhode s požiadavkami tohto nariadenia, a najmä že nezodpovedá svojmu typovému schváleniu, nesmú vozidlo, systém, komponent ani samostatnú technickú jednotku uviesť na trh, uviesť do prevádzky alebo zaregistrovať, pokiaľ nebude v zhode. Okrem toho v prípade, že usúdia alebo majú dôvod sa domnievať, že vozidlo, systém, komponent, samostatná technická jednotka, časť alebo vybavenie predstavuje vážne riziko, informujú o tom výrobcu a orgány dohľadu nad trhom. V prípade typovo schválených vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek informujú o tom tiež schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie.

4. Dovozcovia uvedú svoje meno, registrované obchodné meno alebo registrovanú ochrannú známku a adresu, na ktorej ich možno kontaktovať, pokiaľ ide o vozidlo, systém, komponent, samostatnú technickú jednotku, časť alebo zariadenie, alebo ak to nie je možné, uvedú sa tieto údaje na obaloch alebo v sprievodných dokumentoch systémov, komponentov, samostatných technických jednotiek, častí alebo zariadení.

5. Dovozcovia zabezpečia, aby boli k vozidlu, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotke priložené pokyny a informácie podľa článku 55, v úradnom jazyku alebo v úradných jazykoch príslušných členských štátov.

6. Dovozcovia zabezpečia, aby v čase, keď nesú za vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku zodpovednosť, podmienky ich uskladnenia alebo prepravy neohrozovali zhodu s požiadavkami ustanovenými v tomto nariadení.

7. Ak to považujú za primerané vo vzťahu k vážnemu riziku, ktoré predstavuje vozidlo, systém, komponent, samo-

statná technická jednotka, časť alebo zariadenie, dovozcovia z dôvodu ochrany zdravia a bezpečnosti spotrebiteľov vyšetria a v prípade potreby registrujú sťažnosti a spätné prevzatia vozidiel, systémov, komponentov, samostatných technických jednotiek, častí alebo zariadení a o tomto monitorovaní priebežne informujú distribútorov.

Článok 13

Povinnosti dovozcov týkajúce sa ich výrobkov, ktoré nie sú v zhode alebo ktoré predstavujú vážne riziko

1. Výrobcovia, ktorí usúdia alebo majú dôvod domnievať sa, že vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré uviedli na trh, nie je v zhode s týmto nariadením, bezodkladne prijmú nevyhnutné nápravné opatrenia s cieľom dosiahnuť zhodu tohto vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky s týmto nariadením alebo ho v prípade potreby stiahnuť z trhu, alebo prevziať späť.

2. V prípade, že vozidlo, systém, komponent, samostatná technická jednotka, časť alebo zariadenie predstavuje vážne riziko, dovozcovia bezodkladne informujú výrobcu a schvaľovacie orgány a orgány dohľadu nad trhom v členských štátoch, v ktorých boli uvedené na trh. Dovozca ich tiež informuje o každom prijatom opatrení a uvedie podrobné údaje, najmä o vážnom riziku, a všetkých nápravných opatreniach prijatých výrobcom.

3. Dovozcovia musia pre schvaľovacie orgány a orgány dohľadu nad trhom uchovávať kópiu osvedčenia o zhode 10 rokov po uvedení vozidla na trh a päť rokov po uvedení systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky na trh a musia zabezpečiť, aby bol týmto orgánom na ich žiadosť sprístupnený informačný zväzok uvedený v článku 29 ods. 10.

4. Na základe odôvodnenej žiadosti vnútroštátneho orgánu mu dovozcovia poskytnú všetky informácie a dokumentáciu potrebnú na preukázanie zhody vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky v jazyku zrozumiteľnom pre uvedený orgán. Dovozcovia musia na požiadanie spolupracovať s týmto orgánom pri každom prijatom opatrení, ktorého cieľom je odstrániť riziká, ktoré predstavuje ich vozidlo, systém, komponent, samostatná technická jednotka, časť alebo zariadenie, ktoré uviedli na trh.

Článok 14

Povinnosti distribútorov

1. Pri sprístupňovaní vozidla, systému, komponentu, samostatnej technickej jednotky, časti alebo zariadenia na trhu distribútori dôsledne dodržiavajú požiadavky stanovené v tomto nariadení.

2. Pred sprístupnením vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky na trhu, pred ich zaevidovaním alebo uvedením do prevádzky distribútori overia, či je vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka vybavená požadovaným povinným označením alebo značkou typového schválenia, či sú k nemu priložené požadované dokumenty a pokyny a informácie týkajúce sa bezpečnosti v úradnom jazyku alebo v úradných jazykoch členského štátu, v ktorom sa vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka má sprístupniť na trhu, a či dovozca a výrobca splnili požiadavky stanovené v článku 12 ods. 2 a 4 a článku 39 ods. 1 a 2.

3. Distribútori zabezpečia, aby v čase, keď nesú za vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku zodpovednosť, podmienky ich uskladnenia alebo prepravy neohrozovali zhodu s požiadavkami ustanovenými v tomto nariadení.

Článok 15

Povinnosti distribútorov týkajúce sa ich výrobkov, ktoré nie sú v zhode alebo ktoré predstavujú vážne riziko

1. Ak distribútori usúdia alebo majú dôvod domnievať sa, že vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka nie je v zhode s požiadavkami tohto nariadenia, nesmú vozidlo, systém, komponent ani samostatnú technickú jednotku sprístupniť na trhu, zaevidovať ani uviesť do prevádzky, pokiaľ nebude v zhode.

2. Distribútori, ktorí usúdia alebo majú dôvod domnievať sa, že vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré sprístupnili na trhu alebo zaevidovali, alebo sú zodpovední za ich uvedenie do prevádzky, nie sú v zhode s týmto nariadením, informujú výrobcu alebo zástupcu výrobcu, aby zabezpečili, že sa prijímú nevyhnutné nápravné opatrenia v súlade s článkom 10 ods. 1 alebo článkom 13 ods. 1 s cieľom dosiahnuť zhodu tohto vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky alebo ho v prípade potreby prevziať späť.

3. V prípade, že vozidlo, systém, komponent, samostatná technická jednotka, časť alebo zariadenie predstavuje vážne riziko, distribútori o tom bezodkladne informujú výrobcu, dovozcu a schvaľovacie orgány a orgány dohľadu nad trhom v členských štátoch, v ktorých boli sprístupnené na trhu. Distribútor ich tiež informuje o každom prijatom opatrení a uvedie podrobné údaje, najmä o vážnom riziku, a všetkých nápravných opatreniach prijatých výrobcom.

4. Distribútori na základe odôvodnenej žiadosti vnútroštátneho orgánu zabezpečia, aby výrobca poskytol vnútroštátnemu orgánu informácie uvedené v článku 10 ods. 4 alebo aby dovozca poskytol vnútroštátnemu orgánu informácie uvedené v článku 13 ods. 3. Na žiadosť tohto orgánu s ním distribútori spolupracujú pri každom opatrení prijatom v súlade s článkom 20 nariadenia (ES) č. 765/2008 s cieľom odstrániť riziká, ktoré predstavujú ich vozidlá, systémy, komponenty, samostatné technické jednotky, časti alebo zariadenia, ktoré sprístupnili na trhu.

Článok 16

Prípady, v ktorých sa povinnosti výrobcov vzťahujú na dovozcov a distribútorov

Dovozca alebo distribútor sa považuje za výrobcu na účely tohto nariadenia a z toho mu vyplývajú povinnosti výrobcu podľa článkov 9 až 11 v prípade, že dovozca alebo distribútor sprístupní vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku na trhu, zaeviduje ich alebo je zodpovedný za ich uvedenie do prevádzky pod svojím názvom alebo ochrannou známkou, alebo upraví vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú jednotku tak, že to môže ovplyvniť súlad s platnými požiadavkami.

Článok 17

Identifikácia hospodárskych subjektov

Na žiadosť schvaľovacích orgánov a orgánov dohľadu nad trhom uvedú hospodárske subjekty za obdobie 10 rokov v prípade vozidla a za obdobie piatich rokov v prípade systému, komponentu, samostatnej technickej jednotky, časti alebo vybavenia:

- a) každý hospodársky subjekt, ktorý im dodával vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku, časť alebo zariadenie;
- b) každý hospodársky subjekt, ktorému dodávali vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku, časť alebo zariadenie.

KAPITOLA III

ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

Článok 18

Všeobecné základné požiadavky

1. Vozidlá kategórie L a systémy, komponenty a samostatné technické jednotky určené pre takéto vozidlá musia spĺňať požiadavky, ktoré sú uvedené v prílohách II až VIII a sú platné pre príslušné (sub-)kategórie vozidiel.

2. Na vozidlá kategórie L alebo ich systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktorých elektromagnetická kompatibilita je upravená delegovanými aktmi uvedenými v odseku 3 tohto článku, pokiaľ ide o konštrukciu vozidla, a vo vykonávacích aktoch prijatých podľa tohto nariadenia sa nevzťahuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/108/ES z 15. decembra 2004 o aproximácii právnych predpisov členských štátov vzťahujúcich sa na elektromagnetickú kompatibilitu⁽¹⁾.

3. S cieľom doplniť požiadavky na typové schválenie vozidiel kategórie L stanovených týmto nariadením Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 75 o podrobných technických požiadavkách a skúšobných postupoch zhrnutých v prílohe II (A), (B) a (C), a tým zaistí vysokú úroveň bezpečnosti a ochrany životného prostredia v zmysle príslušných ustanovení tohto nariadenia. Prvé také delegované akty sa prijímajú do 31. decembra 2014.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 390, 31.12.2004, s. 24.

Článok 19

Zákaz rušiacich (vypínacích) zariadení

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

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

Článok 20

Opatrenia výrobcov týkajúce sa úprav hnacej sústavy vozidiel

1. Výrobcovia vybavujú vozidlá kategórie L, okrem subkategórií L3e-A3 a L4e-A3, určenými prvkami, ktoré zabránia neoprávnenej manipulácii s hnacou sústavou vozidla, prostredníctvom technických požiadaviek a špecifikácií s cieľom:

- a) zabrániť úpravám, ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť, najmä zvýšením výkonu vozidla prostredníctvom neoprávnenej manipulácie s hnacou sústavou s cieľom zvýšiť maximálny krútiaci moment a/alebo výkon a/alebo maximálnu konštrukčnú rýchlosť vozidla, náležite stanovenú počas postupu typového schvaľovania, ktorým sa riadil výrobca vozidla, a/alebo
- b) zabrániť škodám na životnom prostredí.

2. Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 75 o špecifických požiadavkách týkajúce sa daných opatrení uvedených v odseku 1 a s cieľom uľahčiť zosúladienie s odsekom 4. Prvé také delegované akty sa prijímajú do 31. decembra 2014.

3. Po úprave hnacej sústavy musí vozidlo spĺňať technické požiadavky prvej kategórie a subkategórie alebo v prípade potreby novej kategórie a subkategórie, ktoré boli platné v čase uvedenia pôvodného vozidla na trh, jeho zaevidovania alebo uvedenia do prevádzky, vrátane posledných zmien a doplnení daných požiadaviek.

Keď výrobca vozidla skonštruje hnaciu sústavu typu vozidla tak, aby bola možná jej úprava, takže vozidlo už nie je v súlade so schváleným typom, ale zodpovedá ďalšiemu variantu alebo verzii, musí výrobca vozidla priložiť príslušné informácie pre

každý variant alebo verziu takto vytvorenú v aplikácii a každý variant alebo verzia musia byť výslovne typovo schválené. Ak upravené vozidlo patrí do novej kategórie alebo podkategórie, musí sa žiadať o nové typové schválenie.

4. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, a s cieľom zabrániť zmenám alebo úpravám s nepriaznivými účinkami na funkčnú bezpečnosť alebo na environmentálne vlastnosti vozidla výrobca sa snaží prostredníctvom používania osvedčených technických postupov zabrániť, aby boli takéto úpravy a zmeny technicky možné, okrem prípadov, že sú takéto zmeny alebo úpravy explicitne deklarované a obsiahnuté v informačnej zložke, a teda sa na ne vzťahuje typové schválenie.

Článok 21

Všeobecné požiadavky na palubné diagnostické systémy

1. Vozidlá kategórie L musia byť od dátumov uplatňovania stanovených v prílohe IV vybavené systémom OBD, ktorý je v súlade s funkčnými požiadavkami a skúšobnými postupmi stanovenými v delegovaných aktoch prijatých podľa odseku 5.

2. Od dátumov stanovených v bode 1.8.1 prílohy IV musia byť vozidlá (sub-)kategórií L3e, L4e, L5e-A, L6e-A a L7e-A vybavené systémom OBD etapy I, ktorý monitoruje každú poruchu elektrického obvodu a elektronickej regulácie emisií a hlási poruchy, ktoré majú za následok prekročenie emisných prahov stanovených v časti B bode 1 prílohy VI.

3. Od dátumov stanovených v bode 1.8.2 prílohy IV musia byť vozidlá (sub-)kategórií L3e až L7e vybavené systémom OBD etapy I, ktorý monitoruje každú poruchu elektrického obvodu a elektronickej regulácie emisií a ktorý sa aktivuje, keď dôjde k prekročeniu emisných prahov stanovených v časti B bode 2 prílohy VI. Systémy OBD etapy I pre tieto (sub-)kategórie vozidiel oznámia aj aktiváciu každého prevádzkového režimu, v ktorom sa výrazne zníži krútiaci moment motora.

4. Od dátumov stanovených v bode 1.8.3 prílohy IV a s prihliadnutím na článok 23 ods. 5 musia byť vozidlá (sub-)kategórií L3e, L5e-A, L6e-A a L7e-A vybavené navyše systémom OBD etapy II, ktorý monitoruje a hlási poruchy systému regulácie emisií, ktoré majú za následok prekročenie emisných prahov OBD stanovených v časti B bode 2 prílohy VI.

5. S cieľom harmonizovať podávanie diagnostických správ o funkčnej bezpečnosti systémov OBD a poruchách systému regulácie emisií, ako aj uľahčiť efektívnu a účinnú opravu vozidla Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 75 prijímať delegované akty týkajúce podrobných technických požiadaviek na OBD a skúšobných postupov v prípade tém uvedených v odsekoch 1 až 4, v prílohe II (C) 11 a v skúške typu VIII uvedenej v prílohe V.

Článok 22

Požiadavky na funkčnú bezpečnosť vozidiel

1. Výrobcovia zabezpečia, aby boli vozidlá projektované, skonštruované a zmontované tak, aby minimalizovali riziko zranenia cestujúcich vo vozidle a ostatných účastníkov cestnej premávky.

2. Výrobca zabezpečí, aby funkčná bezpečnosť vozidla vydržala po celý čas bežnej životnosti vozidla, ak sa používa za normálnych podmienok a udržiava sa v súlade s odporúčaním výrobcu. Výrobca musí v informačnej zložke poskytnúť vyhlásenie, v ktorom potvrdzuje, že životnosť systémov, častí a zariadenia rozhodujúcich pre funkčnú bezpečnosť je zaistená prostredníctvom príslušného skúšania a používania správnych technických postupov.

3. Výrobcovia zabezpečia, aby vozidlá, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky spĺňali príslušné požiadavky stanovené v prílohách II a VIII a boli v súlade so skúšobnými postupmi a výkonnosťnými požiadavkami stanovenými v delegovanom akte prijatom podľa odseku 5.

4. Na komponenty vozidiel, ktorých riziká elektrického charakteru sú upravené delegovanými alebo vykonávacími aktmi prijatými podľa tohto nariadenia, sa nevzťahuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/95/ES z 12. decembra 2006 o harmonizácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa elektrického zariadenia určeného na používanie v rámci určitých limitov napätia⁽¹⁾.

5. S cieľom zabezpečiť, aby bola dosiahnutá vysoká úroveň funkčnej bezpečnosti, Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 75 o špecifických požiadavkách uvedených v časti B prílohy II týkajúcich sa funkčnej bezpečnosti vozidiel a v prípade potreby bude vychádzať zo sprísnených požiadaviek na funkčnú bezpečnosť uvedených v prílohe VIII. Prvé také delegované akty sa prijímú do 31. decembra 2014.

6. Komisia prijme v druhej fáze do 31. decembra 2020 delegovaný akt v súlade s článkom 75 s cieľom harmonizovať požiadavky normálnej životnosti a skúšky, aby bola zabezpečená celistvosť konštrukcie vozidla, ako je uvedené v časti B.17 prílohy II.

7. Komisia môže prijať vykonávacie akty s cieľom stanoviť vzor vyhlásenia výrobcu. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 73 ods. 2.

Článok 23

Požiadavky týkajúce sa environmentálnych vlastností

1. Výrobcovia zabezpečia, aby boli vozidlá projektované, skonštruované a zmontované tak, aby sa minimalizoval vplyv

na životné prostredie. Výrobcovia zabezpečia, aby typovo schválené vozidlá spĺňali požiadavky týkajúce sa environmentálnych vlastností, ako je stanovené v prílohách II, V a VI a v rámci životnosti podľa najazdených kilometrov, ako je stanovené v prílohe VII.

2. Výrobcovia zabezpečia, aby boli vozidlá, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky v súlade so skúšobnými postupmi a skúšobnými požiadavkami podľa prílohy V v rámci dátumov uplatňovania stanovených v prílohe IV, ktoré sa majú stanoviť v delegovanom akte prijatom podľa odseku 12 tohto článku.

3. Výrobcovia zabezpečia, aby boli splnené požiadavky typového schvaľovania na overenie požiadaviek na životnosť. Podľa výberu výrobcu sa na poskytnutie dôkazu schvaľovaciemu orgánu, že environmentálne vlastnosti typovo schváleného vozidla sú trvalé, použije jeden z týchto skúšobných postupov na životnosť:

a) Fyzická skúška životnosti vozidla s plným počtom najazdených kilometrov:

Skúšobné vozidlá fyzicky najazdia celú vzdialenosť stanovenú v časti A prílohy VII a skúšajú sa v súlade s postupom stanoveným v skúške typu V, ako je uvedené v delegovanom akte prijatom podľa odseku 12 tohto článku. Výsledky skúšky emisií pri celej vzdialenosti stanovenej v časti A prílohy VII musia byť nižšie ako environmentálne limity stanovené v časti A prílohy VI.

b) Fyzická skúška životnosti vozidla s čiastočným počtom najazdených kilometrov:

Skúšobné vozidlá fyzicky najazdia minimálne 50 % celej vzdialenosti stanovenej v časti A prílohy VII a skúšajú sa v súlade s postupom stanoveným v skúške typu V, ako je uvedené v delegovanom akte prijatom podľa odseku 12 tohto článku. Ako je stanovené v uvedenom akte, výsledky skúšky sa extrapolujú pri celej vzdialenosti stanovenej v časti A prílohy VII. Vypočítané i extrapolované výsledky musia byť nižšie ako environmentálne limity stanovené v časti A prílohy VI.

c) Matematický postup na výpočet životnosti vozidla:

Pri každej zložke emisie musí byť výsledok násobku faktora zhoršenia uvedeného v časti B prílohy VII s výsledkom environmentálnej skúšky vozidla, ktoré najazdilo viac ako 100 km po prvom naštartovaní na konci výrobnéj linky, nižší než environmentálny limit stanovený v časti A prílohy VI.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 374, 27.12.2006, s. 10.

4. Do 1. januára 2016 Komisia vypracuje komplexnú štúdiu o vplyvoch na životné prostredie. V tejto štúdiu sa vyhodnotí kvalita vzduchu a podiel znečisťujúcich látok vyprodukovaných vozidlami kategórie L, pričom sa musí týkať požiadaviek na skúšky typu I, IV, V, VII a VIII uvedených v prílohe V.

V nej sa porovnajú a vyhodnotia posledné vedecké údaje a poznatky, modelovanie a nákladová efektívnosť z hľadiska zavedenia definitívnych politických opatrení tým, že sa potvrdí a s konečnou platnosťou stanoví uplatňovanie úrovne Euro 5 uvedenej v prílohe IV a environmentálne požiadavky úrovne Euro 5 uvedené v prílohe V, v prílohe VI častiach A2, B2 a C2 a v prílohe VII týkajúce sa životnosti podľa najazdených kilometrov a faktorov zhoršenia pre úroveň Euro 5.

5. Na základe poznatkov uvedených odseku 4 Komisia predloží do 31. decembra 2016 Európskemu parlamentu a Rade správu s týmito údajmi:

- a) dátumy uplatňovania úrovne Euro 5 uvedené v prílohe IV;
- b) emisné limity Euro 5 uvedené v časti A2 prílohy VI a prahy OBD v časti B2 prílohy VI;
- c) že všetky nové typy vozidiel v (sub-)kategóriách L3e, L5e, L6e-A a L7e-A sú okrem OBD etapy I vybavené OBD etapy II na úrovni Euro 5;
- d) životnosť podľa najazdených kilometrov pre úroveň Euro 5 uvedená v časti A prílohy VII a faktory zhoršenia pre úroveň Euro 5 uvedené v časti B prílohy VII.

Komisia predloží v súvislosti s touto správou príslušné legislatívne návrhy.

6. Na základe výsledkov štúdie vplyvu na životné prostredie Komisia prijme delegovaný akt v súlade s článkom 75, v ktorom určí, ktoré zo (sub-)kategórií L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B a L7e-C pre úroveň Euro 5 budú predmetom skúšky SHED alebo skúšky priepustnosti palivovej nádrže a potrubia s limitnými hodnotami skúšok uvedenými v časti C2 prílohy VI.

7. Výrobcovia zabezpečia, aby boli vozidlá kategórie L v súlade s platnými požiadavkami skúšok týkajúcich sa environmentálnych vlastností na účely schválenia a rozšírenia, ako je stanovené v časti A prílohy V.

8. Pokiaľ ide o skúšku typu I, príslušný emisný limit pre motocykle L3e-AxE (enduro, x = 1, 2 alebo 3) a L3e-AxT (trial, x = 1, 2 alebo 3) je súčtom L_2 (THC) a L_3 (NO_x) v časti A prílohy VI. Výsledky skúšky emisií ($\text{NO}_x + \text{THC}$) musia byť nižšie alebo sa rovnať tomuto limitu ($L_2 + L_3$).

9. Vozidlá kategórie L4e musia spĺňať environmentálne požiadavky stanovené v prílohe V pre vozidlá kategórie L3e, pričom sa v skúškach typu I, IV, VII a VIII prílohy V skúša podľa potreby úplná zostava základného motorového vozidla s namontovaným postranným vozíkom alebo len základné motorové vozidlo bez namontovaného postranného vozíka.

10. Výrobcovia zabezpečia, aby boli všetky náhradné zariadenia na reguláciu znečisťovania umiestnené na trhu alebo uvedené do prevádzky v Európskej únii typovo schválené v súlade s týmto nariadením.

11. Požiadavky uvedené v odsekoch 1 až 10 sa vzťahujú na vozidlá, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky podľa prílohy II.

12. S cieľom zabezpečiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia je Komisia splnomocnená v súlade s článkom 75 prijať delegované akty týkajúce sa podrobných technických špecifikácií o environmentálnych požiadavkách pre subjekty uvedené v odsekoch 1, 2, 3, 6 a 7 tohto článku vrátane postupov skúšok.

