EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 17.5.2018
COM(2018) 286 final

2018/0145 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

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

(Text s významem pro EHP)

{SEC(2018) 270 final} - {SWD(2018) 190 final} - {SWD(2018) 191 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Technologická změna se dotýká všech částí společnosti a hospodářství a přetváří život obyvatelům EU. Doprava není výjimkou z tohoto trendu. Nové technologie radikálně změnily situaci v oblasti mobility. Evropská unie a její průmysl se musí s touto výzvou vyrovnat a stát se světovou jedničkou v oblasti inovací, digitalizace a dekarbonizace. Prostřednictvím svých třech balíčků „Evropa v pohybu“ Komise zaujala komplexní přístup, aby zajistila, že se zmíněné politické priority promítnou do politiky EU v oblasti mobility.

Po strategii pro nízkoemisní mobilitu přijala Komise v květnu a listopadu 2017 ještě dva balíčky o mobilitě[1]. Je v nich stanoven konkrétní program k realizaci strategie pro nízkoemisní mobilitu a zajištění hladkého přechodu k čisté, konkurenceschopné a propojené mobilitě pro všechny. Evropská komise vyzývá Evropský parlament a Radu, aby zajistily rychlé přijetí těchto návrhů.

Tato iniciativa je součástí třetího balíčku opatření pro mobilitu „Evropa v pohybu“, který uplatňuje novou strategii průmyslové politiky ze září 2017 a Unie má díky němu plně využít přínosů plynoucích z modernizace mobility. Je důležité, aby budoucí systém mobility byl bezpečný, čistý a účinný pro všechny občany EU. Záměrem je zvýšit bezpečnost a dostupnost mobility na území Unie, zlepšit konkurenceschopnost evropského průmyslu, přispět k větší jistotě pracovních míst v EU a dosáhnout čistšího prostředí a lepší připravenosti na nevyhnutelný boj se změnou klimatu. Bude k tomu zapotřebí jasné odhodlání na straně Unie, členských států a dalších zúčastněných stran, a to i ve věci zpřísnění požadavků na bezpečnostní prvky silničních vozidel.

Bezpečnost silničního provozu je celoevropskou záležitostí, která se řeší integrovaným přístupem. Tradičně stojí na třech pilířích: účastníci silničního provozu (řidiči, chodci a cyklisté), vozidla a infrastruktura.

V posledních desetiletích se bezpečnost silničního provozu výrazně zlepšila. Pokrok při snižování počtu úmrtní na silnicích se však v posledních letech zastavil. Podle statistik nedošlo od roku 2013 na silnicích Unie k výraznějšímu snížení počtu úmrtí[2]. Některé členské státy se sice každoročně znatelně zlepšují, ale u jiných se počet úmrtí dokonce zvýšil, proto v celounijním měřítku počet úmrtí na silnicích stagnuje.

Celý rámec je nutno revidovat, aby lépe reagoval na změny v mobilitě, jež vyplývají ze společenských trendů (např. větší počty cyklistů a chodců, stárnutí obyvatelstva) a technologického vývoje. Předpokládá se, že bez nových iniciativ v oblasti bezpečnosti silničního provozu již bezpečnostní účinky dosavadního přístupu nedokáží vyvážit narůstající objem dopravy. Složitost situace vyžaduje dynamickou změnu přístupu, aby se v rámci celého spektra politik bezpečnosti silničního provozu daly důsledně a účinně řešit hlavní problémy. Z hlediska bezpečnosti vozidel to znamená, že u příslušných kategorií vozidel je třeba jako standard zavést širokou škálu vyspělých bezpečnostních opatření a zlepšit ochranu

[1] COM(2017) 283 final a COM(2017) 675 final.

[2] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/observatory/historical_evol.pdf

zranitelných účastníků silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté, osoby menšího vzrůstu a starší lidé.

Tento návrh se zabývá hlavním problémem, kterým je setrvale vysoký počet dopravních nehod, jenž následně vede k vysokému počtu úmrtí a vážných zranění, a stanoví opatření na zvýšení bezpečnosti vozidel, aby se nehodám předcházelo a snížil se jejich počet i závažnost, a dosáhlo se tak poklesu počtu úmrtí a vážných zranění. Tento návrh je třeba vnímat v úzké souvislosti s dalšími iniciativami, které jsou součástí třetího balíčku opatření v oblasti mobility, jako jsou například navrhované změny směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury[3]. Tyto iniciativy se rovněž snaží snížit počet úmrtí a zranění na silnicích EU, a mají tudíž společný horizont a vzájemně spolu souvisí. Některé systémy ve vozidlech, jako je systém pro udržování vozidla v jízdním pruhu a inteligentní systémy pro regulaci rychlosti vozidla, jsou navíc závislé na dobrém stavu silniční infrastruktury (silniční značení, ukazatele a kamery). Návrhy týkající se silniční infrastruktury a bezpečnosti vozidel se proto v některých oblastech vzájemně doplňují a palubní systémy mohou díky nim plně využít svůj bezpečnostní potenciál.

Na druhé straně musí celý rámec pro bezpečnost vozidel a infrastruktury brát v potaz velmi rychlý vývoj v oblasti propojeného a automatizovaného řízení. Proto existuje také úzká vazba se strategií Komise pro spolupracující inteligentní dopravní systémy (C-ITS)[4] a návrhem strategie EU pro mobilitu budoucnosti[5]. Aby vozidla obstála i do budoucna, musí být připravena na technologický