Článok 24

Dodatočné environmentálne požiadavky týkajúce sa emisií skleníkových plynov, spotreby paliva, spotreby elektrickej energie a elektrického jazdného dosahu

1. Emisie CO_2 (oxid uhličitý) sa určia pomocou vhodného laboratórneho skúšobného cyklu emisií, ktorý vykoná výrobca a oznámi to schvaľovaciemu orgánu. Spotreba paliva a/alebo spotreba elektrickej energie a elektrický jazdný dosah sa buď vypočíta na základe výsledkov laboratórnych emisných skúšok v rámci typového schvaľovania, alebo zmeria s potvrdením technickej služby a oznámi schvaľovaciemu orgánu.

2. Výsledky merania CO_2 , vypočítaná alebo nameraná spotreba paliva, spotreba elektrickej energie a elektrický jazdný dosah sa zahrnú do informačnej zložky v súlade s vykonávacím aktom uvedeným v článku 27 ods. 4 a príslušné informácie sa uvedú v osvedčení o zhode.

Okrem uvedenia osvedčenia o zhode výrobcovia zabezpečia, aby sa údaje o emisiách CO_2 , spotrebe paliva, spotrebe elektrickej energie a elektrickom dosahu poskytli kupujúcemu vozidlu v čase kúpy nového vozidla, vo formáte, ktorý považujú za vhodný.

3. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 75 prijatých delegovaných aktov týkajúcich sa požiadaviek na postup skúšky typu VII, pokiaľ ide o meranie emisií CO₂, výpočet spotreby paliva, spotreby elektrickej energie a elektrického jazdného dosahu a metódy merania.

KAPITOLA IV

POSTUPY TYPOVÉHO SCHVÁLENIA EÚ

Článok 25

Postupy typového schválenia EÚ

1. Pri žiadosti o typové schválenie celého vozidla si môže výrobca zvoliť jeden z týchto postupov:

- a) postupné typové schválenie;
- b) jednostupňové typové schválenie;
- c) zmiešané typové schválenie.

Okrem toho sa môže výrobca vozidiel kategórií stanovených v odseku 5 rozhodnúť pre viacstupňové typové schválenie.

V prípade typového schválenia systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek sa môže uplatňovať iba postup jednostupňového typového schválenia.

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

3. Jdnotupňové typové schválenie pozostáva zo schválenia celého vozidla pomocou jedinej operácie.

4. Zmiešané typové schválenie je postup postupného typového schválenia, pri ktorom sa počas konečného stupňa schválenia celého vozidla získa jedno alebo viac schválení systémov bez toho, aby bolo nevyhnutné vydať pre tieto systémy osvedčenia o typovom schválení EÚ.

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

Viacstupňové typové schválenie sa udelí nedokončenému alebo dokončovanému typu vozidla, ktoré zodpovedá údajom informačnej zložky uvedenej v článku 27 a ktoré spĺňa technické požiadavky stanovené v príslušných aktoch uvedených v prílohe II, pričom sa zohľadní stupeň dokončenia vozidla.

6. Typové schvaľovanie konečného stupňa dokončenia sa udelí iba po tom, ako schvaľovací orgán overil, že typ vozidla schválený v konečnom stupni spĺňa v danom čase všetky platné technické požiadavky. To zahŕňa kontrolu dokumentácie všetkých požiadaviek, na ktoré sa vzťahuje typové schválenie nedokončeného vozidla udelené v rámci viacstupňového postupu, aj keď bolo vydané pre inú (sub-)kategóriu vozidla.

Viacstupňové schválenie uvedené v druhom pododseku odseku 1 sa uplatňuje len na vozidlá (sub-)kategórií L2e-U, L4e, L5e-B, L6e-BU a L7e-CU.

7. Výber schvaľovacieho postupu nesmie ovplyvniť základné uplatniteľné požiadavky, ktoré musí schválený typ vozidla spĺňať v čase vydania typového schválenia celého vozidla.

8. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 75 prijatých delegovaných aktov týkajúcich sa zaznamenávania údajov vzhľadom na postupy typového schvaľovania. Prvé také delegované akty sa prijímajú do 31. decembra 2014.

Článok 26

Žiadosť o typové schválenie

1. Výrobca predloží žiadosť o typové schválenie schvaľovaciemu orgánu.

2. Môže sa podať len jedna žiadosť týkajúca sa príslušného typu vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky a môže sa podať len v jednom členskom štáte.

3. Pre každý typ, ktorý má byť schválený, sa podá samostatná žiadosť.

Článok 27

Informačná zložka

1. Žiadateľ poskytne schvaľovaciemu orgánu informačnú zložku.

2. Informačná zložka obsahuje:

- a) informačný dokument;
- b) všetky údaje, výkresy, fotografie a ostatné informácie;
- c) v prípade vozidiel údaje o postupe(-och) zvolenom(-ých) v súlade s článkom 25 ods. 1;
- d) všetky ďalšie informácie, ktoré požaduje schvaľovací orgán v súvislosti s postupom podávania žiadosti.

3. Informačná zložka môže byť poskytnutá v papierovej alebo elektronickej podobe, podľa toho, čo je prijateľné pre technickú službu a schvaľovací orgán.

4. Komisia stanoví vzory informačného dokumentu a informačnej zložky prostredníctvom vykonávacích aktov. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 73 ods. 2. Prvé také vykonávacie akty sa prijímú do 31. decembra 2014.

Článok 28

Osobitné požiadavky na informácie, ktoré sa majú poskytnúť v žiadosti o typové schválenie podľa rôznych postupov

1. K žiadosti o postupné typové schválenie sa priloží informačná zložka podľa článku 27 a kompletný súbor osvedčení o typovom schválení požadovaných podľa každého z uplatniteľných aktov uvedených v prílohe II.

V prípade typového schválenia systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky v súlade s uplatniteľnými aktmi uvedenými v prílohe II má schvaľovací orgán prístup k príslušnej informačnej zložke dovtedy, kým sa schválenie nevydá alebo sa jeho vydanie nezamietne.

2. K žiadosti o jedноступňové typové schválenie sa priloží informačná zložka uvedená v článku 27, ktorá obsahuje príslušné informácie v súlade s vykonávacími aktmi prijatými podľa tohto nariadenia, v súvislosti s uvedenými uplatniteľnými aktmi.

3. V prípade postupu zmiešaného typového schválenia sa k informačnej zložke priloží jedno alebo viacero osvedčení o typovom schválení požadovaných podľa každého z uplatňovaných aktov uvedených v prílohe II, a ak nie je predložené žiadne osvedčenie o typovom schválení, informačná zložka zahŕňa príslušné informácie v súlade s vykonávacími aktmi prijatými podľa tohto nariadenia, ktoré sa týkajú uvedených uplatňovaných aktov.

4. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 1, 2 a 3, sa na účely viacstupňového schválenia typu poskytnú tieto informácie:

- a) v prvom stupni tie časti informačnej zložky a osvedčení o typovom schválení EÚ, ktoré sa vzťahujú na stupeň dokončenia základného vozidla;
- b) v druhom a v ďalších stupňoch tie časti informačnej zložky a osvedčení o typovom schválení EÚ, ktoré sa vzťahujú na aktuálny stupeň výroby, a kópia osvedčenia o typovom schválení EÚ vozidla vydaného v predchádzajúcom stupni výroby a všetky podrobnosti o každých zmenách a doplnkoch, ktoré urobil výrobca na vozidle.

Informácie uvedené v prvom pododseku tohto odseku v písmenách a) a b) sa môžu poskytnúť v súlade s odsekom 3.

5. Schvaľovací orgán môže na odôvodnenú žiadosť požiadať výrobcu, aby poskytol akékoľvek ďalšie informácie potrebné na to, aby bolo možné rozhodnúť o tom, ktoré skúšky sa požadujú, alebo aby sa uľahčilo ich vykonanie.

KAPITOLA V

VYKONANIE POSTUPOV TYPOVÉHO SCHVÁLENIA EÚ

Článok 29

Všeobecné ustanovenia

1. Schvaľovacie orgány udelia typové schválenie EÚ len po overení opatrení na zabezpečenie zhody výroby uvedených v článku 33 a súladu typu vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky s platnými požiadavkami.

2. Typové schválenie EÚ sa udelí v súlade s touto kapitolou.

3. Ak schvaľovací orgán zistí, že typ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorý napriek tomu, že spĺňa požadované ustanovenia, predstavuje vážne riziko pre bezpečnosť alebo môže vážne poškodzovať životné prostredie alebo verejné zdravie, môže udelenie typového schválenia EÚ zamietnuť. V uvedenom prípade bezodkladne pošle schvaľovacím orgánom ostatných členských štátov a Komisii podrobné informácie, v ktorých vysvetlí dôvody svojho rozhodnutia a uvedie dôkazy svojich zistení.

4. Osvedčenia o typovom schválení EÚ sa číslujú podľa harmonizovaného systému stanoveného Komisiou prostredníctvom vykonávacích aktov. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 73 ods. 2. Prvé také vykonávacie akty sa prijímú do 31. decembra 2014.

5. Do jedného mesiaca od vydania osvedčenia o typovom schválení EÚ schvaľovací orgán zašle schvaľovacím orgánom ostatných členských štátov prostredníctvom spoločného bezpečného elektronického systému výmeny informácií kópiu osvedčenia o typovom schválení EÚ vozidla spolu s prílohami pre každý typ vozidla, ktorý schválil. Kópia môže byť aj vo forme zabezpečeného elektronického súboru.

6. Schvaľovací orgán bezodkladne informuje schvaľovacie orgány ostatných členských štátov o svojom zamietnutí vydať schválenie vozidla alebo o jeho odňatí a odôvodní svoje rozhodnutie.

7. Schvaľovací orgán zašle raz za tri mesiace schvaľovacím orgánom ostatných členských štátov zoznam systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktorým v predchádzajúcom období udelil, zmenil a doplnil, zamietol udeliť alebo odňal typové schválenie EÚ.

8. Schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie EÚ, zašle na žiadosť schvaľovacieho orgánu iného členského štátu danému orgánu prostredníctvom spoločného zabezpečeného elektronického systému výmeny informácií kópiu vyžiadaného osvedčenia o typovom schválení EÚ s prílohami do jedného mesiaca od prijatia tejto žiadosti. Kópia môže byť aj vo forme zabezpečeného elektronického súboru.

9. Na žiadosť Komisie aj jej schvaľovací orgán poskytne informácie uvedené v odsekoch 5 až 8.

10. Schvaľovací orgán zostaví informačný zväzok, ktorý pozostáva s informačnej zložky a skúšobných protokolov a všetkých ostatných dokumentov, ktoré k informačnej zložke doplnila technická služba alebo schvaľovací orgán počas výkonu svojich funkcií. Súčasťou informačného zväzku je jeho obsah vhodne očíslovaný alebo inak označený, tak aby jasne označoval všetky strany, a formát každého dokumentu je taký, aby v ňom bol uvedený záznam postupných krokov pri vypracúvaní typového schválenia EÚ, najmä dátumy revízií a aktualizácie. Schvaľovací orgán uchováva informácie obsiahnuté v informačnom zväzku, aby boli k dispozícii počas 10 rokov po skončení platnosti príslušného schválenia.

Článok 30

Osobitné ustanovenia týkajúce sa osvedčenia o typovom schválení EÚ

1. Osvedčenie o typovom schválení EÚ obsahuje vo forme príloh:

- a) informačný zväzok uvedený v článku 29 ods. 10;
- b) skúšobné výsledky;
- c) meno(-á) a vzor(-y) podpisu(-ov) osoby (osôb), oprávnenej(-ých) podpisovať osvedčenia zhody a vyhlásenie o jej (ich) funkcii v spoločnosti;
- d) v prípade typového schválenia EÚ celého vozidla vyplnený vzor osvedčenia o zhode.

2. Osvedčenie o typovom schválení EÚ sa vydáva na základe vzoru, ktorý stanovila Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 73 ods. 2. Prvé také vykonávacie akty sa prijímú do 31. decembra 2014.

3. Schvaľovací orgán, pokiaľ ide o každý typ vozidla:

- a) vyplní všetky príslušné časti osvedčenia o typovom schválení EÚ vrátane výsledkov skúšok, ktoré sú k nim pripojené;

- b) zostaví zoznam informačného zväzku;

- c) bezodkladne vydá žiadateľovi vyplnené osvedčenie spolu s prílohami.

Komisia stanoví prostredníctvom vykonávacích aktov vzorový zoznam výsledkov skúšok uvedených pod písmenom a). Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 73 ods. 2. Prvé také vykonávacie akty sa prijímú do 31. decembra 2014.

4. V prípade typového schválenia EÚ, na ktorého platnosť boli v súlade s článkom 40 uložené obmedzenia alebo vo vzťahu ku ktorému boli zrušené určité ustanovenia tohto nariadenia alebo delegovaných a regulačných aktov prijatých podľa tohto nariadenia, sa tieto obmedzenia alebo zrušenia uvedú v osvedčení o typovom schválení EÚ.

5. Ak si výrobca zvolí postup zmiešaného typového schválenia, schvaľovací orgán doplní informačný zväzok o odkazy na skúšobné protokoly stanovené vykonávacími aktmi, ako je uvedené v článku 32 ods. 1, pre ktoré nie je k dispozícii žiadne osvedčenie o typovom schválení EÚ.

6. V prípadoch, keď si výrobca zvolí postup jednostupňového typového schválenia, schvaľovací orgán musí stanoviť zoznam uplatniteľných požiadaviek alebo aktov a pripojiť tento zoznam k osvedčeniu o typovom schválení EÚ. Komisia schváli vzor takéhoto zoznamu prostredníctvom vykonávacích aktov. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 73 ods. 2. Prvé také vykonávacie akty sa prijímú do 31. decembra 2014.

Článok 31

Osobitné ustanovenia o systémoch, komponentoch alebo samostatných technických jednotkách

1. Typové schválenie EÚ sa udeľuje systému, ktorý sa zhoduje s údajmi uvedenými v informačnej zložke a ktorý spĺňa technické požiadavky stanovené v príslušnom akte uvedenom v prílohe II.

2. Typové schválenie EÚ komponentu alebo samostatnej technickej jednotky sa udeľí komponentu alebo samostatnej technickej jednotke, ktoré zodpovedajú údajom informačnej zložky a ktoré spĺňajú technické požiadavky stanovené v príslušných aktoch uvedených v prílohe II.

3. Ak sa na komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré sú alebo nie sú určené na opravu, servis alebo údržbu, vzťahuje aj systém typového schválenia vozidla, nevyžaduje sa ďalšie schválenie komponentu ani samostatnej technickej jednotky, pokiaľ to neustanovujú príslušné akty uvedené v prílohe II.

4. Ak komponent alebo samostatná technická jednotka spĺňa svoju funkciu alebo má špecifické vlastnosti iba v spojení s ostatnými časťami vozidla a z tohto dôvodu možno jednu alebo viac požiadaviek overiť iba vtedy, ak komponent alebo samostatná technická jednotka fungujú v spojení s danými ostatnými časťami vozidla, musí sa rozsah pôsobnosti typového schválenia EÚ komponentu alebo samostatnej technickej jednotky primerane obmedziť.

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

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

Článok 32

Skúšky požadované na typové schválenie EÚ

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

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

Forma vzoru skúšobných protokolov musí byť v súlade so všeobecnými požiadavkami, ktoré stanovila Komisia prostredníctvom vykonávacieho aktu. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 73 ods. 2. Prvé také vykonávacie akty sa prijímajú do 31. decembra 2014.

2. Výrobca dá schvaľovaciemu orgánu k dispozícii toľko vozidiel, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, koľko sa požaduje podľa príslušných aktov uvedených v prílohe II na vykonanie požadovaných skúšok.

3. Požadované skúšky sa vykonávajú na vozidlách, komponentoch a samostatných technických jednotkách, ktoré predstavujú typy, ktoré sa majú schváliť.

Výrobca však môže po dohode so schvaľovacím orgánom vybrať vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku, ktorý(-á) aj keď nepredstavuje typ, ktorý sa má schváliť, je kombináciou najnepriaznivejších parametrov, pokiaľ ide o požadovanú úroveň charakteristík. Na uľahčenie rozhodovania počas výberového procesu sa môžu použiť virtuálne skúšobné metódy.

4. So súhlasom schvaľovacieho orgánu sa môžu virtuálne skúšobné metódy použiť ako alternatíva skúšobných postupov uvedených v odseku 1 na požiadanie výrobcu a vzhľadom na dané požiadavky stanovené v delegovaných aktoch prijatých podľa odseku 6.

5. Virtuálne skúšobné metódy musia spĺňať požiadavky stanovené v delegovaných aktoch prijatých podľa odseku 6.

6. S cieľom zabezpečiť, aby výsledky získané pomocou virtuálneho skúšania mali rovnaký význam ako výsledky získané pomocou fyzického skúšania, Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 75 prijať delegované akty týkajúce sa požiadaviek, ktoré môžu byť predmetom virtuálneho skúšania, a podmienok, za akých má virtuálne skúšanie prebiehať. Pri prijímaní týchto delegovaných aktov Komisia podľa potreby vychádza z požiadaviek a postupov uvedených v prílohe XVI k smernici 2007/46/ES.

Článok 33

Opatrenia na zabezpečenie zhody výroby

1. Schvaľovací orgán, ktorý udeľuje typové schválenie EÚ, prijme v prípade potreby v spolupráci so schvaľovacími orgánmi iných členských štátov nevyhnutné opatrenia, aby overil, či sa urobili primerané opatrenia na zabezpečenie zhody vyrábaných vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek so schváleným typom.

2. Schvaľovací orgán, ktorý udeľuje typové schválenie celého vozidla, prijme potrebné opatrenia, aby overil, či je osvedčenie o zhode, ktoré vydal výrobca, v súlade s článkom 38. Na tento účel schvaľovací orgán overí, či je dostatočný počet vzoriek osvedčení o zhode v súlade s článkom 38 a či výrobca vykonal primerané opatrenia na zabezpečenie toho, aby údaje v osvedčeniach o zhode boli správne.

3. Schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie EÚ, prijme v prípade potreby vo vzťahu k tomuto schváleniu v spolupráci so schvaľovacími orgánmi iných členských štátov nevyhnutné opatrenia, aby overil, či sú opatrenia uvedené v odsekoch 1 a 2 naďalej primerané, prípadne či sa vyrábané vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky naďalej budú zhodovať so schváleným typom a či sú osvedčenia o zhode naďalej v súlade s článkom 38.

4. S cieľom overiť, či sa vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka zhoduje so schváleným typom, schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie EÚ, môže na tento účel vykonať všetky kontroly alebo skúšky, ktoré sa požadujú pre typové schválenie EÚ, na vzorkách odobratých v priestoroch výrobcu vrátane výrobných závodov.

5. Ak schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie EÚ, zistí, že sa opatrenia uvedené v odsekoch 1 a 2 neuplatňujú, značne sa odchyľujú od dohodnutých opatrení a plánov kontroly alebo že sa prestali uplatňovať, alebo sa už viac nepovažujú za primerané, hoci sa výroba neskončila, uplatní nevyhnutné opatrenia vrátane odňatia typového schválenia, aby zabezpečil správne dodržiavanie zhody výrobného postupu.

6. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 75 prijímať delegované akty týkajúce sa stanovenia podrobných opatrení, pokiaľ ide o zhodu výroby. Prvé také delegované akty sa prijímajú do 31. decembra 2014.

KAPITOLA VI

ZMENY A DOPLNENIA TYPOVÝCH SCHVÁLENÍ EÚ

Článok 34

Všeobecné ustanovenia

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

Tento schvaľovací orgán rozhoduje o tom, ktorý z postupov stanovených v článku 35 treba dodržať.

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

2. Žiadosť o zmenu a doplnenie typového schválenia EÚ sa predkladá výlučne schvaľovaciemu orgánu, ktorý udelil pôvodné typové schválenie EÚ.

3. Ak členský štát zistí, že na účel zmeny a doplnenia sú potrebné nové kontroly alebo nové skúšky, náležite o tom informuje výrobcu.

Postupy uvedené v článku 35 sa uplatňujú, len ak schvaľovací orgán na základe daných kontrol alebo skúšok dospel k záveru, že sa požiadavky na typové schválenie EÚ naďalej plnia.

Článok 35

Revízie a rozšírenia typového schválenia EÚ

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

V týchto prípadoch schvaľovací orgán podľa potreby vydá revidované stránky informačného zväzku, pričom označí každú revidovanú stránku, aby zreteľne uviedol charakter zmeny a dátum nového vydania. Táto požiadavka sa považuje za

splnenú vydaním konsolidovanej, aktualizovanej verzie informačného zväzku, ku ktorému sa priloží podrobný opis zmien.

2. Zmena sa označí ako „rozšírenie“, keď sa údaje zaznamenané v informačnom zväzku zmenili a dôjde k niektorej z týchto situácií:

- vyžadujú sa ďalšie kontroly alebo skúšky;
- zmenili sa akékoľvek informácie v osvedčení o typovom schválení EÚ okrem jeho príloh;
- začnú sa uplatňovať nové požiadavky podľa ktoréhokoľvek aktu uvedeného v prílohe II, ktoré sa uplatňujú na schválený typ vozidla alebo schválený systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku.

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

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

4. Ak sú nové požiadavky uvedené v odseku 2 písm. c) z technického hľadiska nepodstatné pre tento typ vozidla alebo ak sa týkajú iných kategórií vozidiel než tej, do ktorej vozidlo patrí, nevyžaduje sa žiadna zmena typového schválenia vozidla.

Článok 36

Vydávanie a oznamovanie zmien a doplnení

1. V prípade rozšírenia sa aktualizujú všetky príslušné oddiely osvedčenia o typovom schválení EÚ, jeho prílohy a súpis informačnej dokumentácie. Aktualizované osvedčenie s prílohami sa bezodkladne vydá žiadateľovi.

2. V prípade revízie schvaľovací orgán vydá žiadateľovi bezodkladne revidované dokumenty, prípadne konsolidovanú aktualizovanú verziu vrátane revidovaného súpisu informačného zväzku.

3. Schvaľovací orgán oznámi v súlade s postupom stanoveným v článku 29 schvaľovacím orgánom ostatných členských štátov akúkoľvek zmenu, ktorá sa vykonala v typových schváleniach EÚ.

KAPITOLA VII

PLATNOSŤ TYPOVÉHO SCHVÁLENIA EÚ

Článok 37

Skončenie platnosti

1. Typové schválenia EÚ sa vydávajú na časovo neobmedzené obdobie.
2. Typové schválenie EÚ vozidla sa stáva neplatným, ak nastane niektorý z týchto prípadov:
 - a) nové požiadavky uplatniteľné na schválený typ vozidla sa stanú povinnými pre uvedenie na trh, evidenciu alebo uvedenie vozidiel do prevádzky a schválenie nemožno primerane aktualizovať;
 - b) výroba schváleného vozidla sa s konečnou platnosťou dobrovoľne ukončí;
 - c) platnosť typového schválenia sa skončí na základe obmedzenia podľa článku 40 ods. 6;
 - d) typové schválenie bolo odobraté v súlade s článkom 33 ods. 5, článkom 49 ods. 1 alebo článkom 52 ods. 4.
3. Ak sa skončí platnosť len jedného variantu v rámci typu alebo jednej verzie v rámci variantu, dané typové schválenie EÚ stratí svoju platnosť len v súvislosti s týmto konkrétnym variantom alebo verzou.
4. Ak sa výroba určitého typu vozidla definitívne ukončí, výrobca to oznámi schvaľovaciemu orgánu, ktorý danému vozidlu udelil typové schválenie EÚ.

Do jedného mesiaca po prijatí oznámenia uvedeného v prvom pododseku schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie EÚ danému vozidlu, informuje o tom schvaľovacie orgány ostatných členských štátov.

5. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 4, v prípadoch, keď sa skončí platnosť typového schválenia EÚ vozidla, výrobca to oznámi schvaľovaciemu orgánu, ktorý vydal typové schválenie EÚ.

Schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie EÚ, bezodkladne oznámi všetky príslušné informácie schvaľovacím orgánom ostatných členských štátov, aby v prípade potreby umožnil uplatňovanie článku 44.

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

KAPITOLA VIII

OSVEDČENIE O ZHODE A OZNAČENIA

Článok 38

Osvedčenie o zhode

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

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

Počas 10 rokov od dátumu výroby vozidla musí výrobca vozidla na požiadanie vlastníka vozidla vydať duplikát osvedčenia o zhode za odplatu neprevyšujúcu náklady na jeho vydanie. Slovo „duplikát“ musí byť jasne viditeľné na prednej strane každého duplikátu osvedčenia.

2. Výrobca použije vzor osvedčenia o zhode prijatý Komisiou prostredníctvom vykonávacích aktov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 73 ods. 2. Osvedčenie musí byť zabezpečené proti falšovaniu. Na tento účel vykonávacie akty stanovujú, že papier použitý na certifikát musí byť chránený niekoľkými tlačiarenskými bezpečnostnými prvkami. Prvé také vykonávacie akty sa prijímú do 31. decembra 2014.

3. Osvedčenie o zhode sa vyhotoví aspoň v jednom z úradných jazykov Únie. Ktorýkoľvek členský štát môže požiadať o preklad osvedčenia o zhode do svojho vlastného úradného jazyka alebo jazykov.

4. Osoba(-y) oprávnená(-é) podpisovať vyhlásenia o zhode musí(-ia) byť z organizácie výrobcu a musí(-ia) byť vedením riadne poverená(-é) plne niesť právnu zodpovednosť výrobcu, pokiaľ ide o návrh a konštrukciu alebo o zhodu výroby vozidla.

5. Osvedčenie o zhode sa vyplní v celom rozsahu a neobsahuje žiadne obmedzenia, pokiaľ ide o iné použitie vozidla, ako je uvedené v tomto nariadení alebo v niektorom z delegovaných aktov prijatých podľa tohto nariadenia.

6. V prípade nedokončeného alebo dokončovaného typu vozidla výrobca vyplní len tie body osvedčenia o zhode, ktoré boli v prebiehajúcom stupni schválenia typu doplnené alebo zmenené, a v prípade potreby pripojí k tomuto osvedčeniu všetky osvedčenia o zhode, ktoré boli dodané v predchádzajúcich stupňoch.

7. V osvedčení o zhode pre vozidlá schválené v súlade s článkom 40 ods. 2 sa v záhlaví uvedie veta: „Pre dokončené/dokončované vozidlá, typovo schválené pri uplatňovaní článku 40 ods. 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (predbežné schválenie).“

8. V osvedčení o zhode stanovenom vo vykonávacích aktoch uvedených v odseku 2 sa v prípade vozidiel typovo schválených podľa článku 42 v záhlaví uvedie veta: „Pre dokončené/dokončované vozidlá typovo schválené v malých sériách“ a v tesnej blízkosti rok jeho výroby, za ktorým nasleduje poradové číslo od 1 po posledné číslo uvedené v tabuľke stanovenej v prílohe III, a vzhľadom na každý rok výroby sa vyznačí poradie tohto vozidla v rámci výroby pripadajúcej na daný rok.

9. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, môže výrobca zasielať osvedčenie o zhode evidenčnému orgánu v ktoromkoľvek členskom štáte elektronicky.

Článok 39

Povinný štítok s náležitým označením vozidiel a značka typového schválenia komponentov alebo samostatných technických jednotiek

1. Výrobca vozidla musí na každé vozidlo vyrobené v zhode so schváleným typom pripevniť povinný štítok s náležitým označením, ktorý sa vyžaduje podľa príslušného vykonávacieho aktu prijatého podľa odseku 3.

2. Výrobca komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, či už je, alebo nie súčasťou systému, pripevní na každý komponent alebo samostatnú technickú jednotku vyrábanú v zhode so schváleným typom značku typového schválenia, ktorá sa vyžaduje podľa príslušného vykonávacieho aktu prijatého podľa tohto nariadenia alebo príslušného predpisu EHK OSN.

Ak sa nevyžaduje takáto značka typového schválenia, výrobca pripevní aspoň svoj obchodný názov alebo ochrannú známku a číslo typu alebo identifikačné číslo.

3. Povinný štítok a značka typového schválenia EÚ musí byť v súlade so vzorom stanoveným Komisiou prostredníctvom vykonávacích aktov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 73 ods. 2. Prvé také vykonávacie akty sa prijímú do 31. decembra 2014.

KAPITOLA IX

VÝNIMKY PRE NOVÉ TECHNOLOGIE ALEBO NOVÉ KONCEPCIE

Článok 40

Výnimky pre nové technológie alebo nové koncepcie

1. Výrobca môže požiadať o typové schválenie EÚ pre typ vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorý zahŕňa nové technológie alebo koncepcie, ktoré sú nezlučiteľné s jedným alebo viacerými aktmi uvedenými v prílohe II.

2. Schvaľovací orgán udelí typové schválenie EÚ uvedené v odseku 1, ak sú splnené všetky tieto podmienky:

a) v žiadosti sú uvedené dôvody, prečo dané technológie alebo koncepcie spôsobujú, že systém, komponent alebo samostatná technická jednotka sú nezlučiteľné s jedným alebo viacerými aktmi uvedenými v prílohe II;

b) v žiadosti sú opísané bezpečnostné dôsledky a dôsledky novej technológie pre životné prostredie a opatrenia prijaté s cieľom zabezpečiť minimálne rovnakú úroveň bezpečnosti a ochrany životného prostredia, akú stanovujú požiadavky, z ktorých sa žiada výnimka;

c) sú predložené opisy a výsledky skúšok, ktoré preukazujú, že podmienka uvedená v písmene b) je splnená.

3. Udeľovanie takýchto typových schválení EÚ, z ktorých sú vyňaté nové technológie alebo nové koncepcie, povoľuje Komisia. Toto povolenie sa vydáva prostredníctvom vykonávacieho aktu. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 73 ods. 2.

4. Do prijatia rozhodnutia Komisie o povolení môže schvaľovací orgán už udeliť typové schválenie EÚ, ktoré však bude iba predbežné a platné len na území daného členského štátu, vzhľadom na typ vozidla, na ktorý sa vzťahuje požadovaná výnimka. Schvaľovací orgán o tom bezodkladne informuje Komisiu a ostatné členské štáty prostredníctvom súboru, ktorý obsahuje informácie uvedené v odseku 2.

Dočasná povaha a obmedzená územná platnosť musí byť zrejmá zo záhlavia osvedčenia o typovom schválení a zo záhlavia osvedčenia o zhode. Komisia môže na účely tohto odseku prijať vykonávacie akty s cieľom zabezpečiť harmonizované vzory osvedčenia o typovom schválení a osvedčenia o zhode. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 73 ods. 2.

5. Ostatné schvaľovacie orgány sa môžu rozhodnúť písomne uznať na svojom území predbežné schválenie uvedené v odseku 4.

6. V prípade potreby sa v povolení Komisie uvedenom v odseku 3 tiež špecifikuje, či je predmetom nejakých obmedzení. V každom prípade je typové schválenie platné minimálne 36 mesiacov.

7. Ak sa Komisia rozhodne zamietnuť povolenie, schvaľovací orgán musí bezodkladne oznámiť držiteľovi predbežného typového schválenia uvedeného v odseku 4, že predbežné schválenie sa zruší do šiestich mesiacov odo dňa, keď Komisia rozhodla o zamietnutí.

Vozidlá vyrobené v zhode s predbežným schválením sa pred skončením jeho platnosti môžu uviesť na trhu, zaevidovať alebo uviesť do prevádzky v každom členskom štáte, ktorý uznal predbežné schválenie.

Článok 41

Následná úprava delegovaných a vykonávacích aktov

1. Ak Komisia povoľuje udelenie výnimky podľa článku 40, bezodkladne podnikne kroky potrebné na prispôsobenie delegovaných alebo vykonávacích aktov technologickému rozvoju.

Tam, kde sa výnimka podľa článku 40 vzťahuje na predpis EHK OSN, Komisia navrhne zmenu príslušného predpisu EHK OSN v súlade s postupom uplatniteľným podľa revidovanej dohody z roku 1958.

2. Hneď po zmenení príslušných aktov sa zruší každé obmedzenie v rozhodnutí Komisie, ktorým sa povolila táto výnimka.

Pokiaľ neboli prijaté potrebné opatrenia na prispôsobenie delegovaných alebo vykonávacích aktov, Komisia môže na žiadosť členského štátu, ktorý vydal schválenie, rozhodnutím vo forme vykonávacieho aktu prijatým v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 73 ods. 2 predĺžiť platnosť typového schválenia.

KAPITOLA X

VOZIDLÁ VYRÁBANÉ V MALÝCH SÉRIÁCH

Článok 42

Vnútroštátne typové schválenie malých sérií

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

2. V prípade typu vozidiel uvedených v odseku 1 môžu členské štáty zrušiť jednu alebo viacero základných požiadaviek ustanovených v jednom alebo viacerých delegovaných aktov

uvedených v prílohe II za predpokladu, že stanovili relevantné alternatívne požiadavky.

„Alternatívne požiadavky“ sú správne ustanovenia a technické požiadavky, ktorých cieľom je zaisťiť úroveň bezpečnosti, ochrany životného prostredia a bezpečnosti posádky, ktorá je v čo najväčšej miere rovnocenná s úrovňou zabezpečenou v jednom alebo viacerých delegovaných aktov uvedených v prílohe II.

V prípade typu vozidiel uvedených v odseku 1 môžu členské štáty zrušiť jedno alebo viacero administratívnych ustanovení tohto nariadenia alebo vykonávacích aktov prijatých podľa tohto nariadenia.

Členský štát môže zrušiť ustanovenia uvedené v tomto odseku, iba ak má na to opodstatnené dôvody.

3. Na účely vnútroštátneho typového schválenia vozidiel podľa tohto článku sa uznajú systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré sú typovo schválené v súlade s aktmi uvedenými v prílohe II.

4. Osvedčenie o typovom schválení pre vozidlá typovo schválené v súlade s týmto článkom musí byť vystavené podľa vzoru uvedeného v článku 30 ods. 2, ale nesmie mať v záhlaví uvedené „Osvedčenie o typovom schválení EÚ vozidla“ a musí špecifikovať obsah výnimiek udelených podľa odseku 2. Osvedčenia o typovom schválení sa číslujú v súlade s harmonizovaným systémom číslovania uvedeným v článku 29 ods. 4.

5. V osvedčení o typovom schválení sa uvedie obsah výnimiek udelených podľa prvého a tretieho pododseku odseku 2.

6. Platnosť vnútroštátneho typového schválenia malých sérií sa obmedzuje na územie členského štátu, ktorého schvaľovací orgán udelil schválenie.

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

8. Schvaľovacie orgány členských štátov, ktoré sú určené výrobcom, do troch mesiacov od prijatia žiadosti uvedenej v odseku 7 rozhodnú, či typové schválenie uznajú, alebo neuznajú. Svoje rozhodnutie oficiálne oznámia schvaľovaciemu orgánu, ktorý udelil vnútroštátne typové schválenie malých sérií.

9. Schvaľovacie orgány členských štátov uznajú vnútroštátne typové schválenie, pokiaľ nemajú opodstatnený dôvod domnievať sa, že vnútroštátne technické požiadavky, v súlade s ktorými bolo vozidlo schválené, nie sú rovnocenné s ich vlastnými ustanoveniami.

10. Na žiadosť žiadateľa, ktorý si želá umiestniť na trhu alebo zaevidovať vozidlo s vnútroštátnym typovým schválením malých sérií v inom členskom štáte, schvaľovací orgán, ktorý udelil vnútroštátne typové schválenie malých sérií, poskytne vnútroštátnemu orgánu druhého členského štátu kópiu osvedčenia typového schválenia vrátane informačného zväzku. Uplatňujú sa pritom odseky 8 a 9.

KAPITOLA XI

SPRÍSTUPNENIE NA TRHU, EVIDENCIA ALEBO UVEDENIE DO PREVÁDZKY

Článok 43

Sprístupenie vozidiel na trhu, ich evidencia alebo uvedenie do prevádzky

Bez toho, aby boli dotknuté články 46 a 47, vozidlá, pre ktoré je povinné typové schválenie EÚ celého vozidla alebo pre ktoré výrobca získal takéto typové schválenie podľa tohto nariadenia, sú sprístupnené na trhu, zaevidované alebo uvedené do prevádzky len vtedy, ak je k nim priložené platné osvedčenie o zhode vydané podľa článku 38.

Ak sú takéto vozidlá nedokončené, ich sprístupnenie na trhu alebo uvedenie do prevádzky je povolené, ale orgány zodpovedné za evidenciu vozidla v členskom štáte môžu v prípade takýchto vozidiel zamietnuť evidenciu a použitie na cestách.

Článok 44

Sprístupenie vozidiel ukončených sérií na trhu, ich evidencia alebo uvedenie do prevádzky

1. S výhradou limitov ukončených sérií a lehôt stanovených v odsekoch 2 a 4 vozidlá zhodujúce sa s typom vozidla, ktorého typové schválenie EÚ sa stalo podľa článku 37 neplatným, môžu byť sprístupnené na trhu, zaevidované alebo uvedené do prevádzky.

Prvý pododsek sa uplatňuje iba na vozidlá na území Únie, na ktoré sa v čase ich výroby vzťahovalo platné typové schválenie EÚ, ale ktoré neboli buď sprístupnené na trhu, zaevidované, alebo uvedené do prevádzky pred tým, ako typové schválenie EÚ stratilo svoju platnosť.

2. Odsek 1 sa uplatňuje v prípade dokončených vozidiel 24 mesiacov odo dňa, keď sa typové schválenie EÚ stalo neplatné, a v prípade dokončovaných vozidiel 30 mesiacov od tohto dňa.

3. Výrobca, ktorý chce využiť odsek 1, predloží žiadosť vnútroštátnemu orgánu každého členského štátu, v ktorom sa majú dané vozidlá sprístupniť na trhu, zaevidovať alebo uviesť do prevádzky. V tejto žiadosti sa presne uvedú všetky technické alebo ekonomické dôvody, ktoré týmto vozidlám bránia spĺňať nové požiadavky typového schválenia.

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

4. Počet vozidiel z končiacich sa sérií nesmie presiahnuť 10 % počtu vozidiel zaevidovaných v dvoch predchádzajúcich rokoch alebo 100 vozidiel na členský štát, podľa toho, ktorá hodnota je vyššia.

5. Na osvedčení o zhode vozidiel uvedených do prevádzky týmto postupom sa urobí osobitný záznam, v ktorom je uvedené, že vozidlá patria do „ukončených sérií“.

6. Členské štáty zabezpečia, aby bol počet vozidiel, ktoré sa majú sprístupniť na trhu, zaevidovať alebo uviesť do prevádzky podľa postupu stanoveného v tomto článku, účinne monitorovaný.

7. Tento článok sa uplatňuje len na ukončenie z dôvodu skončenia platnosti typového schválenia v prípade uvedenom v článku 37 ods. 2 písm. a).

Článok 45

Sprístupenie komponentov a samostatných technických jednotiek na trhu alebo ich uvedenie do prevádzky

1. Komponenty alebo samostatné technické jednotky sa môžu uviesť na trh alebo do prevádzky, len ak spĺňajú požiadavky príslušných aktov uvedených v prílohe II a sú riadne označené v súlade s článkom 39.

2. Odsek 1 sa neuplatňuje v prípade komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré sú osobitne skonštruované alebo projektované pre nové vozidlá, na ktoré sa nevzťahuje toto nariadenie.

3. Odchylné od odseku 1 môžu členské štáty povoliť sprístupnenie tých komponentov alebo samostatných technických jednotiek na trhu alebo ich uvádzanie do prevádzky, ktoré boli vyňaté z jedného alebo viacerých ustanovení tohto nariadenia pri uplatňovaní článku 40 alebo ktoré sú určené na montáž do vozidiel, na ktoré sa vzťahujú schválenia udelené podľa článku 42, a ktoré sa týkajú príslušného komponentu alebo samostatnej technickej jednotky.

4. Odchylné od odseku 1, a pokiaľ nie je v tomto nariadení alebo v jednom z delegovaných aktov prijatých podľa tohto nariadenia stanovené inak, členské štáty môžu povoliť sprístupnenie tých komponentov alebo samostatných technických jednotiek na trhu alebo ich uvedenie do prevádzky, ktoré sú určené na montáž do vozidiel, ktoré pri sprístupnení na trhu alebo pri uvedení do prevádzky nemuseli mať typové schválenie podľa tohto nariadenia alebo smernice 2002/24/ES.

KAPITOLA XII

OCHRANNÉ DOLOŽKY

Článok 46

Postup zaobchádzania s vozidlami, systémami, komponentmi alebo samostatnými technickými jednotkami, ktoré predstavujú vážne riziko, na vnútroštátnej úrovni

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

Ak v rámci tohto hodnotenia schvaľovací orgán, ktorý vydal schválenie, zistí, že vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka nespĺňa požiadavky stanovené v tomto nariadení, bezodkladne požiada príslušný hospodársky subjekt, aby prijal všetky primerané nápravné opatrenia na zosúladienie tohto vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky s uvedenými požiadavkami alebo stiahol toto vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku z trhu, alebo ho prevzal späť v rámci primeranej lehoty úmernej charakteru rizika.

Článok 21 nariadenia (ES) č. 765/2008 sa uplatňuje na opatrenia uvedené v druhom pododseku tohto odseku.

2. Ak sa schvaľovacie orgány domnievajú, že nehoda sa nevzťahuje len na ich územie, Komisiu a ostatné členské štáty informujú o výsledkoch hodnotenia a opatreniach, ktoré od hospodárskeho subjektu požadujú.

3. Hospodársky subjekt zabezpečí, aby boli prijaté všetky primerané nápravné opatrenia, čo sa týka všetkých nevyhovujúcich vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré uviedol na trh, zaevidoval alebo v prípade ktorých zodpovedá za uvedenie do prevádzky v celej Únii.

4. Ak hospodársky subjekt v rámci lehoty uvedenej v druhom pododseku odseku 1 neprijme primerané nápravné opatrenia, vnútroštátne orgány prijímú všetky primerané opatrenia s cieľom zakázať alebo obmedziť sprístupnenie nevyhovujúcich vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek na trhu, ich evidenciu alebo uvedenie do prevádzky na ich vnútroštátnom trhu alebo stiahnuť výrobok z daného trhu, alebo ho prevziať späť.

5. Vnútroštátne orgány bezodkladne informujú Komisiu a ostatné členské štáty o opatreniach stanovených v odseku 4.

Poskytnuté informácie zahŕňajú všetky dostupné údaje, najmä údaje potrebné na identifikáciu nevyhovujúceho vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, údaje o ich pôvode, charaktere uvádzanej nehody a možné riziko, charakter a trvanie prijatých vnútroštátnych opatrení a stanoviská, ktoré predložil príslušný hospodársky subjekt. Schvaľovacie orgány predovšetkým uvedú, či je nehoda spôsobená jedným z týchto dôvodov:

a) vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka nespĺňa požiadavky týkajúce sa zdravia alebo bezpečnosti osôb, ochrany životného prostredia alebo ostatných aspektov ochrany verejného záujmu, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie;

b) nedostatky v príslušných aktoch uvedených v prílohe II.

6. Členské štáty do jedného mesiaca informujú Komisiu a ostatné členské štáty o všetkých prijatých opatreniach a o akýchkoľvek dodatočných informáciách týkajúcich sa nehody príslušného vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktoré majú k dispozícii, a o ich námietkach v prípade nesúhlasu s oznámeným vnútroštátnym opatrením.

7. Keď členský štát alebo Komisia počas jedného mesiaca od prijatia informácií uvedených v odseku 6 tohto článku vznesie námietku v súvislosti s opatrením prijatým členským štátom, opatrenie posúdi Komisia v súlade s článkom 47.

8. Členské štáty zabezpečia prijatie vhodných restriktívnych opatrení vo vzťahu k príslušnému vozidlu, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotke, ako napríklad bezodkladné stiahnutie tohto vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky z ich trhu.

Článok 47

Ochranný postup Únie

1. Keď sa počas postupu stanoveného v článku 46 ods. 3 a 4 vznesú námietky proti opatreniu členského štátu alebo keď sa Komisia domnieva, že vnútroštátne opatrenie je v rozpore s právnymi predpismi Únie, Komisia bezodkladne po konzultácii s členskými štátmi a príslušným hospodárskym subjektom alebo subjektmi vyhodnotí vnútroštátne opatrenie. Na základe výsledkov tohto vyhodnotenia Komisia prijme rozhodnutie v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 73 ods. 2, v ktorom uvedie, či sa vnútroštátne opatrenie považuje, alebo nepovažuje za opodstatnené.

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

2. Ak vnútroštátne opatrenie považuje Komisia za opodstatnené, všetky členské štáty prijímú nevyhnutné opatrenia na zabezpečenie stiahnutia nevyhovujúceho vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky z ich trhov a zodpovedajúcim spôsobom o tom informujú Komisiu. Ak sa vnútroštátne opatrenie pokladá za neopodstatnené, príslušný členský štát toto opatrenie zruší alebo ho upraví v súlade s rozhodnutím uvedeným v odseku 1.

3. Ak sa vnútroštátne opatrenie považuje za oprávnené a prisudzuje sa nedostatkom v tomto nariadení alebo v delegovaných alebo vykonávacích aktoch prijatých podľa tohto nariadenia, Komisia navrhne tieto vhodné opatrenia:

- a) pokiaľ ide o delegované alebo vykonávacie akty prijaté podľa tohto nariadenia, Komisia navrhne potrebné zmeny a doplnenia príslušného aktu;
- b) pokiaľ ide o predpisy EHK OSN, Komisia v súlade s postupom uplatniteľným podľa revidovanej dohody z roku 1958 navrhne potrebné zmeny príslušných predpisov EHK OSN.

Článok 48

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

1. Ak po vykonaní hodnotenia podľa článku 46 ods. 1 členský štát zistí, že vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, hoci sú v súlade s uplatniteľnými požiadavkami alebo vhodne označené, predstavujú nebezpečenstvo pre zdravie alebo bezpečnosť ľudí alebo môžu poškodiť životné prostredie alebo verejné zdravie, tento štát požiada príslušný hospodársky subjekt, aby prijal všetky primerané opatrenia na zabezpečenie toho, aby príslušné vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka pri uvedení na trh alebo evidencii alebo po jeho alebo jej uvedení do prevádzky už nepredstavovali toto riziko alebo aby toto vozidlo, systém, komponent alebo samostatnú technickú jednotku z trhu stiahol, alebo ho prevzal späť v rámci primeranej lehoty, úmernej charakteru rizika, akú určí. Členský štát môže odmietnuť zaevidovať také vozidlá, pokiaľ ich výroba neprijme všetky príslušné opatrenia.

2. V prípade vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky uvedenej v odseku 1 hospodársky subjekt zabezpečí, aby boli prijaté nápravné opatrenia v súvislosti so všetkými vozidlami, systémami, komponentmi alebo samostatnými technickými jednotkami uvedenými na trh, evidovanými alebo uvedenými do prevádzky v Únii.

3. Členský štát uvedený v odseku 1 informuje do jedného mesiaca Komisiu a ostatné členské štáty o všetkých dostupných podrobnostiach, najmä o údajoch potrebných na identifikáciu príslušného vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, pôvodu a dodávateľského reťazca vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, povahy možného rizika a povahy a trvania prijatých vnútroštátnych opatrení.

4. Komisia bezodkladne začne konzultácie s členskými štátmi a príslušným hospodárskym subjektom alebo subjektmi, a najmä so schvaľovacím orgánom, ktorý udelil typové schválenie, a vyhodnotí prijaté vnútroštátne opatrenie. Na základe

tohto vyhodnotenia Komisia rozhodne, či sa vnútroštátne opatrenie uvedené v odseku 1 považuje, alebo nepovažuje za opodstatnené, a v prípade potreby navrhne primerané opatrenia.

5. Komisia adresuje svoje rozhodnutie všetkým členským štátom a okamžite ho členským štátom a príslušnému hospodárskemu subjektu alebo subjektom oznámi.

Článok 49

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

1. Ak sa nové vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré majú osvedčenie o zhode alebo značku schválenia, nezhodujú so schváleným typom, schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie EÚ, vykoná nevyhnutné opatrenia vrátane odňatia typového schválenia s cieľom zabezpečiť zhodu vyrábaného vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky so schváleným typom.

2. Na účely odseku 1 sa odchýlky od údajov v osvedčení o typovom schválení EÚ alebo informačnom zväzku považujú za nezhodnosť so schváleným typom.

3. Ak schvaľovací orgán preukáže, že sa nové vozidlá, komponenty alebo samostatné technické jednotky s osvedčením o zhode alebo so schvaľovacou značkou vydanou v inom členskom štáte nezhodujú so schváleným typom, môže požiadať schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie EÚ, o overenie skutočnosti, či sa vyrábané vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky zhodujú so schváleným typom. Po prijatí takejto požiadavky schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie EÚ, čo najskôr podnikne potrebné kroky a najneskôr do troch mesiacov od dátumu podania žiadosti.

4. Schvaľovací orgán požiada schvaľovací orgán, ktorý udelil systému, komponentu, samostatnej technickej jednotke alebo nedokončenému vozidlu typové schválenie EÚ, aby vykonal nevyhnutné opatrenia na opätovné zabezpečenie zhody vyrábaných vozidiel so schváleným typom v týchto prípadoch:

a) v prípade typového schválenia EÚ vozidla, ak sa vozidlo nezhoduje výlučne z dôvodu nezhody systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky;

b) v prípade viacstupňového typového schválenia, ak sa dokončené vozidlo nezhoduje výlučne z dôvodu nezhody systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktoré tvoria časť nedokončeného vozidla, alebo vinou samotného nedokončeného vozidla.

5. Po prijatí takejto požiadavky príslušný schvaľovací orgán podnikne čo najskôr potrebné kroky, v prípade potreby v spojení so žiadajúcim schvaľovacím orgánom, najneskôr do troch mesiacov od dátumu podania žiadosti.

6. Ak sa zistí nehoda, schvaľovací orgán členského štátu, ktorý udelil typové schválenie EÚ systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotke, alebo nedokončenému vozidlu, prijme opatrenia uvedené v odseku 1.

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

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

Článok 50

Uvedenie častí alebo zariadenia, ktoré môžu predstavovať vážne riziko pre správne fungovanie dôležitých systémov, na trh a do prevádzky

1. Časti alebo zariadenia, ktoré môžu predstavovať vážne riziko pre správne fungovanie systémov, ktoré sú dôležité pre bezpečnosť vozidla alebo jeho environmentálne vlastnosti, sa nesmú uviesť na trh, zaevidovať ani uviesť do prevádzky a musia sa zakázať, pokiaľ ich schvaľovací orgán nepovolil podľa článku 51 ods. 1 a 4.

2. S cieľom zabezpečiť jednotné vykonávanie odseku 1 môže Komisia prijať vykonávacie akty týkajúce sa vypracovania zoznamu týchto častí alebo zariadení na základe dostupných informácií, najmä informácií od členských štátov týkajúcich sa:

- a) závažnosti rizika pre bezpečnosť alebo environmentálne vlastnosti vozidiel vybavených danými časťami alebo vybaveniami;
- b) možného vplyvu na spotrebiteľov a výrobcov na trhu s náhradnými dielmi v prípade novej požiadavky na povolenie uloženej podľa tohto článku pre časti a zariadenia.

Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 73 ods. 2.

3. Odsek 1 sa neuplatňuje na pôvodné časti alebo zariadenia ani na časti alebo zariadenia, ktoré sú typovo schválené v súlade s ktorýmkoľvek z aktov uvedených v prílohe II, okrem prípadu, keď sa schválenie vzťahuje na iné aspekty než tie, ktoré sú uvedené v odseku 1.

Odsek 1 sa nevzťahuje na časti ani zariadenia výhradne vyrobené pre pretekárske vozidlá, ktoré nie sú určené na použitie na verejných cestách. Ak časti alebo zariadenia uvedené v zozname zostavenom podľa vykonávacieho aktu uvedeného v odseku 2 majú dvojité použitie, na preteky a na ceste, tieto časti alebo zariadenia nesmú byť sprístupnené bežnej verejnosti na použitie pre cestné vozidlá, ak nie sú v súlade s požiadavkami tohto článku. Komisia podľa potreby prijme ustanovenia na vymedzenie častí alebo zariadení uvedených v tomto odseku.

4. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 75 prijať delegované akty týkajúce sa požiadaviek, ktoré musia časti a zariadenia uvedené v odseku 1 tohto článku spĺňať.

Tieto požiadavky sa môžu zakladať na aktoch uvedených v prílohe II alebo môžu pozostávať z porovnania častí alebo zariadení s environmentálnymi alebo bezpečnostnými vlastnosťami pôvodného vozidla, prípadne niektorej z jeho častí. V každom prípade musia požiadavky zabezpečiť, aby časti alebo zariadenia nezhoršili fungovanie konkrétnych systémov dôležitých pre bezpečnosť vozidla alebo jeho environmentálne vlastnosti.

Článok 51

Časti alebo zariadenia, ktoré môžu predstavovať vážne riziko pre správne fungovanie dôležitých systémov – súvisiace požiadavky

1. Na účely článku 50 ods. 1 výrobca častí alebo zariadení predloží schvaľovaciemu orgánu žiadosť doplnenú skúšobným protokolom vypracovaným určenou technickou službou, ktorá osvedčí, že časti alebo zariadenia, na ktoré sa žiada povolenie, spĺňajú požiadavky uvedené v článku 50 ods. 4. Výrobca môže podať len jednu žiadosť na typ časti iba jednému schvaľovaciemu orgánu.

Schvaľovací orgán, ktorý udelil typové schválenie, zašle na žiadosť príslušného orgánu iného členského štátu danému orgánu prostredníctvom spoločného zabezpečeného elektronického systému výmeny informácií kópiu vyžiadaného osvedčenia o typovom schválení s prílohami do jedného mesiaca od prijatia tejto žiadosti. Kópia môže byť aj vo forme zabezpečeného elektronického súboru.

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

Ak je schvaľovací orgán po zohľadnení skúšobného protokolu a iných dokladov presvedčený, že dané časti alebo zariadenia spĺňajú požiadavky uvedené v článku 50 ods. 4, vydá povolenie na uvedenie častí alebo zariadenia na trh a do prevádzky s výhradou druhého pododseku odseku 4 tohto článku.

Schvaľovací orgán bezodkladne vydá výrobcovi osvedčenie.

3. Komisia môže prijať vykonávacie akty s cieľom stanoviť vzor a systém číslovania osvedčení uvedených v treťom pododseku odseku 2 tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 73 ods. 2.

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

Výrobca je zodpovedný za zabezpečenie toho, aby sa časti alebo zariadenia vyrabovali a naďalej vyrabovali za podmienok, za akých bolo povolenie vydané.

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

Ak schvaľovací orgán zistí, že sa podmienky na vydanie povolenia už neplnia, požiada výrobcu, aby prijal nevyhnutné opatrenia na zabezpečenie toho, aby sa v prípade častí alebo zariadení opäť dosiahla zhoda. Ak to je nevyhnutné, odníme povolenie.

6. Schvaľovacie orgány z rôznych členských štátov oznámia Komisii každú nehodu týkajúcu sa povolení uvedených v druhom pododseku odseku 2. Komisia po konzultácii so schvaľovacími orgánmi prijme primerané opatrenia na vyriešenie nehody vrátane toho, že si to v prípade potreby vyžiada odňatie povolenia.

7. Pokiaľ nebol vypracovaný zoznam uvedený v článku 50 ods. 2, členské štáty môžu zachovať vnútroštátne ustanovenia vzťahujúce sa na časti alebo zariadenia, ktoré by mohli negatívne vplývať na správne fungovanie systémov dôležitých pre bezpečnosť vozidla alebo jeho environmentálne vlastnosti.

Článok 52

Stiahnutie vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek

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

2. V prípade, že je výrobca systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktorému bolo udelené typové schválenie EÚ, povinný podľa nariadenia (ES) č. 765/2008 stiahnuť systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré boli uvedené na trh alebo za ktorých uvedenie do prevádzky výrobca zodpovedal, z toho dôvodu, že

predstavujú vážne riziko pre bezpečnosť posádky, bezpečnosť pri práci, verejné zdravie alebo ochranu životného prostredia, či už sú, alebo nie sú riadne schválené podľa tohto nariadenia, výrobca musí okamžite informovať schvaľovací orgán, ktorý schválenie udelil.

3. Výrobca navrhne schvaľovaciemu orgánu súbor opravných prostriedkov na kompenzáciu vážneho rizika uvedeného v odsekoch 1 a 2. Schvaľovací orgán bezodkladne oboznámi schvaľovacie orgány ostatných členských štátov s navrhnutými opravnými prostriedkami.

Schvaľovacie orgány zabezpečia, aby sa v príslušných členských štátoch tieto opravné prostriedky účinne vykonávali.

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

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

Článok 53

Oznámenie rozhodnutí a dostupné opravné prostriedky

1. Vo všetkých rozhodnutiach prijatých v súlade s týmto nariadením a vo všetkých rozhodnutiach o zamietnutí alebo odňatí typového schválenia EÚ, o zamietnutí evidencie, zákaze alebo obmedzení uvedenia na trh, evidencie alebo uvedenia vozidla do prevádzky alebo vyžadujúcich si stiahnutie vozidla z trhu sa podrobne uvedú dôvody, na ktorých sa zakladajú.

2. Každé takéto rozhodnutie sa oznámi príslušnej strane, ktorá bude súčasne informovaná o dostupných opravných prostriedkoch podľa platných právnych predpisov príslušného členského štátu a o stanovených časových lehotách na vykonanie takýchto opravných prostriedkov.

KAPITOLA XIII

MEDZINÁRODNÉ PREDPISY

Článok 54

Predpisy EHK OSN požadované pre typové schválenie EÚ

1. Predpisy EHK OSN alebo ich zmeny, s ktorými Únia súhlasila alebo ku ktorým Únia pristúpila a ktoré sú uvedené v tomto nariadení alebo v delegovaných aktoch prijatých podľa tohto nariadenia, musia byť súčasťou požiadaviek na typové schválenie EÚ vozidla.

2. Schvaľovacie orgány členských štátov uznajú schválenia udelené v súlade s týmito predpismi EHK OSN uvedenými v odseku 1 a prípadne i príslušné schvaľovacie značky namiesto zodpovedajúcich schválení a schvaľovacích značiek udelených v súlade s týmto nariadením a delegovanými aktmi prijatými podľa tohto nariadenia.

3. V prípade, že Únia hlasovala za predpis EHK OSN alebo jeho zmeny na účel typového schválenia EÚ, Komisia podľa potreby prijme v súlade s článkom 75 delegovaný akt na účel určenia záväznosti predpisu EHK OSN alebo jeho zmeny a na účel zmeny a doplnenia tohto nariadenia alebo zmeny a doplnenia delegovaného aktu prijatého podľa tohto nariadenia.

V tomto delegovanom akte sa stanovujú dátumy povinného uplatňovania predpisu EHK OSN alebo jeho zmien a bude v prípade potreby zahŕňať prechodné ustanovenia.

Komisia prijme samostatné delegované akty označujúce povinné uplatňovanie predpisov EHK OSN.

KAPITOLA XIV

POSKYTOVANIE TECHNICKÝCH INFORMÁCIÍ

Článok 55

Informácie pre používateľov

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

2. Ak je to stanovené v delegovaných alebo vykonávacích aktoch prijatých podľa tohto nariadenia, výrobca sprístupní používateľom všetky dôležité informácie a potrebné pokyny, ktoré opisujú všetky osobitné podmienky alebo obmedzenia, ktoré sa viažu na používanie vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky.

3. Informácie uvedené v odseku 2 sa poskytnú v úradnom jazyku alebo v úradných jazykoch členského štátu, kde sa vozidlo má uviesť na trh, zaevidovať alebo uviesť do prevádzky. Po prijatí schvaľovacím orgánom sa uvedú v príručke používateľa.

Článok 56

Informácie pre výrobcov komponentov alebo samostatných technických jednotiek

1. Výrobca vozidla sprístupní výrobcovi komponentov alebo samostatných technických jednotiek všetky údaje vrátane prípadných výkresov uvedených v delegovaných a vykonávacích aktoch prijatých podľa tohto nariadenia, ktoré sú potrebné pre typové schválenie EÚ komponentov alebo samostatných technických jednotiek alebo na získanie povolenia podľa článku 50.

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

2. Výrobca komponentov alebo samostatných technických jednotiek v postavení držiteľa osvedčenia o typovom schválení EÚ, ktoré v súlade s článkom 31 ods. 4 obsahuje obmedzenia použitia alebo osobitné podmienky montáže, alebo obidve, poskytne výrobcovi vozidla o nich všetky podrobné informácie.

Ak je to stanovené v delegovanom akte prijatom podľa tohto nariadenia, výrobca komponentov alebo samostatných technických jednotiek poskytne spolu s vyrobenými komponentmi alebo samostatnými technickými jednotkami pokyny týkajúce sa obmedzenia použitia alebo osobitné podmienky montáže, prípadne obidve.

KAPITOLA XV

PRÍSTUP K INFORMÁCIÁM O OPRAVÁCH A ÚDRŽBE

Článok 57

Povinnosti výrobcov

1. Výrobcovia poskytnú nezávislým prevádzkovateľom neobmedzený prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidla na svojich internetových stránkach použitím štandardizovaného formátu, a to jednoduchým a rýchlo dostupným spôsobom. Tento prístup musí byť hlavne nediskriminačný v porovnaní s daným ustanovením alebo prístupom poskytovaným autorizovaným predajcom alebo opravovňami. Táto povinnosť sa neuplatňuje, ak bolo vozidlo schválené ako vozidlo malej série.

2. Pokiaľ Komisia neprijala spoločný štandard, informácie uvedené v odseku 1 sa predložia jednotne, aby mohli byť spracované nezávislými subjektmi s vynaložením primeraného úsilia.

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

3. Informácie uvedené v odseku 1 musia obsahovať minimálne tieto údaje:

- a) jednoznačné identifikačné číslo vozidla;
- b) príručku pre údržbu vrátane záznamov o opravách a údržbe, ako aj servisných plánov;
- c) technické príručky a správy technickej služby;
- d) informácie o komponentoch a diagnostické informácie (ako sú minimálne a maximálne teoretické hodnoty pre merania);
- e) schémy zapojenia;

- f) diagnostické poruchové kódy (vrátane osobitných kódov výrobcu);
- g) softvérové identifikačné a kalibračné overovacie čísla platné pre daný typ vozidla;
- h) informácie týkajúce sa špeciálnych nástrojov a zariadení, poskytnuté a oznamované ich prostredníctvom;
- i) informácie o zaznamenávaní údajov a údaje o obojsmernom monitorovaní a skúškach;
- j) pracovné jednotky.

4. Autorizované predajne alebo opravovne v rámci distribučného systému určitého výrobcu vozidiel sa na účely tohto nariadenia považujú za nezávislých prevádzkovateľov, pokiaľ poskytujú služby opravy alebo údržby vozidiel, ktoré nevykonávajú ako členovia distribučného systému daného výrobcu vozidiel.

5. Informácie o opravách a údržbe vozidiel musia byť dostupné vždy s výnimkou prípadov údržby informačného systému.

6. Na účely výroby a údržby náhradných dielov alebo dielov na údržbu a diagnostických nástrojov a skúšobných zariadení kompatibilných s OBD výrobcovia poskytnú nediskriminačným spôsobom informácie o príslušných OBD, opravách a údržbe vozidiel každému výrobcovi alebo opravárovi komponentov, diagnostických nástrojov alebo skúšobných zariadení, ktorý o tieto informácie prejaví záujem.

7. Na účely procesu projektovania a výroby automobilového zariadenia pre vozidlá na alternatívny pohon výrobcovia poskytnú nediskriminačným spôsobom informácie o príslušnom systéme OBD, opravách a údržbe vozidiel všetkým výrobcovi, montážnym technikom alebo opravárom zariadenia vozidiel na alternatívny pohon, ktorí o tieto informácie prejavia záujem.

8. Keď výrobca žiada o typové schválenie EÚ, poskytne schvaľovaciemu orgánu dôkaz o súlade s týmto nariadením, pokiaľ ide o informácie požadované podľa tohto článku.

V prípade, ak tieto informácie nie sú v čase podávania žiadosti o typové schválenie EÚ dostupné alebo nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho delegovanými a vykonávacími aktmi prijatými podľa tohto nariadenia, výrobca ich poskytne do šiestich mesiacov odo dňa typového schválenia.

Komisia môže prijať vykonávacie akty s cieľom stanoviť vzor osvedčenia o prístupe k informáciám o systéme OBD vozidla a o opravách a údržbe vozidla, ktoré poskytujú takýto dôkaz o dodržiavaní podmienok schvaľovacieho orgánu. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 73 ods. 2.

9. Ak takýto dôkaz o súlade nie je poskytnutý v lehote uvedenej v odseku 8 druhom pododseku, schvaľovací orgán prijme potrebné opatrenia na zabezpečenie súladu.

10. Výrobca následne zmení a doplní informácie o opravách a údržbe vozidiel dostupné na jeho internetovej stránke v rovnakom čase, v akom ich sprístupní autorizovaným opravovňam.

11. V prípade, že sú záznamy o opravách a údržbe vozidla uložené v centrálnej databáze výrobcu vozidla alebo v databáze vedenej v jeho mene, nezávislé opravovne majú prístup k týmto záznamom bezplatný a musí im byť umožnené vkladať informácie o opravách a údržbe, ktoré vykonali.

12. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 75 prijať delegované akty týkajúce sa podrobných požiadaviek, pokiaľ ide o prístup k informáciám o opravách a údržbe, najmä technických špecifikácií o spôsobe, akým sa informácie o opravách a údržbe poskytnú.

Článok 58

Povinnosti, pokiaľ ide o viacero držiteľov typového schválenia

1. V prípade postupného typového schválenia alebo viacstupňového typového schválenia výrobca zodpovedný za dané typové schválenie je zodpovedný aj za poskytnutie informácií o opravách týkajúcich sa príslušného systému, komponentu, samostatnej technickej jednotky alebo príslušného stupňa konečnému výrobcovi, ako aj nezávislým prevádzkovateľom.

2. Konečný výrobca je zodpovedný za poskytovanie informácií o celom vozidle nezávislým prevádzkovateľom.

Článok 59

Poplatky za prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel

1. Výrobcovia môžu vyberať zodpovedajúce a primerané poplatky za prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie. Poplatok nie je zodpovedajúci ani primeraný, ak odrádza od prístupu k informáciám tým, že nezohľadňuje rozsah, v akom ich nezávislý prevádzkovateľ používa.

2. Výrobcovia sprístupnia informácie o opravách a údržbe vozidiel denne, mesačne a ročne, pričom poplatky za takéto informácie sa môžu líšiť v závislosti od príslušného obdobia, na ktoré sa prístup poskytuje.

Článok 60

Fórum pre prístup k informáciám o vozidle

Rozsah pôsobnosti činnosti Fóra pre prístup k informáciám o vozidle, zriadeného v súlade s článkom 13 ods. 9 nariadenia Komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008, ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel⁽¹⁾ sa rozšíri na vozidlá, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.

Na základe dôkazov o úmyselnom či neúmyselnom zneužití informácií o systéme OBD vozidla a o opravách a údržbe vozidla poskytuje fórum uvedené v prvom odseku Komisii poradenstvo o opatreniach na predchádzanie takémuto zneužitiu informácií.

KAPITOLA XVI

URČENIE TECHNICKÝCH SLUŽIEB A ICH OZNAMOVANIE

Článok 61

Požiadavky týkajúce sa technických služieb

1. Určujúce schvaľovacie orgány zabezpečia, aby technická služba, ktorú určia podľa článku 63, vopred spĺňala požiadavky stanovené v odsekoch 2 až 9 tohto článku.

2. Bez toho, aby bol dotknutý článok 64 ods. 1, sa technická služba zriadi podľa vnútroštátneho práva členského štátu a má právnu subjektivitu.

3. Technická služba je orgán tretej strany nezávislý, pokiaľ ide o postup projektovania, výroby, dodávky alebo údržby vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorú posudzuje.

Za takýto orgán možno pod podmienkou, že je preukázaná jeho nezávislosť a nedochádza ku konfliktu záujmov, považovať subjekt, ktorý patrí do obchodného združenia alebo profesijnej federácie, ktoré zastupujú podniky zapojené do navrhovania, výroby, obstarávania, montáže, používania alebo údržby vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré posudzuje, pričom skúšky alebo kontroly sa môžu považovať za spĺňajúce požiadavky prvého pododseku.

4. Technická služba, jej vrcholový manažment a zamestnanci zodpovední za vykonávanie kategórií činností, na ktoré sú určené v súlade s článkom 63 ods. 1, nesmú byť konštruktérmi, výrobcami, dodávateľmi, údržbármi vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré posu-

dzujú, ani nesmú zastupovať strany zapojené v uvedených činnostiach. To nevylučuje možnosť používania posudzovaných vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek uvedených v odseku 3 tohto článku, ktoré sú potrebné na výkon činností technickej služby, alebo ich používanie na osobné účely.

Technická služba zabezpečí, aby činnosti jej dcérskych spoločností alebo subdodávateľov neovplyvňovali dôvernosc, objektivitu a nestrannosc kategórií činností, na ktoré bola určená.

5. Technická služba a jej pracovníci vykonávajú kategórie činností, na ktoré bola určená, s najvyšším stupňom profesijnej čestnosti a technickej spôsobilosti a nesmú byť vystavení nijakému nátlaku či podnetom, najmä finančným, ktoré by mohli ovplyvňovať ich rozhodovanie alebo výsledky činnosti posudzovania kontroly, zvlášť nátlaku či podnetom zo strany tých osôb alebo skupín, ktoré sú zainteresované na výsledku overovania.

6. Technická služba musí byť schopná splniť všetky kategórie činností, na ktoré bola určená v súlade s článkom 63 ods. 1, keď presvedčí určujúci schvaľovací orgán a preukáže, že má:

- a) personál so zodpovedajúcou kvalifikáciou, špecifickými technickými znalosťami a odborným vzdelaním, ako aj s dostatočnými a primeranými skúsenosťami na vykonanie úloh;
- b) opisy postupov potrebných pre kategórie činností, na ktorých vykonávanie má byť určená, pričom je potrebné zabezpečiť transparentnosť a opakovateľnosť týchto postupov;
- c) potrebné postupy na vykonávanie kategórií činností, na ktoré má byť určená, zohľadňujúce stupeň zložitosti príslušnej technológie používanej pri danom vozidle, systéme, komponente alebo samostatnej technickej jednotke a hromadný či sériový charakter výrobného procesu, a
- d) prostriedky potrebné na vhodný výkon úloh spojených s kategóriami činností, na ktorých vykonávanie má byť určená, a že má prístup k všetkým potrebným zariadeniam alebo vybaveniu.

Okrem toho musí preukázať určujúcemu schvaľovaciemu orgánu, že spĺňa normy stanovené v delegovaných aktoch prijatých podľa článku 65, ktoré sú relevantné pre kategórie činností, na ktoré je určená.

7. Musí byť zaručená nestrannosť technických služieb, ich vrcholového manažmentu a zamestnancov, ktorí vykonávajú posudzovanie. Nesmú sa zúčastňovať na žiadnych činnostiach, ktoré by mohli ovplyvniť ich nezávislý posudok a integritu vo vzťahu ku kategóriám činností, na ktoré boli určené.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 199, 28.7.2008, s. 1.

8. Technické služby uzavrujú poistenie zodpovednosti za škodu súvisiace s ich činnosťou, ak túto zodpovednosť nenesie členský štát v súlade s vnútroštátnym právnym predpisom alebo ak nie je za posudzovanie zhody zodpovedný samotný členský štát.

9. Zamestnanci technickej služby sú povinní dodržiavať služobné tajomstvo, pokiaľ ide o všetky informácie získané pri vykonávaní svojich úloh podľa tohto nariadenia alebo akéhokoľvek ustanovenia vnútroštátneho práva, ktoré uvedený článok uvádza do účinnosti, nie však vo vzťahu k určujúcemu schvaľovaciemu orgánu ani tam, kde sa to vyžaduje podľa právnych predpisov Únie alebo vnútroštátnych právnych predpisov. Vlastnícke práva sú chránené.

Článok 62

Dcérske spoločnosti a subdodávatelia technických služieb

1. Technické služby môžu zadať subdodávateľovi niektoré zo svojich činností, na ktoré boli určené v súlade s článkom 63 ods. 1, alebo ich môžu dať vykonať dcérskej spoločnosti iba so súhlasom ich určujúceho schvaľovacieho orgánu.

2. Ak technická služba uzatvára subdodávateľské zmluvy na osobitné kategórie činností, na ktoré bola určená, alebo využíva dcérsku spoločnosť, ubezpečuje sa, že subdodávateľ alebo dcérska spoločnosť spĺňajú požiadavky stanovené v článku 61 a zodpovedajúcim spôsobom informujú určujúci schvaľovací orgán.

3. Technické služby nesú plnú zodpovednosť za úlohy vykonávané všetkými ich subdodávateľmi alebo dcérskymi spoločnosťami bez ohľadu na to, kde majú sídlo.

4. Pre určujúci schvaľujúci orgán má technická služba k dispozícii príslušnú dokumentáciu týkajúcu sa posúdenia kvalifikácie subdodávateľa alebo dcérskej spoločnosti a úloh, ktoré vykonávajú.

Článok 63

Určenie technických služieb

1. Technické služby sa určujú v závislosti od svojej pôsobnosti pre jednu alebo viacero z týchto kategórií činností:

- a) kategória A: technické služby, ktoré vo vlastných zariadeniach vykonávajú skúšky uvedené v tomto nariadení a v aktoch uvedených v prílohe II;
- b) kategória B: technické služby, ktoré dohliadajú na skúšky uvedené v tomto nariadení a v aktoch uvedených v prílohe II, pričom takéto skúšky sa vykonávajú v zariadeniach výrobcu alebo zariadeniach tretej strany;
- c) kategória C: technické služby, ktoré pravidelne hodnotia a sledujú postupy výrobcu a kontrolujú tak zhodu výroby;

d) kategória D: technické služby, ktoré dohliadajú na skúšky alebo vykonávajú skúšky či kontroly v rámci dohľadu nad zhodou výroby.

2. Schvaľovací orgán môže byť určený ako technická služba pre jednu alebo viac činností uvedených v odseku 1.

3. Iné technické služby tretej krajiny ako tie, ktoré sa určili v súlade s článkom 64, možno oznámiť na účely článku 67, ale iba vtedy, ak je také uznanie uvedené v rámci dvojstrannej dohody medzi Úniou a príslušnou treťou krajinou. Toto nebráni technickej službe zriadenej podľa vnútroštátneho práva členského štátu v súlade s článkom 61 ods. 2, aby zriadila dcérske spoločnosti v tretích krajinách za predpokladu, že dcérske spoločnosti priamo riadi a kontroluje určená technická služba.

Článok 64

Akreditované vnútropodnikové technické služby výrobcu

1. Akreditovaná vnútropodniková technická služba výrobcu sa môže určiť len na činnosti kategórie A, pokiaľ ide o technické požiadavky, v prípade ktorých je prostredníctvom delegovaného aktu prijatého podľa tohto nariadenia povolené vlastné skúšanie výrobcu. Takáto technická služba tvorí samostatnú a oddelenú časť podniku a nepodieľa sa na projektovaní, výrobe, dodávke ani údržbe vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré posudzuje.

2. Akreditovaná vnútropodniková technická služba musí spĺňať tieto požiadavky:

- a) okrem toho, že je určená schvaľovacím orgánom členského štátu, je akreditovaná vnútroštátnym akreditačným orgánom podľa článku 2 bodu 11 nariadenia (ES) č. 765/2008 a v súlade s normami a postupmi uvedenými v článku 65 tohto nariadenia;
 - b) akreditovaná vnútropodniková technická služba a jej zamestnanci sú organizačne identifikovateľní a v rámci podniku, ktorého sú súčasťou, majú zavedené spôsoby podávania správ, ktorými sa zabezpečí a príslušnému vnútroštátnemu akreditačnému orgánu preukáže ich nestrannosť;
 - c) akreditovaná vnútropodniková technická služba ani jej zamestnanci sa nesmú podieľať na žiadnych činnostiach, ktoré by mohli ovplyvniť ich nezávislý posudok alebo bezúhonnosť vo vzťahu ku kategóriám činností, na ktoré boli určené;
 - d) akreditovaná vnútropodniková technická služba poskytuje svoje služby výlučne podniku, ktorého je súčasťou.
3. Akreditovaná vnútropodniková technická služba sa nemusí oznamovať Komisii na účely článku 67, ale informácie o jej akreditácii poskytne určujúcemu schvaľujúcemu orgánu na požiadanie podnik, ktorého je táto technická služba súčasťou, alebo vnútroštátny akreditačný orgán.

Článok 65

Postupy týkajúce sa noriem výkonnosti a posudzovania technických služieb

S cieľom zabezpečiť, aby technické služby spĺňali rovnakú vysokú úroveň výkonnosti vo všetkých členských štátoch, Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 75 prijať delegované akty týkajúce sa noriem, ktoré musia technické služby spĺňať, a postupu ich posudzovania v súlade s článkom 66 a ich akreditácie v súlade s článkom 64.

Článok 66

Posúdenie kvalifikácie technických služieb

1. Určujúci schvaľovací orgán vypracuje hodnotiacu správu, kde sa preukáže, že technická služba, ktorá sa o určenie uchádza, bola posúdená z hľadiska jej súladu s danými požiadavkami tohto nariadenia a delegovaných aktov prijatých podľa tohto nariadenia. Uvedená správa môže obsahovať osvedčenie o akreditácii vydané akreditačným orgánom.

2. Posúdenie, na ktorom je založená správa uvedená v odseku 1, sa vykoná v súlade s ustanoveniami stanovenými v delegovanom akte prijatom podľa článku 65. Správa o posúdení sa preskúma aspoň raz za tri roky.

3. Správa o posúdení sa na požiadanie poskytne Komisii. V takých prípadoch a vtedy, keď sa posúdenie nezakladá na osvedčení o akreditácii vydanom vnútroštátnym akreditačným orgánom, ktoré potvrdzuje, že technická služba spĺňa požiadavky tohto nariadenia, určujúci schvaľujúci orgán poskytne Komisii dokumentáciu, ktorá potvrdzuje spôsobilosť technickej služby, a prijaté opatrenia, ktoré zabezpečia, že daná technická služba je pravidelne monitorovaná určujúcim schvaľujúcim orgánom a spĺňa požiadavky tohto nariadenia a delegovaných aktov prijatých podľa tohto nariadenia.

Schvaľovací orgán, ktorý má byť určený ako technická služba v súlade s článkom 63 ods. 2, zdokumentuje súlad prostredníctvom posúdenia, ktoré uskutočnili audítori nezávislí od posudzovanej činnosti. Takíto audítori môžu byť z tej istej organizácie za predpokladu, že sú riadení oddelene od zamestnancov, ktorí vykonávajú posudzovanie.

4. Akreditovaná vnútropodniková technická služba musí spĺňať príslušné ustanovenia tohto článku.

Článok 67

Postupy oznamovania

1. Členské štáty oznámia Komisii v prípade každej technickej služby, ktorú určili, meno a adresu vrátane elektronickej adresy zodpovednej osoby a kategóriu činností, ako aj všetky nasledujúce zmeny týkajúce sa týchto určení. V oznámení sa uvedie, pre ktoré položky uvedené v prílohe II boli technické služby určené.

2. Technická služba môže vykonávať činnosti uvedené v článku 63 ods. 1 v mene určujúceho schvaľujúceho orgánu zodpovedného za typové schválenie, len ak bola o tom Komisia vopred informovaná v súlade s odsekom 1 tohto článku.

3. Rovnakú technickú službu môžu určiť viaceré určujúce schvaľovacie orgány a oznámiť členské štáty týchto určujúcich schvaľovacích orgánov bez ohľadu na kategóriu či kategórie činností, ktoré bude vykonávať v súlade s článkom 63 ods. 1.

4. Komisii sa oznámia všetky ďalšie príslušné zmeny týkajúce sa určenia.

5. Ak je pri uplatňovaní aktu uvedeného v prílohe II potrebné určiť konkrétnu organizáciu alebo príslušný orgán, ktorý vykonáva činnosť, ktorá nie je zahrnutá v činnostiach uvedených v článku 63 ods. 1, oznámenie sa vykoná v súlade s ustanoveniami tohto článku.

6. Komisia uverejní na svojej internetovej stránke zoznam a podrobné údaje týkajúce sa technických služieb oznámených v súlade s týmto článkom.

Článok 68

Zmeny v určeníach

1. Keď určujúci schvaľovací orgán zistil alebo bol informovaný o tom, že technická služba, ktorú určil, už nespĺňa požiadavky stanovené v tomto nariadení alebo že si neplní svoje povinnosti, určujúci schvaľovací orgán podľa potreby obmedzí, pozastaví alebo odníme určenie v závislosti od závažnosti nespĺnenia týchto požiadaviek alebo neplnenia povinností. Členský štát, ktorý oznámil túto technickú službu, zodpovedajúcim spôsobom bezodkladne informuje Komisiu. Komisia príslušným spôsobom upraví zverejnené informácie uvedené v článku 67 ods. 6.

2. V prípade obmedzenia, pozastavenia alebo odňatia určenia, alebo ak technická služba svoju činnosť už nevykonáva, určujúci schvaľovací orgán prijme primerané opatrenia, aby zabezpečil spracovanie podkladov tejto technickej služby inou technickou službou alebo aby boli na ich žiadosť k dispozícii určujúcemu schvaľovaciemu orgánu alebo orgánom dohľadu nad trhom.

Článok 69

Spochybnenie odbornej spôsobilosti technických služieb

1. Komisia prešetří všetky prípady, v súvislosti s ktorými má pochybnosti alebo je na pochybnosti upozornená, pokiaľ ide o spôsobilosť technickej služby alebo nepretržité plnenie požiadaviek alebo povinností, ktoré sa na technickú službu vzťahujú.

2. Členský štát určujúceho schvaľovacieho orgánu poskytne Komisii na požiadanie všetky informácie v súvislosti s podkladmi na určenie alebo so zachovaním určenia príslušnej technickej služby.

3. Komisia zaistí dôverné zaobchádzanie so všetkými citlivými informáciami získanými počas jej prešetrovaní.

4. Keď Komisia zistí, že technická služba nespĺňa alebo už nespĺňa požiadavky na svoje určenie, informuje o tom členský štát určujúceho schvaľovacieho orgánu s cieľom stanoviť v spolupráci s týmto členským štátom potrebné nápravné opatrenia a požiada uvedený členský štát, aby v prípade potreby prijal uvedené nápravné opatrenia vrátane odňatia určenia.

Článok 70

Prevádzkové povinnosti technických služieb

1. Technické služby vykonávajú kategórie činností, na ktoré boli určené, v mene určujúceho schvaľovacieho orgánu a v súlade s postupmi posudzovania a skúšok uvedenými v tomto nariadení a v aktoch uvedených v zozname v prílohe II.

Technické služby dohliadajú na skúšky potrebné na schválenie alebo vykonávajú tieto skúšky či kontroly uvedené v tomto nariadení alebo v jednom z aktov uvedených v prílohe II s výnimkou prípadov, keď sú povolené alternatívne postupy. Technické služby nesmú vykonávať skúšky, posudzovania ani kontroly, na ktoré neboli svojím schvaľovacím orgánom riadne určené.

2. Technické služby vždy:

- a) umožnia svojmu určujúcemu schvaľovaciemu orgánu, aby bol podľa potreby prítomný počas posudzovania zhody technickej služby, a
- b) bez toho, aby bol dotknutý článok 61 ods. 9 a článok 71, poskytnú svojmu určujúcemu schvaľovaciemu orgánu všetky požadované informácie o svojich kategóriách činností patriacich do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

3. Ak technická služba zistí, že požiadavky stanovené v tomto nariadení výrobca nespĺnil, oznámi to určujúcemu schvaľovaciemu orgánu s cieľom, aby určujúci schvaľovací orgán žiadal výrobcu o prijatie potrebných nápravných opatrení a aby následne nevydal osvedčenie o typovom schválení, pokiaľ neboli prijaté potrebné nápravné opatrenia podľa požiadaviek schvaľovacieho orgánu.

4. Ak v priebehu monitorovania zhody výroby a následného vydania osvedčenia o typovom schválení technická služba, ktorá koná v mene určujúceho schvaľovacieho orgánu, zistí, že vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka už ďalej nie je v súlade s týmto nariadením, oznámi to určujúcemu schvaľovaciemu orgánu. Schvaľovací orgán prijme vhodné opatrenia uvedené v článku 33.

Článok 71

Informačné povinnosti technických služieb

1. Technické služby informujú svoj určujúci schvaľovací orgán o:

- a) každej nehode, ktorá si môže vyžadovať zamietnutie, obmedzenie, pozastavenie alebo odňatie osvedčenia o typovom schválení;
- b) akýchkoľvek okolnostiach, ktoré majú vplyv na rozsah a podmienky ich určenia;
- c) každej žiadosti o informácie, ktorú dostali od orgánov dohľadu nad trhom, týkajúcej sa ich činností.

2. Na požiadanie svojho určujúceho schvaľovacieho orgánu technické služby poskytujú informácie o činnosti v rozsahu ich určenia a o akejkoľvek inej vykonanej činnosti vrátane cezhraničných činností a uzatvárania subdodávateľských zmlúv.

KAPITOLA XVII

VYKONÁVACIE AKTY A DELEGOVANÉ AKTY

Článok 72

Vykonávacie akty

S cieľom dosiahnuť ciele tohto nariadenia a s cieľom zabezpečiť jednotné podmienky na vykonávanie tohto nariadenia Komisia podľa postupu preskúmania uvedeného v článku 73 ods. 2 prijme vykonávacie akty stanovujúce tieto vykonávacie opatrenia:

- a) vzor vyhlásenia výrobcu o životnosti funkčných systémov dôležitých pre bezpečnosť, častí a zariadení uvedených v článku 22 ods. 7;
- b) vzory pre informačný dokument a informačnú zložku uvedené v článku 27 ods. 4;
- c) systém číslovania osvedčení o typovom schválení EÚ uvedený v článku 29 ods. 4;
- d) vzor osvedčenia o typovom schválení EÚ uvedený v článku 30 ods. 2;
- e) vzor dokumentu o výsledkoch skúšok, ktorý sa pripojí k osvedčeniu o typovom schválení EÚ uvedenom v článku 30 ods. 3;
- f) vzor zoznamu uplatniteľných požiadaviek alebo aktov uvedených v článku 30 ods. 6;
- g) všeobecné požiadavky na formát skúšobného protokolu uvedeného v článku 32 ods. 1;

- h) vzor osvedčenia o zhode uvedeného v článku 38 ods. 2;
- i) vzor značky typového schválenia EÚ uvedeného v článku 39 ods. 3;
- j) povolenia udeliť typové schválenia EÚ ako výnimku pre nové technológie a nové koncepcie uvedené v článku 40 ods. 3;
- k) vzory osvedčenia o typovom schválení a osvedčenia o zhode týkajúce sa nových technológií alebo nových koncepcií uvedeného v článku 40 ods. 4;
- l) povolenia pre členské štáty rozšíriť typové schválenie uvedené v článku 41 ods. 2;
- m) zoznam častí a zariadení podľa článku 50 ods. 2;
- n) vzor a systém číslovania osvedčenia uvedený v článku 51 ods. 3, ako aj všetky aspekty súvisiace s postupom povolenia uvedeným v tom istom článku;
- o) vzor osvedčenia, ktorý poskytuje dôkaz o súlade pre schvaľovací orgán uvedený v článku 57 ods. 8.
- i) časti B a C prílohy II, pokiaľ ide o zavedenie dodatočných požiadaviek na funkčnú bezpečnosť a konštrukciu vozidla pre subkategóriu ťažkých cestných štvorkoliek L7e-A;
- ii) prílohy II a V s cieľom doložiť odkazy na regulačné akty a opravy;
- iii) časť B prílohy V s cieľom zmeniť uplatniteľné referenčné palivá;
- iv) časti C a D prílohy VI s cieľom zohľadniť výsledky štúdie uvedenej v článku 23 ods. 4 a prijatie predpisov EHK OSN.

Článok 75

Vykonávanie delegovania právomocí

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 18 ods. 3, článku 20 ods. 2, článku 21 ods. 5, článku 22 ods. 5 a 6, článku 23 ods. 6 a 12, článku 24 ods. 3, článku 25 ods. 8, článku 32 ods. 6, článku 33 ods. 6, článku 50 ods. 4, článku 54 ods. 3, článku 57 ods. 12, článku 65 a článku 74 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 22. marca 2013.

3. Delegovanie právomocí uvedené v článku 18 ods. 3, článku 20 ods. 2, článku 21 ods. 5, článku 22 ods. 5 a 6, článku 23 ods. 6 a 12, článku 24 ods. 3, článku 25 ods. 8, článku 32 ods. 6, článku 33 ods. 6, článku 50 ods. 4, článku 54 ods. 3, článku 57 ods. 12, článku 65 a článku 74 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie v ňom uvedenej právomoci. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia zároveň oznámi delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade, a to hneď po jeho prijatí.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 18 ods. 3, článku 20 ods. 2, článku 21 ods. 5, článku 22 ods. 5 a 6, článku 23 ods. 6 a 12, článku 24 ods. 3, článku 25 ods. 8, článku 32 ods. 6, článku 33 ods. 6, článku 50 ods. 4, článku 54 ods. 3, článku 57 ods. 12, článku 65 a článku 74 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 73

Postup výboru

1. Komisii pomáha Technický výbor - motorové vozidlá zriadený podľa článku 40 smernice 2007/46/ES. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

2. V prípade odkazu na tento odsek sa uplatňuje článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 74

Zmena a doplnenie príloh

Bez toho, aby boli dotknuté iné ustanovenia tohto nariadenia súvisiace so zmenou a doplnením jeho príloh, Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 75 prijať delegované akty týkajúce sa zmien a doplnení:

KAPITOLA XVIII

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 76

Sankcie

1. Členské štáty stanovujú sankcie za porušenie tohto nariadenia a delegovaných a vykonávacích aktov prijatých podľa tohto nariadenia hospodárskymi subjektmi. Prijímajú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili vykonávanie sankcií. Ustanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto ustanovenia Komisii do 23. marca 2015 a bezodkladne jej oznámia každú následnú zmenu, ktorá sa týka týchto ustanovení.

2. Druhy porušení, na ktoré sa vzťahujú sankcie, zahŕňajú:

- a) nepravdivé vyhlásenia počas postupov typového schválenia alebo postupov vedúcich k zrušeniu;
- b) falšovanie výsledkov skúšok na účely typového schválenia;
- c) zadržiavanie údajov alebo technických špecifikácií, ktoré by viedli k zrušeniu, zamietnutiu alebo odňatiu typového schválenia;
- d) používanie rušiacich (vypínacích) zariadení;
- e) odmietnutie prístupu k informáciám;
- f) hospodárske subjekty, ktoré sprístupňujú na trhu vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky podliehajúce schváleniu bez tohto schválenia alebo ktoré s týmto úmyslom falšujú doklady alebo označenie.

Článok 77

Prechodné ustanovenia

1. Bez toho, aby tým boli dotknuté iné ustanovenia tohto nariadenia, nie je týmto nariadením zrušená platnosť žiadneho typového schválenia EÚ udeleného vozidlám alebo systémom, komponentom alebo samostatným technickým jednotkám pred 1. januárom 2016.

2. Ak nie je uvedené inak, typové schválenia EÚ udelené vozidlám, systémom, komponentom alebo samostatným technickým jednotkám na základe aktov uvedených v článku 81 ods. 1 zostávajú pre existujúce typy vozidiel platné do dátumov stanovených v prílohe IV.

3. Odchylné od tohto nariadenia nové typy vozidiel kategórií L1e, L2e a L6e a nové systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky určené pre tieto typy vozidiel sa naďalej typovo schvaľujú podľa smernice 2002/24/ES do 31. decembra 2016.

4. Schvaľovacie orgány naďalej udelia rozšírenia schválení vozidlám, systémom, komponentom alebo samostatným technickým jednotkám uvedeným v odseku 1 podľa smernice 2002/24/ES a každej smernice uvedenej v článku 81 ods. 1. Takéto schválenia sa však nemôžu použiť na účely získania typového schválenia celého vozidla podľa tohto nariadenia.

5. Odchylné od smernice 2002/24/ES sa typové schválenie udelí do 31. decembra 2015 aj vozidlám, ktoré sú v súlade s týmto nariadením a delegovanými aktmi prijatými podľa tohto nariadenia, a to pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa požiadaviek na ochranu životného prostredia a pohon uvedených v časti A prílohy II.

V takom prípade vnútroštátne orgány nezakážu, neobmedzia vozidlá v súlade so schváleným typom ani nebránia ich evidencii, uvedeniu na trh alebo do prevádzky.

Článok 78

Správa

1. Do 31. decembra 2020 členské štáty informujú Komisiu o uplatňovaní postupov typového schválenia stanovených v tomto nariadení.

2. Na základe informácií poskytnutých v odseku 1 Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tohto nariadenia do 31. decembra 2021. V správe sa predovšetkým posúdi, či by na základe skúseností získaných pri uplatňovaní tohto nariadenia bolo vhodné, aby sa do kapitoly X zahrnulo aj vydávanie EÚ typového schválenia malých sérií. Ak sa to bude považovať za potrebné, Komisia predloží návrh v tomto zmysle.

Článok 79

Preskúvanie zdokonalených brzdových systémov

1. Do 31. decembra 2019 Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu.

2. V uvedenej správe sa preskúma povinné vybavenie protiblokovacím brzdovým systémom alebo doplnkovým kombinovaným brzdovým systémom (podľa rozhodnutia výrobcu) v prípade motocyklov subkategórie L3e-A1. Správa bude vychádzať z posúdenia technickej realizovateľnosti takejto požiadavky, z analýzy efektívnosti nákladov, analýzy nehôd a z konzultácie s príslušnými zainteresovanými stranami. Zohľadní aj príslušné aktuálne európske a medzinárodné normy.

3. Na účely správy uvedenej v odseku 2 členské štáty poskytnú Komisii do 31. decembra 2017 štatistiku dopravných nehôd uvedených motocyklov za predchádzajúce štyri roky, ktorá bude založená na klasifikácii vozidiel podľa prílohy I a rozčlenená podľa typu namontovaných zdokonalených brzdových systémov.

4. Na základe výsledkov tejto správy Komisia zváži predloženie legislatívneho návrhu na povinnú montáž zdokonalených brzdových systémov na vozidlá uvedených subkategórií.

Článok 80

Preskúmanie jednotlivých schválení vozidiel

1. Do 31. decembra 2022 Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o témach uvedených v odseku 3.
2. Správa bude vychádzať z konzultácií so zainteresovanými stranami a zohľadní príslušné aktuálne európske a medzinárodné normy.
3. Do 31. decembra 2021 členské štáty predložia Komisii správu, v ktorej uvedú:
 - a) počet jednotlivých schválení, ktoré vnútroštátne orgány daného členského štátu udělili ročne od 1. januára 2016 pre vozidlá kategórie L pred ich prvým zápisom do evidencie;
 - b) vnútroštátne kritériá, z ktorých tieto schválenia vychádzali, ak sa kritériá odlišovali od požiadaviek záväzných pre typové schválenie EÚ.
4. V správe, ku ktorej budú podľa potreby priložené návrhy právnych predpisov, sa preskúma zahrnutie jednotlivých schválení vozidiel do tohto nariadenia na základe harmonizovaných požiadaviek.

Článok 81

Zrušenie

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 77 tohto nariadenia, smernica 2002/24/ES, ako aj smernice 93/14/EHS, 93/30/EHS, 93/33/EHS, 93/93/EHS, 95/1/ES, 97/24/ES, 2000/7/ES, 2002/51/ES, 2009/62/ES, 2009/67/ES, 2009/78/ES, 2009/79/ES, 2009/80/ES a 2009/139/ES sa zrušujú s účinnosťou od 1. januára 2016.
2. Odkazy na zrušené smernice sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú, čo sa týka smernice 2002/24/ES, v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe IX.

Článok 82

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
2. Uplatňuje sa od 1. januára 2016.

Od 22. marca 2013 vnútroštátne orgány nesmú na požiadanie výrobcu odmietnuť udeliť typové schválenie EÚ ani vnútroštátne typové schválenie pre nový typ vozidla, ani zakázať evidenciu, uvedenie na trh alebo uvedenie do prevádzky nového vozidla, ak vozidlo spĺňa podmienky tohto nariadenia a delegovaných a vykonávacích aktov prijatých podľa tohto nariadenia.

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

V Štrasburgu 15. januára 2013

Za Európsky parlament
predseda
M. SCHULZ

Za Radu
predsedníčka
L. CREIGHTON

ZOZNAM PRÍLOH

- PRÍLOHA I — Klasifikácia vozidiel
- PRÍLOHA II — Podrobný zoznam požiadaviek na účely typového schválenia EÚ vozidla
- PRÍLOHA III — Limity pre malé série
- PRÍLOHA IV — Harmonogram uplatňovania tohto nariadenia, pokiaľ ide o typové schválenie
- PRÍLOHA V (A) — Environmentálne skúšky a požiadavky
- PRÍLOHA V (B) — Uplatňovanie požiadaviek na skúšky vplyvu na životné prostredie na účely schválenia typu a jeho rozšírenia
- PRÍLOHA VI — Limitné hodnoty emisií znečisťujúcich látok, prahy OBD a limitné hodnoty hladiny zvuku pre typové schválenie a zhodu výroby
- (A) Limity výfukových emisií po štarte za studena
 - (B) Emisné prahy palubnej diagnostiky
 - (C) Limity emisií z odparovania
 - (D) Limity hladín zvuku – Euro 4 a Euro 5
- PRÍLOHA VII — Životnosť zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok
- PRÍLOHA VIII — Sprísnené požiadavky na funkčnú bezpečnosť
- PRÍLOHA IX — Tabuľka zhody
-

PRÍLOHA I

Klasifikácia vozidiel

Kategória	Názov kategórie	Spoločné klasifikačné kritériá
L1e – L7e	Všetky vozidlá kategórie L	1. dĺžka $\leq 4\,000$ mm alebo $\leq 3\,000$ mm pre vozidlá L6e-B alebo $\leq 3\,700$ mm pre vozidlá L7e-C a 2. šírka $\leq 2\,000$ mm alebo $\leq 1\,000$ mm pre vozidlá L1e alebo $\leq 1\,500$ mm pre vozidlá L6e-B alebo L7e-C a 3. výška $\leq 2\,500$ mm a
Kategória	Názov kategórie	Spoločné klasifikačné kritériá
L1e	Lahké motorové dvojkolesové vozidlo	4. dvojkolesové a s pohonom uvedeným v článku 4 ods. 3 a 5. zdvihový objem motora ≤ 50 cm ³ , ak vnútorný spaľovací motor tvorí časť usporiadania pohonu vozidla, a 6. maximálna konštrukčná rýchlosť vozidla ≤ 45 km/h a 7. maximálny trvalý menovitý alebo čistý výkon ⁽¹⁾ $\leq 4\,000$ W a 8. maximálna hmotnosť = technicky prípustná hmotnosť podľa údajov výrobcu a
Subkategórie	Názov subkategórie	Doplňujúce subklasifikačné kritériá
L1e-A	Bicykel s pohonným systémom	9. pedálové bicykle vybavené pomocným pohonom so základným cieľom pomôcť pri šliapaní do pedálov a 10. výkon pomocného pohonu sa preruší, keď vozidlo dosiahne rýchlosť ≤ 25 km/h a 11. maximálny trvalý menovitý alebo čistý výkon ⁽¹⁾ $\leq 1\,000$ W a 12. trojkolesový alebo štvorkolesový bicykel s pohonným systémom, spĺňajúci doplnkové špecifické subklasifikačné kritériá 9 až 11, je klasifikovaný ako technicky rovnocenný s dvojkolesovým vozidlom L1e-A
L1e-B	Dvojkolesový moped	9. každé vozidlo kategórie L1e, ktoré nemôže byť klasifikované podľa kritérií 9 až 12 pre vozidlo L1e-A.

Kategória	Názov kategórie	Spoločné klasifikačné kritériá
L2e	Trojkoľesový moped	4. trojkoľesové a s pohonom uvedeným v článku 4 ods. 3 a 5. zdvihový objem motora $\leq 50 \text{ cm}^3$, ak vnútorný spaľovací motor alebo objem motora $\leq 500 \text{ cm}^3$, ak spaľovací motor tvorí časť usporiadania pohonu vozidla, a 6. maximálna konštrukčná rýchlosť vozidla $\leq 45 \text{ km/h}$ a 7. maximálny trvalý menovitý alebo čistý výkon ⁽¹⁾ $\leq 4\,000 \text{ W}$ a 8. hmotnosť v pohotovostnom stave $\leq 270 \text{ kg}$ a 9. vybavený maximálne dvoma miestami na sedenie vrátane miesta pre vodiča a
Subkategória	Názov subkategórie	Doplňujúce subklasifikačné kritériá
L2e-P	Trojkoľesový moped na prepravu osôb	10. vozidlo subkategórie L2e, iné než to, ktoré je v súlade so špecifickými klasifikačnými kritériami pre vozidlo subkategórie L2e-U
L2e-U	Trojkoľesový moped na pracovné účely	10. výhradne konštruovaný na prepravu tovaru s otvorenou alebo uzavretou, prakticky rovnou a horizontálnou ložnou plochou, ktorý spĺňa tieto kritériá: a) $\text{dĺžka}_{\text{ložnej plochy}} \times \text{šírka}_{\text{ložnej plochy}} \geq 0,3 \times \text{dĺžka}_{\text{vozidla}} \times \text{maxim. šířka}_{\text{vozidla}}$ alebo b) rovnocenná ložná plocha, ako je uvedená vyššie, na účely montáže strojov a/alebo zariadenia a c) skonštruovaný s ložnou plochou, ktorá je jasne oddelená pevnou priečkou od priestoru určeného pre osoby vo vozidle, a d) na ložnej ploche možno viezť tovar s minimálnym obsahom 600 mm kubických.

Kategória	Názov kategórie	Spoločné klasifikačné kritériá
L3e ⁽²⁾	Dvojkolesový motocykel	4. dvojkolesový a s pohonom uvedeným v článku 4 ods. 3 a 5. maximálna hmotnosť = technicky prípustná hmotnosť podľa údajov výrobcu a 6. dvojkolesové vozidlo, ktoré nemôže byť klasifikované podľa kategórie L1e
Subkategória	Názov subkategórie	Doplňujúce subklasifikačné kritériá
L3e-A1	Motocykel s nízkym výkonom	7. objem motora $\leq 125 \text{ cm}^3$ a 8. maximálny trvalý menovitý alebo čistý výkon ⁽¹⁾ $\leq 11 \text{ kW}$ a 9. pomer výkon ⁽¹⁾ /hmotnosť $\leq 0,1 \text{ kW/kg}$
L3e-A2	Motocykel so stredným výkonom	7. maximálny trvalý menovitý alebo čistý výkon ⁽¹⁾ $\leq 35 \text{ kW}$ a 8. pomer výkon ⁽¹⁾ /hmotnosť $\leq 0,2 \text{ kW/kg}$ a 9. nie je odvodený od vozidla vybaveného motorom, ktorého výkon je dvojnásobný ⁽¹⁾ , a 10. každé vozidlo kategórie L3, ktoré nemôže byť klasifikované podľa doplňujúcich subklasifikačných kritérií 7, 8 a 9 pre vozidlo L3e-A1
L3e-A3	Motocykel s vysokým výkonom	7. každé vozidlo L3e, ktoré nemôže byť klasifikované podľa klasifikačných kritérií pre vozidlo L3e-A1 alebo L3e-A2

Subsubkategória	Názov subsubkategórie	Subsubklasifikačné kritériá ako doplnok k subklasifikačným kritériám pre vozidlá L3e-A1, L3e-A2 alebo L3e-A3
L3e-AxE (x = 1, 2 alebo 3)	Motocykle enduro	<ul style="list-style-type: none"> a) výška sedadla ≥ 900 mm a b) svetlá výška ≥ 310 mm a c) celkový prevodový pomer v najvyššom prevodovom stupni (primárny prevodový pomer x sekundárny prevodový pomer pri najvyššej rýchlosti x konečný prevodový pomer) $\geq 6,0$ a d) hmotnosť v pohotovostnom stave plus hmotnosť pohonnej batérie v prípade elektrického alebo hybridného elektrického pohonu ≤ 140 kg a e) bez miesta na sedenie pre spolujazdca
L3e-AxT (x = 1, 2 alebo 3)	Trialové motocykle	<ul style="list-style-type: none"> a) výška sedadla ≤ 700 mm a b) svetlá výška ≥ 280 mm a c) kapacita palivovej nádrže ≤ 4 litre a d) celkový prevodový pomer v najvyššom prevodovom stupni (primárny prevodový pomer x sekundárny prevodový pomer pri najvyššej rýchlosti x konečný prevodový pomer) $\geq 7,5$ a e) hmotnosť v pohotovostnom stave ≤ 100 kg a f) bez miesta na sedenie pre spolujazdca

Kategória	Názov kategórie	Spoločné klasifikačné kritériá
L4e	Dvojkoľosový motocykel s postranným vozíkom	<ul style="list-style-type: none"> (4) základné motorové vozidlo spĺňajúce klasifikačné a doplňujúce klasifikačné kritériá pre vozidlá L3e a (5) základné motorové vozidlo vybavené jedným postranným vozíkom a (6) maximálne so štyrmi miestami na sedenie vrátane miesta pre vodiča na motocykli s postranným vozíkom a (7) maximálne s dvoma miestami na sedenie pre cestujúcich v postrannom vozíku a (8) maximálna hmotnosť = technicky prípustná hmotnosť podľa údajov výrobcu

Kategória	Názov kategórie	Spoločné klasifikačné kritériá
L5e	Motorová trojkolka	(4) trojkolesové a s pohonom uvedeným v článku 4 ods. 3 a (5) hmotnosť v pohotovostnom stave $\leq 1\,000$ kg a (6) trojkolesové vozidlo, ktoré nemôže byť klasifikované ako vozidlo L2e a
Subkategórie	Názov subkategórie	Doplňujúce subklasifikačné kritériá
L5e-A	Trojkolka	(7) vozidlo L5e, iné ako to, ktoré spĺňa špecifické klasifikačné kritériá pre vozidlo L5e-B, a (8) maximálne s piatimi miestami na sedenie vrátane miesta pre vodiča
L5e-B	Úžitková trojkolka	(7) konštruované ako úžitkové vozidlo a charakterizované uzavretým priestorom pre vodiča a spolujazdca, ktorý je prístupný maximálne z dvoch strán, a (8) vybavené maximálne dvoma miestami na sedenie vrátane miesta pre vodiča a (9) výhradne konštruované na prepravu tovaru s otvorenou alebo uzavretou, prakticky rovnou a horizontálnou ložnou plochou, ktoré spĺňa tieto kritériá: a) $\text{dĺžka}_{\text{ložnej plochy}} \times \text{šírka}_{\text{ložnej plochy}} \geq 0,3 \times \text{dĺžka}_{\text{vozidla}} \times \text{šírka}_{\text{vozidla}}$ alebo b) rovnocenná ložná plocha, ako je uvedená vyššie, určená na montáž strojov a/alebo zariadenia, a c) skonštruované s ložnou plochou, ktorá je zreteľne oddelená pevnou priečkou od priestoru určeného pre osoby vo vozidle, a d) na ložnej ploche možno viezť tovar s minimálnym objemom 600 mm kubických.

Kategória	Názov kategórie	Spoločné klasifikačné kritériá
L6e	Lahká štvorkolka	(4) štvorkolesové a s pohonom uvedeným v článku 4 ods. 3 a (5) maximálna konštrukčná rýchlosť vozidla ≤ 45 km/h a (6) hmotnosť v pohotovostnom stave ≤ 425 kg a (7) objem motora ≤ 50 cm ³ , ak motor PI alebo objem motora ≤ 500 cm ³ , ak motor CI tvorí časť usporiadania pohonu vozidla, a (8) vybavené maximálne dvoma miestami na sedenie vrátane miesta pre vodiča a
Subkategória	Názov subkategórie	Doplňujúce subklasifikačné kritériá
L6e-A	Lahká cestná štvorkolka	(9) vozidlo L6e nespĺňajúce špecifické klasifikačné kritériá pre vozidlo L6e-B a (10) maximálny trvalý menovitý alebo čistý výkon ⁽¹⁾ $\leq 4\,000$ W
L6e-B	Lahká štvorkolka	(9) uzavretý priestor pre vodiča a spolujazdcov prístupný maximálne z troch strán a (10) maximálny trvalý menovitý alebo čistý výkon ⁽¹⁾ $\leq 6\,000$ W a
Subsubkategória	Názov subsubkategórie	subsubklasifikačné kritériá ako doplnok k subklasifikačným kritériám pre vozidlo L6e-B
L6e-BP	Lahká štvorkolka na prepravu osôb	(11) vozidlo L6e-B konštruované hlavne na prepravu osôb a (12) vozidlo L6e-B, iné než to, ktoré spĺňa špecifické klasifikačné kritériá pre vozidlo L6e-BU
L6e-BU	Lahká štvorkolka na pracovné účely	(11) výhradne konštruované na prepravu tovaru s otvorenou alebo uzavretou, prakticky rovnou a horizontálnou ložnou plochou, ktoré spĺňa tieto kritériá: a) $\text{dĺžka}_{\text{ložnej plochy}} \times \text{šírka}_{\text{ložnej plochy}} \geq 0,3 \times \text{dĺžka}_{\text{vozidla}} \times \text{šírka}_{\text{vozidla}}$ alebo b) rovnocenná ložná plocha, ako je uvedená vyššie, na montáž strojov a/alebo zariadenia a c) skonštruované s ložnou plochou, ktorá je zreteľne oddelená pevnou priečkou od priestoru určeného pre osoby vo vozidle, a d) na ložnej ploche možno viezť tovar s minimálnym objemom 600 mm kubických

Kategória	Názov kategórie	Spoločné klasifikačné kritériá
L7e	Ťažká štvorkolka	(4) štvorkolesové a s pohonom uvedeným v článku 4 ods. 3 a (5) hmotnosť v pohotovostnom stave: a) ≤ 450 kg na prepravu osôb b) ≤ 600 kg na prepravu tovaru a (6) vozidlo L7, ktoré nemôže byť zaradené ako vozidlo L6e, a
Subkategórie	Názov subkategórie	Doplňujúce subklasifikačné kritériá
L7e-A	Ťažká cestná štvorkolka	(7) vozidlo L7e nespĺňajúce špecifické klasifikačné kritériá pre vozidlo L7e-B alebo L7e-C a (8) vozidlo určené len na prepravu osôb a (9) maximálny trvalý menovitý alebo čistý výkon ⁽¹⁾ ≤ 15 kW a
Subsubkategórie	Názov subsubkategórie	Doplňujúce subklasifikačné kritériá
L7e-A1	A1 ťažká cestná štvorkolka	(10) maximálne dve obkročné miesta na sedenie vrátane miesta pre vodiča a (11) riadidlá
L7e-A2	A2 ťažká cestná štvorkolka	(10) vozidlo L7e-A nespĺňajúce špecifické klasifikačné kritériá pre vozidlo L7e-A1 a (11) maximálne dve sedadlá, ktoré nie sú určené na sedenie obkročmo vrátane miesta pre vodiča
Subkategória	Názov subkategórie	Doplňujúce klasifikačné kritériá
L7e-B	Ťažká terénna štvorkolka	(7) vozidlo L7e nespĺňajúce špecifické klasifikačné kritériá pre vozidlo L7e-C a (8) svetlá výška ≥ 180 mm a
Subsubkategórie	Názov subsubkategórie	Doplňujúce subklasifikačné kritériá
L7e-B1	Ťažká terénna štvorkolka	(9) maximálne dve sedadlá, ktoré nie sú určené na sedenie obkročmo, vrátane miesta pre vodiča a (10) vybavené riadidlami a (11) maximálna konštrukčná rýchlosť vozidla ≤ 90 km/h a (12) pomer podvozku k svetlej výške ≤ 6
L7e-B2	Vozidlo side-by-side buggy	(9) vozidlo L7e-B, iné než vozidlo L7e-B1, a (10) maximálne tri sedadlá, ktoré nie sú určené na sedenie obkročmo, vrátane miesta pre vodiča, z ktorých dve sú umiestnené vedľa seba, a (11) maximálny trvalý menovitý alebo čistý výkon ⁽¹⁾ ≤ 15 kW a (12) pomer podvozku k svetlej výške ≤ 8

Subkategória	Názov subkategórie	Doplňujúce klasifikačné kritériá
L7e-C	Ťažká štvorkolka	(7) vozidlo L7e nespĺňajúce špecifické klasifikačné kritériá pre vozidlo L7e-B a (8) maximálny trvalý menovitý alebo čistý výkon ⁽¹⁾ ≤ 15 kW a (9) maximálna konštrukčná rýchlosť vozidla ≤ 90 km/h a (10) uzavretý priestor pre vodiča a spolujazdcov, prístupný maximálne z troch strán, a
Subsubkategórie	Názov subsubkategórie	Subsubklasifikačné kritériá ako doplnok k subklasifikačným kritériám pre vozidlo L7e-C
L7e-CP	Ťažká štvorkolka na prepravu osôb	(11) vozidlo L7e-C nespĺňajúce špecifické klasifikačné kritériá pre vozidlo L7e-CU a (12) maximálne štyri sedadlá, ktoré nie sú určené na sedenie obkročmo, vrátane miesta na sedenie pre vodiča
L7e-CU	Ťažká štvorkolka na pracovné účely	(11) výhradne konštruované na prepravu tovaru s otvorenou alebo uzavretou, prakticky rovnou a horizontálnou ložnou plochou, ktoré spĺňa tieto kritériá: a) $dĺžka_{ložnej\ plochy} \times šírka_{ložnej\ plochy} \geq 0,3 \times dĺžka_{vozidla} \times šírka_{vozidla}$ alebo b) rovnocenná ložná plocha, ako je uvedená vyššie, určená na montáž strojov a/alebo zariadenia, a c) skonštruované s ložnou plochou, ktorá je jasne oddelená pevnou priečkou od priestoru určeného pre osoby vo vozidle, a d) na ložnej ploche možno viezť tovar s minimálnym objemom 600 mm kubických a (12) maximálne dve sedadlá, ktoré nie sú určené na sedenie obkročmo, vrátane miesta pre vodiča.

Poznámka: Prehľad poznámok k prílohám je na konci prílohy VIII.

PRÍLOHA II

Podrobný zoznam požiadaviek na účely typového schválenia EÚ vozidla ⁽³⁾

Číslo	Článok	Predmet	Odkaz na regulačný akt	Kategoríe vozidiel											
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A	L7e-B	L7e-C
A. POŽIADAVKY TÝKAJÚCE SA ENVIRONMENTÁLNYCH A POHONNÝCH VLASTNOSTÍ															
1.	23 a 24	Postupy environmentálnych skúšok týkajúcich sa výfukových emisií, emisií z odparovania, emisií skleníkových plynov, spotreby paliva a referenčných palív		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.		Maximálna konštrukčná rýchlosť vozidla, maximálny krútiaci moment a maximálny trvalý celkový motorový výkon pohonu		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.		Skúšobné postupy týkajúce sa hluku		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Číslo	Článok	Predmet	Odkaz na regulačný akt	Kategoríe vozidiel													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
B.	POŽIADAVKY NA FUNKČNÚ BEZPEČNOSŤ VOZIDLA																
1.	22	Zvukové výstražné zariadenia			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.		Brzdy vrátane protiblokovacích a kombinovaných brzdových systémov		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.		Elektrická bezpečnosť		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4.		Požiadavky na vyhlásenie výrobcu o skúškach životnosti systémov funkčnej bezpečnosti, častí a zariadení		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5.		Predné a zadné ochranné konštrukcie				IF			IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF
6.		Zasklenia, stierače a ostrekovače čelných skiel a zariadenia na odmrazovanie a odhmlievanie			IF	IF	IF	IF	IF	X	IF	X	IF	IF	IF	IF	X
7.		Ovládacie zariadenia pre vodiča vrátane identifikácie ovládačov, oznamovačov a ukazovateľov			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8.		Montáž osvetlenia a zariadení na svetelnú signalizáciu vrátane automatického zapínania svetiel		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9.		Viditeľnosť smerom dozadu			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10.		Konštrukcia chrániaca pri prevrátení (ROPS)														X	
11.		Kotvové úchytky bezpečnostných pásov a bezpečnostné pásy				IF				X	IF	IF	IF	X		X	X
12.		Polohy sedenia (sedadlá)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13.		Schopnosť riadenia, vlastnosti pri ostrom zatačení a schopnosť zatačania		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14.		Montáž pneumatík		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15.		Tabuľka s maximálnou povolenou rýchlosťou a umiestnenie vo vozidle				IF				IF	IF	IF	IF	IF	X	X	IF
16.		Ochrana posádky vozidla vrátane vnútorného vybavenia, opierky hlavy a dverí vozidla				IF				IF	IF	IF	IF		IF		IF

Číslo	Článok	Predmet	Odkaz na regulačný akt	Kategórie vozidiel													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
17.		Maximálny trvalý menovitý alebo čistý výkon a/alebo konštrukčné obmedzenie rýchlosti vozidla		X	X	X	IF	IF			X	X	X	X	X	X	X
18.		Celistvosť konštrukcie vozidla		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Číslo	Článok	Predmet	Odkaz na regulačný akt	Kategórie vozidiel													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
C. POŽIADAVKY NA KONŠTRUKCIU VOZIDLA A VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY NA TYPOVÉ SCHVÁLENIE																	
1.	20	Opatrenia proti neoprávnenému zásahu		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.	25	Opatrenia týkajúce sa postupov typového schválenia		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.	33	Požiadavky na zuhu výroby		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4.	18	Spojovacie a pripevňovacie zariadenia		IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF
5.	18	Zariadenia zabráňujúce neoprávnenému použitiu vozidla		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6.	18	Elektromagnetická kompatibilita (EMC)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7.	18	Vonkajšie výčnelky		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8.	18	Uloženie paliva		IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF
9.	18	Nákladné plošiny				IF				X		IF			IF	IF	IF
10.	18	Hmotnosti a rozmery		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11.	21	Palubná diagnostika					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12.	18	Stúpačky a držadlá pre posádku			X	IF	IF	IF	IF	IF	X		IF	IF	IF	IF	
13.	18	Zadná tabuľka s evidenčným číslom		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14.	18	Informácie o oprave a údržbe		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15.	18	Stojany		X	X		X										
C2. POŽIADAVKY NA TECHNICKÉ SLUŽBY																	
16.	65	Normy výkonnosti a posudzovanie technických služieb															

Poznámka: Prehľad poznámok k prílohám je na konci prílohy VIII.

PRÍLOHA III

Limity pre malé série

(Sub-)kategória vozidla	Názov (sub-)kategórie vozidla	Malé série (jednotky pre každý typ sprístupnený na trhu, zaevidovaný a uvedený do prevádzky za rok)
L1e-A	Bicykel s pohonným systémom	50
L1e-B	Dvojkolesový moped	
L2e	Trojkoľesový moped	
L3e	Dvojkolesový motocykel	75
L4e	Dvojkolesový motocykel s postranným vozíkom	150
L5e-A	Trojkoľka	75
L5e-B	Úžitková trojkoľka	150
L6e-A	Lahká cestná štvorkolka	30
L6e-B	Lahká štvorkolka	150
L7e-A	Ťažká cestná štvorkolka	30
L7e-B	Ťažká terénna štvorkolka	50
L7e-C	Ťažká štvorkolka	150

PRÍLOHA IV

Harmonogram uplatňovania tohto nariadenia, pokiaľ ide o typové schválenie

Bod	Opis	(Sub-)kategória	Nové typy vozidiel (povinné)	Existujúce typy vozidiel (povinné)	Posledný dátum evidencie vyhovujúceho vozidla
1.	Uplatnenie delegovaného aktu na požiadavky týkajúce sa vplyvu na životné prostredie a výkon pohonu, zoznam z prílohy II (A)				
1.1.	Skúška typu I, skúška výfukových emisií po štarte za studena	—	—	—	—
1.1.1.	Skúšobný cyklus	—	—	—	—
1.1.1.1.	Skúška typu I, skúšobný cyklus ECE R 47	L1e, L2e, L6e	1. 1. 2017	1. 1. 2018	31. 12. 2020
1.1.1.2.	Skúška typu I, ECE R 40 (podľa potreby s dodatočnou jazdou v meste)	L5e-B, L7e-B, L7e-C	1. 1. 2016	1. 1. 2017	31. 12. 2020
1.1.1.3.	Skúška typu I, WMTC, stupeň 2	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1. 1. 2016	1. 1. 2017	31. 12. 2020
1.1.1.4.	Skúška typu I, revidovaný skúšobný cyklus založený na WMTC	L1e-L7e	1. 1. 2020	1. 1. 2021	
1.1.2.	Skúška typu I, limity výfukových emisií		—	—	—
1.1.2.1.	Euro 4: príloha VI (A1)	L1e, L2e, L6e	1. 1. 2017	1. 1. 2018	31. 12. 2020
1.1.2.2.	Euro 4: príloha VI (A1)	L3e, L4e, L5e, L7e	1. 1. 2016	1. 1. 2017	31. 12. 2020
1.1.2.3.	Euro 5 príloha VI (A2)	L1e-L7e	1. 1. 2020	1. 1. 2021	
1.2.	Skúška typu II, skúška výfukových emisií so zvýšenými voľnobežnými otáčkami/pri voľnej akcelerácii				
1.2.1.	Skúška typu II, skúška výfukových emisií so zvýšenými voľnobežnými otáčkami/pri voľnej akcelerácii	L1e, L2e, L6e	1. 1. 2017	1. 1. 2018	
1.2.2.	Skúška typu II, skúška výfukových emisií so zvýšenými voľnobežnými otáčkami/pri voľnej akcelerácii	L3e, L4e, L5e, L7e	1. 1. 2016	1. 1. 2017	
1.3.	Skúška typu III, nulové emisie plynov z kľukovej skrine				
1.3.1.	Skúška typu III, nulové emisie plynov z kľukovej skrine	L1e, L2e, L6e	1. 1. 2017	1. 1. 2018	
1.3.2.	Skúška typu III, nulové emisie plynov z kľukovej skrine	L3e, L4e, L5e, L7e	1. 1. 2016	1. 1. 2017	
1.4.	Skúška typu IV, emisie z odparovania		—	—	—
1.4.1.	Skúška nepriepustnosti palivovej nádrže	L1e, L2e, L6e	1. 1. 2017	1. 1. 2017	

Bod	Opis	(Sub-)kategória	Nové typy vozidiel (povinné)	Existujúce typy vozidiel (povinné)	Posledný dátum evidencie vyhovujúceho vozidla
1.4.2.	Skúška nepriepustnosti palivovej nádrže	L3e, L4e, L5e, L7e	1. 1. 2016	1. 1. 2016	
1.4.3.	Skúška SHED	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1. 1. 2016	1. 1. 2017	
1.4.4.	Skúška SHED	L6e-A	1. 1. 2017	1. 1. 2018	
1.4.5.	Limitné hodnoty skúšky SHED, príloha VI (C1)	L3e, L4e, L5e-A L7e-A	1. 1. 2016	1. 1. 2017	31. 12. 2020
1.4.6.	Limitné hodnoty skúšky SHED, príloha VI (C1)	L6e-A	1. 1. 2017	1. 1. 2018	31. 12. 2020
1.4.7.	Skúška SHED alebo skúška nepriepustnosti palivovej nádrže v závislosti od výsledkov štúdie uvedenej v článku 23 ods. 4 a 5	L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B, L7e-C	1. 1. 2020	1. 1. 2021	
1.4.8.	Limitné hodnoty skúšky SHED, príloha VI (C2), v závislosti od výsledkov štúdie uvedenej v článku 23 ods. 4 a 5	L1e-L7e	1. 1. 2020	1. 1. 2021	
1.5.	Skúška typu V, skúška životnosti (3)				
1.5.1.	Euro 4, životnosť podľa najazdených kilometrov, príloha VII (A) a (B)	L1e, L2e, L6e	1. 1. 2017	1. 1. 2018	31. 12. 2020
1.5.2.	Euro 4, životnosť podľa najazdených kilometrov, príloha VII (A) a (B)	L3e, L4e, L5e, L7e	1. 1. 2016	1. 1. 2017	31. 12. 2020
1.5.3.	Euro 5, životnosť podľa najazdených kilometrov, príloha VII (A) a (B)	L1e-L7e	1. 1. 2020	1. 1. 2021	
1.6.	Skúška typu VI nebola určená	—	—	—	—
1.7.	Skúška typu VII, emisie skleníkových plynov/zistenie a oznámenie spotreby paliva a energie			—	
1.7.1.	Skúška typu VII, emisie skleníkových plynov/zistenie a oznámenie spotreby paliva a energie	L1e, L2e, L6e	1. 1. 2017	1. 1. 2018	
1.7.2.	Skúška typu VII, emisie skleníkových plynov/zistenie a oznámenie spotreby paliva a energie	L3e, L4e, L5e, L7e	1. 1. 2016	1. 1. 2017	
1.8.	Skúška typu VIII, OBD, environmentálna skúška		—	—	
1.8.1.	OBD etapy I, funkčné požiadavky	L3e, L4e, L5e-A, L6e-A, L7e-A	1. 1. 2016 pre L6e-A: 1. 1. 2017	1. 1. 2017 pre L6e-A: 1. 1. 2018	31. 12. 2020
	OBD etapy I, postup environmentálnej skúšky (skúška typu VIII)				
	OBD etapy I, prahy environmentálnej skúšky, príloha VI (B1)				

Bod	Opis	(Sub-)kategória	Nové typy vozidiel (povinné)	Existujúce typy vozidiel (povinné)	Posledný dátum evidencie vyhovujúceho vozidla
1.8.2.	OBD etapy I, funkčné požiadavky	L3e-L7e	1. 1. 2020	1. 1. 2021	
	OBD etapy I, postup environmentálnej skúšky (skúška typu VIII)				
	OBD etapy I, prahy environmentálnej skúšky, príloha VI (B2)				
1.8.3.	OBD etapy II, funkčné požiadavky, v závislosti od článku 23 ods. 4 a 5	L3e, L5e-A, L6e-A, L7e-A	1. 1. 2020	1. 1. 2021	
	OBD etapy II, postupy environmentálnych skúšok (skúška typu VIII), v závislosti od článku 23 ods. 4 a 5				
	OBD etapy II, prahy environmentálnych skúšok, príloha VI (B2), v závislosti od článku 23 ods. 4 a 5				
1.9.	Skúška typu IX, úroveň hluku ⁽³⁾				
1.9.1.	Postup skúšky na určenie hladiny zvuku a limitné hodnoty, príloha VI (D)	L1e, L2e, L6e	1. 1. 2017	1. 1. 2018	31. 12. 2020
1.9.2.	Postup skúšky na určenie hladiny zvuku a limitné hodnoty ⁽³⁾ , príloha VI (D)	L3e, L4e, L5e, L7e	1. 1. 2016	1. 1. 2017	31. 12. 2020
1.9.3.	Predpisy EHK OSN č. 9, 41, 63, 92 a limitné hodnoty prílohy VI (D)	L1e-L7e			
1.9.4.	Predpisy EHK OSN č. 9, 41, 63, 92 a súvisiace nové limitné hodnoty navrhnuté Komisiou	L1e-L7e	1. 1. 2020	1. 1. 2021	
1.10.	Skúšky týkajúce sa výkonu pohonu a požiadavky týkajúce sa maximálnej konštrukčnej rýchlosti vozidla, maximálneho krútiaceho momentu, maximálneho trvalého menovitého alebo čistého výkonu a maximálneho výkonu				
1.10.1.	Skúšky týkajúce sa výkonu pohonu a požiadavky	L1e, L2e, L6e	1. 1. 2017	1. 1. 2018	
1.10.2.	Skúšky týkajúce sa výkonu pohonu a požiadavky	L3e, L4e, L5e, L7e	1. 1. 2016	1. 1. 2017	

Bod	Opis	(Sub-)kategória	Nové typy vozidiel (povinné)	Existujúce typy vozidiel (povinné)	Posledný dátum evidencie vyhovujúceho vozidla
2.	Uplatnenie delegovaného aktu o požiadavkách na funkčnú bezpečnosť, body podľa zoznamu z prílohy II (B) ⁽³⁾				
2.1.	Uplatnenie delegovaného aktu o požiadavkách na funkčnú bezpečnosť, body podľa zoznamu z prílohy II (B) ⁽³⁾	L1e, L2e, L6e	1. 1. 2017	1. 1. 2018	
2.2.	Uplatnenie delegovaného aktu o požiadavkách na funkčnú bezpečnosť, body podľa zoznamu z prílohy II (B) ⁽³⁾	L3e, L4e, L5e, L7e	1. 1. 2016	1. 1. 2017	
2.3.	Príloha VIII, sprísnené požiadavky na funkčnú bezpečnosť ⁽³⁾		—	—	
2.3.1.	Automatické zapínanie svetiel	L1e-L7e	1. 1. 2016	1. 1. 2016	
2.3.2.	Zariadenie na bezpečnú jazdu v zákrutách (diferenciál alebo rovnocenné zariadenie)	L1e-L7e	1. 1. 2016	1. 1. 2017	
2.3.3.	Zdokonalené brzdové systémy, povinné vybavenie	L3e	1. 1. 2016	1. 1. 2017	—

Bod	Opis	(Sub-)kategória	Nové typy vozidiel (povinné)	Existujúce typy vozidiel (povinné)	Posledný dátum evidencie vyhovujúceho vozidla
3.	Uplatnenie delegovaného aktu na požiadavky na konštrukciu vozidla, body podľa zoznamu z prílohy II (C) ⁽³⁾				
3.1.	Uplatnenie delegovaného aktu na požiadavky na konštrukciu vozidla, body podľa zoznamu z prílohy II (C) ⁽³⁾	L1e, L2e, L6e	1. 1. 2017	1. 1. 2018	
3.2.	Uplatnenie delegovaného aktu na požiadavky na konštrukciu vozidla, body podľa zoznamu z prílohy II (C) ⁽³⁾	L3e, L4e, L5e, L7e	1. 1. 2016	1. 1. 2017	

Bod	Opis	(Sub-)kategória	Nové typy vozidiel (povinné)	Existujúce typy vozidiel (povinné)	Posledný dátum evidencie vyhovujúceho vozidla
4.	Uplatnenie vykonávacieho aktu na administratívne požiadavky				
4.1.	Uplatnenie vykonávacieho aktu na administratívne požiadavky	L1e, L2e, L6e	1. 1. 2017	1. 1. 2018	
4.2.	Uplatnenie vykonávacieho aktu na administratívne požiadavky	L3e, L4e, L5e, L7e	1. 1. 2016	1. 1. 2017	

Poznámka: Prehľad poznámok k prílohám je na konci prílohy VIII.

PRÍLOHA V

(A) Environmentálne skúšky a požiadavky

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

Typ skúšky	Opis	Požiadavky: Limitné hodnoty	Subklasifikačné kritériá pridané k článku 2 a prílohe I	Požiadavky: skúšobné postupy
I	Emisie výfukových plynov po štarte za studena	príloha VI (A)	globálny technický predpis EHK OSN č. 2, kapitola 6.3 vozidlá kategórie L vybavené spaľovacím motorom so zdvihovým objemom < 50 cm ³ s rýchlou v _{max} < 50 km/h sa zaradia do triedy vozidiel I	
II	— PI alebo hybrid ⁽⁵⁾ vybavený PI: emisie CO pri voľnobežných otáčkach a zvýšených voľnobežných otáčkach — CI alebo hybrid s motorom CI: skúška pri voľnej akcelerácii	smernica 2009/40/ES ⁽⁶⁾		
III	Emisie plynov z kľukovej skrine	Nulové emisie, uzavretá kľuková skriňa. Emisie z kľukovej skrine nesmú byť zo žiadneho vozidla počas jeho životnosti vypúšťané priamo do okolitého prostredia.		
IV	Emisie z odparovania	príloha VI (C)		
V	Životnosť zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok	prílohy VI a VII		
VI	Skúška typu VI nebola určená	neuplatňuje sa		neuplatňuje sa
VII	Emisie CO ₂ /spotreba paliva a elektrickej energie a elektrický jazdný dosah	meranie a oznamovanie, žiadne limitné hodnoty na účely typového schválenia	globálny technický predpis EHK OSN č. 2, kapitola 6.3 vozidlá kategórie L vybavené spaľovacím motorom s objemom < 50 cm ³ s rýchlou v _{max} < 50 km/h sa zaraďujú do triedy vozidiel I	
VIII	OBD, environmentálne skúšky	príloha VI (B)	Globálny technický predpis EHK OSN č. 2 kapitola 6.3. Vozidlá kategórie L vybavené spaľovacím motorom s objemom < 50 cm ³ s rýchlou v _{max} < 50 km/h sa zaraďujú do triedy vozidiel I	
IX	Hladina zvuku	príloha VI (D)	keď predpisy EHK OSN č. 9, 41, 63 alebo 92 nahradia vlastné požiadavky EÚ stanovené v delegovanom akte o požiadavkách na vplyv na životné prostredie a na výkon pohonu, (sub-)klasifikačné kritériá stanovené v týchto predpisoch EHK OSN (príloha 6) sa vyberú s odkazom na skúšky typu IX, skúšky na hladinu zvuku	

(B) Uplatňovanie požiadaviek na skúšky vplyvu na životné prostredie na účely schválenia typu a jeho rozšírenia

	Vozidlá s PI motormi vrátane hybridov									Vozidlá s CI motormi vrátane hybridov		Výlučne elektrické vozidlo alebo s pohonom na stlačený vzduch (CA)	Vozidlo s vodíkovým palivovým článkom
	Jednopalivové ⁽²⁰⁾				Dvojpalivové			Na flexibilné palivo		Na flexibilné palivo	Jednopalivové		
	Benzín (E5) ⁽²¹⁾	LPG	NG/biometán	H ₂	Benzín (E5)	Benzín (E5)	Benzín (E5)	Benzín (E5)	NG/biometán	Nafta (B5)	Nafta (B5)		
LPG					NG/biometán	H ₂	Etanol (E85)	H ₂ NG	Bionafta				
Skúška typu I ⁽¹⁹⁾	áno	áno	áno	áno	áno (obe palivá)	áno (obe palivá)	áno (obe palivá)	áno (obe palivá)	áno (obe palivá)	áno (len B5)	áno	nie	nie
Skúška typu I ⁽¹⁹⁾ Hmotnosť častíc (len Euro 5) ⁽⁶⁾	áno	nie	nie	nie	áno (len benzín)	áno (len benzín)	áno (len benzín)	áno (len benzín)	nie	áno (len B5)	áno	nie/áno pre CA	nie
Skúška typu II ⁽¹⁹⁾ vrátane opacity dymu len pre CI	áno	áno	áno	áno	áno (obe palivá)	áno (obe palivá)	áno (len benzín)	áno (obe palivá)	áno (len NG/biometán)	áno (len B5)	áno	nie	nie
Skúška typu III ⁽¹⁹⁾	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	nie	nie
Skúška typu IV ⁽¹⁹⁾	áno	nie	nie	nie	áno (len benzín)	áno (len benzín)	áno (len benzín)	áno (len benzín)	nie	nie	nie	nie	nie
Skúška typu V ⁽¹⁹⁾	áno	áno	áno	áno	áno (len benzín)	áno (len benzín)	áno (len benzín)	áno (len benzín)	áno (len NG/biometán)	áno (len B5)	áno	nie	nie
Skúška typu VII ⁽¹⁹⁾	áno	áno	áno	áno	áno (obe palivá)	áno (obe palivá)	áno (obe palivá)	áno (obe palivá)	áno (obe palivá)	áno (obe palivá)	áno	áno (len spotreba energie)	áno (len spotreba paliva)

	Vozidlá s PI motormi vrátane hybridov									Vozidlá s CI motormi vrátane hybridov		Výlučne elektrické vozidlo alebo s pohonom na stlačený vzduch (CA)	Vozidlo s vodíkovým palivovým článkom
	Jednopalivové ⁽²⁰⁾				Dvojpalivové			Na flexibilné palivo		Na flexibilné palivo	Jednopalivové		
	Benzín (E5) ⁽²¹⁾	LPG	NG/biometán	H ₂	Benzín (E5)	Benzín (E5)	Benzín (E5)	Benzín (E5)	NG/biometán	Nafta (B5)	Nafta (B5)		
(len benzín)					(len benzín)	(len benzín)	Etanol (E85)	H ₂ NG	Bionafta				
Skúška typu VIII ⁽¹⁹⁾	áno	áno	áno	áno	áno (len benzín)	áno (len benzín)	áno (len benzín)	áno (len benzín)	áno (len NG/biometán)	áno (len B5)	áno	nie	nie
Skúška typu IX ⁽¹⁹⁾	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	áno	nie áno pre CA	nie

Poznámka: Prehľad poznámok k prílohám je na konci prílohy VIII.

PRÍLOHA VI

Limitné hodnoty emisií znečisťujúcich látok, prahy OBD a limitné hodnoty hladiny zvuku pre typové schválenie a zhodu výroby

(A) Limity výfukových emisií po štarte za studena

(A1) Euro 4

Kategória vozidla	Názov kategórie vozidla	Trieda pohonu	Úroveň Euro	Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO)	Celková hmotnosť uhlíkovdíkuv (THC)	Hmotnosť oxidov dusíka (NO _x)	Hmotnosť častíc (PM)	Skúšobný cyklus
				L ₁ (mg/km)	L ₂ (mg/km)	L ₃ (mg/km)	L ₄ (mg/km)	
L1e-A	Bicykel s pohonným systémom	PI/CI/hybrid	Euro 4	560	100	70		ECE R47
L1e-B	Dvojkolesový moped	PI/CI/hybrid	Euro 4	1 000	630	170	—	ECE R47
L2e	Trojkoľesový moped	PI/CI/hybrid	Euro 4	1 900	730	170	—	ECE R47
L3e L4e (7) L5e-A L7e-A	— Dvojkolesový motocykel s postranným vozíkom a bez neho — Trojkoľka — Ťažká cestná štvorkolka	PI/PI hybrid, v _{max} < 130 km/h	Euro 4	1 140	380	70	—	WMTC, etapa 2
		PI/PI hybrid, v _{max} ≥ 130 km/h	Euro 4	1 140	170	90	—	WMTC, etapa 2
		CI/CI hybrid	Euro 4	1 000	100	300	80 (8)	WMTC, etapa 2
L5e-B	Úžitková trojkoľka	PI/PI hybrid	Euro 4	2 000	550	250	—	ECE R40
		CI/CI hybrid	Euro 4	1 000	100	550	80 (8)	ECE R40
L6e-A L6e-B	Lahká cestná štvorkolka, lahká štvorkolka	PI/PI hybrid	Euro 4	1 900	730	170		ECE R47
		CI/CI hybrid	Euro 4	1 000	100	550	80 (8)	ECE R47
L7e-B L7e-C	Ťažká terénna štvorkolka Ťažká štvorkolka	PI/PI hybrid	Euro 4	2 000	550	250	—	ECE R40
		CI/CI hybrid	Euro 4	1 000	100	550	80 (8)	ECE R40

(A2) Euro 5

Kategória vozidla	Názov kategórie vozidla	Trieda pohonu	Úroveň Euro	Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO)	Celková hmotnosť uhl'ovodíkov (THC)	Hmotnosť nemetánových uhl'ovodíkov (NMHC)	Hmotnosť oxidov dusíka (NO _x)	Hmotnosť častíc (PM)	Skúšobný cyklus
				L ₁ (mg/km)	L _{2A} (mg/km)	L _{2B} (mg/km)	L ₃ (mg/km)	L ₄ (mg/km)	
L1e-A	Bicykel s pohonným systémom	PI/CI/hybrid	Euro 5	500	100	68	60	4,5 ⁽⁹⁾	revidovaný WMTC ⁽¹⁰⁾
L1e-B-L7e	Všetky ostatné vozidlá kategórie L	PI/PI hybrid	Euro 5	1 000	100	68	60	4,5 ⁽⁹⁾	revidovaný WMTC
		CI/CI hybrid		500	100	68	90	4,5	revidovaný WMTC

(B) Emisné prahy palubnej diagnostiky

(B1) Euro 4, OBD etapy I

Kategória vozidla	Názov kategórie vozidla	Trieda pohonu	Úroveň Euro	Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO)	Celková hmotnosť uhlíkovodíkov (THC)	Hmotnosť oxidov dusíka (NO _x)	Skúšobný cyklus
				OT ₁ (mg/km)	OT ₂ (mg/km)	OT ₃ (mg/km)	
L6e-A	— Cestná ľahká štvorkolka	PI, CI alebo hybrid	Euro 4	3 610	2 690	850	ECE R47
L3e (5)	— Dvojkoľosový motocykel s postranným vozíkom a bez neho — Trojkolka — Ťažká cestná štvorkolka	PI/PI hybrid v _{max} < 130 km/h	Euro 4	2 170	1 400	350	WMTC, etapa 2
L4e (7)		PI/PI hybrid v _{max} ≥ 130 km/h		2 170	630	450	WMTC, etapa 2
L5e-A L7e-A		CI/CI hybrid		2 170	630	900	WMTC, etapa 2

(B2) Euro 5, OBD etapy I a OBD etapy II (4)

Kategória vozidla	Názov kategórie vozidla	Trieda pohonu	Úroveň Euro	Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO)	Hmotnosť neme-tánových uhlíkovodíkov (NMHC)	Hmotnosť oxidov dusíka (NO _x)	Hmotnosť častíc (PM)	Skúšobný cyklus
				OT ₁ (mg/km)	OT ₂ (mg/km)	OT ₃ (mg/km)	OT ₄ (mg/km)	
L3e-L7e (6)	Všetky vozidlá kategórie L okrem kategórie L1e a L2e	PI/PI hybrid	Euro 5	1 900	250	300	50	revidovaný WMTC
		CI/CI hybrid	Euro 5	1 900	320	540	50	revidovaný WMTC

(C) Limity emisií z odparovania

(C1) Euro 4

Kategória vozidla	Názov kategórie vozidla	Trieda pohonu	Úroveň Euro	Celková hmotnosť uhľovodíkov (THC) (mg/test)	Skúšobný cyklus
L3e L4e (7)	Dvojkolesový motocykel (13) s postranným vozíkom a bez neho	PI (11)	Euro 4	2 000	SHED
L5e-A	Trojkolka	PI (11)	Euro 4		
L6e-A	Lahká cestná štvorkolka	PI (11)	Euro 4		
L7e-A	Ťažká cestná štvorkolka	PI (11)	Euro 4		

(C2) Euro 5

Trieda vozidla ⁽¹²⁾	Názov kategórie vozidla	Trieda pohonu	Úroveň Euro	Skúška priepustnosti (mg/m ² /deň)		Celková hmotnosť uhlíkovdík (THC) v skúške SHED (mg/skúška)
				Palivová nádrž	Palivové potrubie	Životnosť podľa
L1e-A	Bicykel s pohonným systémom	PI ⁽¹¹⁾	Euro 5	1 500	15 000	1 500
L1e-B	Dvojkolesový moped		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L2e	Trojkoľesový moped		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L3e L4e ⁽⁷⁾	Dvojkolesový motocykel s postranným vozíkom a bez neho		Euro 5			1 500
L5e-A	Trojkoľka		Euro 5			1 500
L5e-B	Úžitková trojkoľka		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L6e-A	Lahká cestná štvorkoľka		Euro 5			1 500
L6e-B	Lahká štvorkoľka		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7e-A	Ťažká cestná štvorkoľka		Euro 5			1 500
L7e -B	Ťažké terénne štvorkoľky		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7e-C	Ťažká štvorkoľka		Euro 5	1 500	15 000	1 500

(D) Limity hladín zvuku – Euro 4 a Euro 5

Kategória vozidla	Názov kategórie	Úroveň hluku ⁽¹⁴⁾ [dB(A)] pre Euro 4	Skúšobný postup ⁽¹⁶⁾ pre Euro 4	Úroveň hluku ⁽¹⁵⁾ [dB(A)] pre Euro 5	Skúšobný postup pre Euro 5
L1e-A	Bicykel s pohonným systémom	63 ⁽¹⁴⁾	delegovaný akt/predpis EHK OSN č. 63		predpis EHK OSN č. 63
L1e-B	Dvojkolesový moped $v_{\max} \leq 25$ km/h	66			
	Dvojkolesový moped $v_{\max} \leq 45$ km/h	71			
L2e	Trojkoľesový moped	76	delegovaný akt/predpis EHK OSN č. 9		predpis EHK OSN č. 9
L3e	Dvojkolesový motocykel objem motora ≤ 80 cm ³	75	delegovaný akt/predpis EHK OSN č. 41		predpis EHK OSN č. 41
	Dvojkolesový motocykel 80 cm ³ < objem motora ≤ 175 cm ³	77			
	Dvojkolesový motocykel objem motora > 175 cm ³	80			
L4e	Dvojkolesový motocykel s postranným vozíkom	80			
L5e-A	Trojkoľka	80	delegovaný akt/predpis EHK OSN č. 9		predpis EHK OSN č. 9
L5e-B	Úžitková trojkoľka	80			
L6e-A	Lahká cestná štvorkolka	80	delegovaný akt/predpis EHK OSN č. 63		predpis EHK OSN č. 63
L6e-B	Lahká štvorkolka	80	delegovaný akt/predpis EHK OSN č. 9		predpis EHK OSN č. 9
L7e-A	Ťažká cestná štvorkolka	80			
L7e-B	Ťažká terénna štvorkolka	80			
L7e-C	Ťažká štvorkolka	80			

Poznámka: Prehľad poznámok k prílohám je na konci prílohy VIII.

PRÍLOHA VII

Životnosť zariadení na reguláciu znečisťujúcich látok

(A) Životnosť vozidiel kategórie L podľa najazdených kilometrov

Kategória vozidla	Názov kategórie vozidla	Životnosť podľa najazdených kilometrov pre Euro 4 a životnosť podľa najazdených kilometrov pre Euro 5 ⁽⁴⁾ (km)
L1e-A L3e-AxT (x = 1, 2 alebo 3)	— Bicykel s pohonným systémom — Dvojkolesový trialový motocykel	5 500
L1e-B L2e L3e-AxE (x = 1, 2 alebo 3) L6e-A L7e-B	— Dvojkolesový moped — Trojkolesový moped — Dvojkolesový motocykel enduro — Ľahká cestná štvorkolka — Ťažká terénna štvorkolka	11 000
L3e L4e ⁽⁷⁾ L5e L6e-B L7e-C	— Dvojkolesový motocykel s postranným vozíkom a bez neho ($v_{\max} < 130$ km/h) — Trojkolka — Ľahká štvorkolka — Ťažká štvorkolka	20 000
L3e L4e ⁽⁷⁾ L7e-A	Dvojkolesový motocykel s postranným vozíkom a bez neho ($v_{\max} \geq 130$ km/h) Ťažká cestná štvorkolka	35 000

(B) Faktory zhoršenia (DF)

Kategória vozidla	Názov kategórie vozidla	Euro 4 DF (-) DF (-)				Euro 5 DF ⁽⁴⁾ (-)							
		CO	HC	NO _x	PM	CO	THC		NMHC		NO _x		PM ⁽¹⁷⁾ ⁽⁴⁾
							PI	CI ⁽¹⁸⁾	PI	CI	PI	CI	CI
L1e-L7e	Všetky	1,3	1,2	1,2	1,1	1,3	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,0

Poznámka: Prehľad poznámok k prílohám je na konci prílohy VIII.

PRÍLOHA VIII

Sprísnené požiadavky na funkčnú bezpečnosť

Oblasť	Požiadavky
Povinná montáž zdokonalených brzdových systémov	<p>a) Nové motocykle ⁽²²⁾ subkategórie L3e-A1, ktoré sú sprístupnené na trhu, zaevidované a uvedené do prevádzky, majú byť vybavené protiblokovacím alebo kombinovaným brzdovým systémom, alebo obidvoma typmi zdokonalených brzdových systémov podľa výberu výrobcu.</p> <p>b) Nové motocykle subkategórií L3e-A2 a L3e-A3, ktoré sú sprístupnené na trhu, zaevidované a uvedené do prevádzky, majú byť vybavené protiblokovacím brzdovým systémom.</p> <p>Výnimka:</p> <p>L3e-AxE (x = 1, 2 alebo 3, dvojkoľosové motocykle enduro) a L3e-AxT (x = 1, 2 alebo 3, dvojkoľosové trialové motocykle) sú vyňaté z povinného namontovania zdokonalených brzdových systémov.</p>
Bezpečná jazda v zákrutách na cestách s tvrdým povrchom	Vozidlá kategórie L majú byť skonštruované tak, aby sa každé z kolies mohlo vždy otáčať odlišnou rýchlosťou, aby bola zaručená bezpečná jazda na cestách s tvrdým povrchom. Ak je vozidlo vybavené uzáverom diferenciálu, musí byť skonštruované tak, aby sa bežne odblokovalo.
Zlepšenie viditeľnosti vozidla a vodiča prostredníctvom automatického zapínania svetiel	<p>S cieľom zlepšiť ich viditeľnosť vozidlá kategórie L majú byť vybavené:</p> <p>a) v prípade vozidiel L1e: zariadeniami na osvetlenie a svetelnú signalizáciu podľa predpisu EHK OSN č. 74 Rev. 2, v ktorom sa vyžaduje, aby sa systém osvetlenia zapol automaticky;</p> <p>b) v prípade vozidiel L3e: podľa výberu výrobcu vozidla buď zariadeniami na osvetlenie a svetelnú signalizáciu podľa predpisu EHK OSN č. 53 Rev. 2 a jeho zmien 1 a 2, alebo určenými dennými svetlami spĺňajúcimi požiadavky predpisu EHK OSN č. 87 Rev. 2 a jeho zmien 1 a 2;</p> <p>c) v prípade všetkých ostatných vozidiel kategórie L: systém osvetlenia sa automaticky zapína podľa výberu výrobcu, určené denné svetlá, ktoré sa automaticky zapínajú ⁽²³⁾.</p>

Oblasť	Požiadavky
[Príloha II (B) 3] Elektrická bezpečnosť	V súlade s príslušnými požiadavkami predpisu EHK OSN č. 100 a normy ISO 13063 elektrické hnacie sústavy vozidiel kategórie L vybavené jedným alebo viacerými ťažnými motormi, ktoré sú prevádzkované elektrickou energiou a nie sú trvalo pripojené k sieti, ako aj ich komponenty a systémy vysokého napätia, ktoré sú galvanicky pripojené k zbernici vysokého napätia elektrickej hnacej sústavy, musia byť skonštruované tak, aby sa zabránilo akémukoľvek riziku v oblasti elektrickej bezpečnosti.
[Príloha II (B) 4] Požiadavky na vyhlásenie výrobcu o skúškach životnosti dôležitých systémov funkčnej bezpečnosti, častí a zariadenia	Výrobca vozidla poskytne vyhlásenie, že vozidlá vyrobené v súlade s článkom 22 ods. 2 musia byť schopné pri bežnom používaní, na aké sú určené, najazdiť minimálne vzdialenosť uvedenú nižšie do 5 rokov od prvej evidencie. Vzdialenosť sa rovná 1,5-násobku vzdialenosti špecifikovanej v prílohe VII v priamom vzťahu k príslušnej kategórii vozidla a danej úrovni emisií (t. j. úroveň Euro), podľa ktorých sa vozidlo typovo schvaľuje, požadovaná vzdialenosť však nesmie prekročiť 60 000 km pri žiadnej kategórii vozidiel.
[Príloha II (B) 5] Požiadavky na predné a zadné ochranné konštrukcie	Predná a zadná konštrukcia vozidiel kategórie L musí byť zhotovená tak, aby smerom von neboli orientované špicaté či ostré časti alebo výčnelky, ktoré by sa mohli zachytiť alebo výrazne zvýšiť závažnosť zranenia alebo možnosť tržného poranenia zraniteľných účastníkov cestnej premávky v prípade kolízie. Platí to pre prednú i zadnú konštrukciu vozidla.
[Príloha II (B) 10] Bezpečnosť kotvových úchytkov bezpečnostných pásov a bezpečnostných pásov	Záväzná požiadavka na kotvové úchytky bezpečnostných pásov a inštaláciu bezpečnostných pásov na vozidlách kategórií L2e, L5e, L6e a L7e vybavených karosériou.
[Príloha II (B) 15] Požiadavky týkajúce sa ochrany posádky vozidla vrátane vnútorného vybavenia a dverí vozidla	Vozidlá kategórie L2e, L5e, L6e a L7e vybavené karosériou sú skonštruované tak, aby nemali špicaté ani ostré časti alebo výčnelky, ktoré by mohli výrazne zvýšiť závažnosť zranenia vodiča alebo spolujazdcov. Vozidlá vybavené dvermi musia byť skonštruované tak, aby bolo zabezpečené, že dvere majú zodpovedajúce zámky a závesy.
[Príloha II (B) 17] Požiadavky na celistvosť konštrukcie vozidla	Výrobca musí vyhlásiť, že v prípade stiahnutia vozidla v dôsledku vážneho bezpečnostného rizika bude schvaľovaciemu orgánu a Komisii na vyžiadanie okamžite k dispozícii špecifická analýza konštrukcií vozidla, komponentov a/alebo častí vo forme inžinierskych výpočtov, virtuálnych skúšobných metód a/alebo skúšok konštrukcie. Typové schválenie vozidla nesmie byť udelené, ak existuje dôvod pochybovať o tom, že výrobca vozidla je schopný takú analýzu poskytnúť.

Poznámka: Prehľad poznámok k prílohám je na konci prílohy VIII.

Poznámky k prílohám I až VIII

- (1) Výkonnostné limity v prílohe I sú založené na maximálnom trvalom menovitom výkone pre elektricky poháňané vozidlá a na maximálnom čistom výkone pre vozidlá poháňané spaľovacím motorom. Hmotnosť vozidla je jeho hmotnosť v pohotovostnom stave.
- (2) Zaradenie vozidla L3e do subkategórie podľa toho, či má konštrukčnú rýchlosť vozidla menšiu alebo rovnajúcu sa 130 km/h, alebo vyššiu ako 130 km/h, je nezávislé od jeho zaradenia do tried výkonu pohonu L3e-A1 (aj keď nie je pravdepodobné, že dosiahnu 130 km/h), L3e-A2 alebo L3e-A3.
- (3) „X“ znamená, že toto nariadenie stanovuje záväzné požiadavky pre danú položku a príslušnú kategóriu, podrobné požiadavky sú stanovené v odkazovaných článkoch a odkazoch na dokumenty v tejto tabuľke.

„IF“ (if fitted) znamená „ak je vybavené (čím)“. Ak je vozidlo vybavené systémom, komponentom alebo samostatnou technickou jednotkou uvedenými v tabuľke, pretože tie sú povinné len pre niektoré z vozidiel patriacich do tejto kategórie, musí spĺňať požiadavky stanovené v delegovaných a vykonávacích aktoch. Takisto ak sa výrobca rozhodne dobrovoľne vybaviť vozidlo systémom, komponentom alebo samostatnou technickou jednotkou, musí spĺňať požiadavky stanovené v delegovaných a vykonávacích aktoch.

Prázdna kolónka znamená, že toto nariadenie nestanovuje v súvislosti s príslušnou položkou a kategóriou žiadne požiadavky.
- (4) Odkaz na článok 23 ods. 4 a 5.
- (5) Ak je (hybridný) motor(-y) vybavený(-é) funkciou stop/štart, výrobca musí zabezpečiť, aby spaľovací motor bežal na voľnobeh a so zvýšenými voľnobežnými otáčkami. Vozidlo musí byť schopné podrobiť sa skúške pri voľnej akcelerácii pre pohonné systémy, ktorých súčasťou je vznetový motor.
- (6) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES zo 6. mája 2009 o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich pripojných vozidiel (Ú. v. EÚ L 141, 6.6.2009, s. 12).
- (7) Len základný dvojkolesový motocykel, na ktorý je postranný vozík namontovaný, musí spĺňať príslušné emisné limity.
- (8) Len CI, tiež ak je vznetový motor súčasťou hybridného pohonu.
- (9) Uplatňuje sa len na motory s priamym vstrekovaním benzínu.
- (10) V štúdiu o účinkoch na životné prostredie uvedenej v článku 23 ods. 4 a 5 sa tiež uvedie informácia o uskutočniteľnosti emisných skúšok v revidovanom cykle WMTC pre iné vozidlá kategórie L ako L3e, L5e-A a L7e-A.
- (11) Motory PI na benzín, zmesi benzínu alebo etanol.
- (12) Nákladová efektívnosť regulácie emisií z odparovania sa vyhodnotí v štúdiu o účinkoch na životné prostredie uvedenej v článku 23 ods. 4 a 5, ktorá bude vykonaná pre Komisiu. Čo sa týka nákladovej efektívnosti, možné skúšky priepustnosti palivovej nádrže a palivového potrubia sa posúdia v tejto štúdiu ako alternatíva skúšky SHED pre subkategóriu vozidiel, ktoré nepodliehali skúške emisií z odparovania, ako je uvedené v článku 23 ods. 4 a 5.
- (13) $v_{\max} \geq 130$ km/h.
- (14) Pokiaľ Únia nepristúpi k predpisom EHK OSN č. 9, 41, 63 a 92 a neprijme tieto predpisy v rámci EHK OSN WP29 a v Únii vrátane pridružených rovnocenných limitov zvuku pre stupeň Euro 4 (napr. ako je uvedené v prílohe 6 k predpisu EHK OSN č. 41 pre motocykle L3e a L4e), vozidlá kategórie L musia spĺňať limity uvedené v prílohe VI (D). Ak Únia prijme predpisy EHK OSN č. 9, 41, 63 a 92, stanú sa povinnými vrátane limitov zvuku rovnocenných s limitmi uvedenými v prílohe VI (D) a nahradia skúšobné postupy v delegovanom akte o požiadavkách týkajúcich sa vplyvu na životné prostredie a výkonu pohonu.
- (15) Limity zvuku TBD Euro 5 sa zmenia v samostatnom akte prijatom v súlade s riadnym legislatívnym postupom uvedeným v článku 294 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.
- (16) Delegovaný akt prijatý podľa tohto nariadenia obsahuje postupy skúšok na hluk a bude nahradený predpismi EHK OSN č. 9, 41, 63 a 92.
- (17) Len pre motory PI DI a CI.
- (18) Uplatňuje sa aj na hybridné vozidlá.
- (19) Pozri prílohu V – opis typu skúšok, odkazy na limitné hodnoty a skúšobné postupy pre skúšky typu I až IX.

- (20) Pre vozidlá s elektrickým/hybridným elektrickým pohonom platia len zvukové požiadavky pre tiché vozidlá.
 - (21) Pozri prílohu IV – uplatňovanie dátumov v prípade sprísnených požiadaviek na bezpečnosť.
 - (22) Vozidlá kategórie L4e (motocykle s postranným vozíkom) sú vyňaté z požiadaviek a) a b) týkajúcich sa povinnej montáže zdokonalených brzdových systémov.
 - (23) Aby sa mohol spaľovací motor naštartovať, môže sa systém osvetlenia vypnúť počas spúšťacej fázy motora maximálne na 10 s.
-

PRÍLOHA IX

Tabuľka zhody
(uvedená v článku 81)

Smernica 2002/24/EC	Toto nariadenie
článok 1 ods. 1 prvý pododsek	článok 2 ods. 1
článok 1 ods. 1 druhý pododsek	článok 2 ods. 2
článok 1 ods. 1 tretí pododsek	článok 1 ods. 1 druhý pododsek
článok 1 ods. 2 a 3	článok 2 ods. 1, článok 4, príloha I
článok 2	článok 3
článok 3	články 26 a 27
článok 4 ods. 1	článok 29 ods. 1 a 2, článok 18
článok 4 ods. 2	článok 29 ods. 1, článok 33
článok 4 ods. 3	článok 33 ods. 3
článok 4 ods. 4	—
článok 4 ods. 5	článok 33 ods. 1 a 3
článok 4 ods. 6	článok 29 ods. 3
článok 5 ods. 1	článok 29 ods. 10 a článok 30 ods. 3
článok 5 ods. 2	článok 29 ods. 10
článok 5 ods. 3	článok 29 ods. 4
článok 6 ods. 1	článok 29 ods. 5
článok 6 ods. 2 prvý pododsek	článok 29 ods. 7
článok 6 ods. 2 druhý pododsek	článok 29 ods. 8
článok 7 ods. 1 prvý pododsek	článok 38 ods. 1
článok 7 ods. 1 druhý pododsek	článok 38 ods. 2
článok 7 ods. 2	—
článok 7 ods. 3	článok 56 ods. 2
článok 7 ods. 4	článok 39 ods. 2
článok 7 ods. 5	článok 56 ods. 2 prvý pododsek
článok 7 ods. 6	článok 56 ods. 2 druhý pododsek
článok 8 ods. 1	článok 39 ods. 1
článok 8 ods. 2	článok 39 ods. 2
článok 9 ods. 1	článok 9 a článok 37 ods. 4
článok 9 ods. 2	článok 34 ods. 1
článok 9 ods. 3	článok 34 ods. 1 a 3
článok 9 ods. 4	články 35 a 36

Smernica 2002/24/EC	Toto nariadenie
článok 9 ods. 5	článok 37 ods. 4
článok 10 ods. 1	článok 49 ods. 1
článok 10 ods. 2	článok 49 ods. 3
článok 10 ods. 3	článok 49 ods. 6
článok 10 ods. 4	článok 49 ods. 7
článok 11	—
článok 12	článok 48
článok 13	—
článok 14 ods. 1 písm. a)	článok 6 ods. 1
článok 14 ods. 1 písm. b) bod i)	článok 67 ods. 1, článok 64
článok 14 ods. 1 písm. b) bod ii)	—
článok 14 ods. 2 prvý pododsek	—
článok 14 ods. 2 druhý pododsek	článok 63 ods. 3
článok 15 ods. 1 a 2	článok 6 ods. 3 a 3
článok 15 ods. 3 prvý pododsek písm. a) bod i)	článok 42
článok 15 ods. 3 prvý pododsek písm. a) bod ii)	článok 2 ods. 2 písm. e)
článok 15 ods. 3 druhý pododsek	—
článok 15 ods. 3 písm. b)	—
článok 15 ods. 4	—
článok 16 ods. 1 a 2	článok 44
článok 16 ods. 3	článok 40
článok 17	články 72, 74 a 75
článok 18 ods. 1	článok 73 ods. 1
článok 18 ods. 2	článok 73 ods. 2
článok 19	—
článok 20	—
článok 21	článok 77 ods. 1
článok 22	—
článok 23	—
článok 24	—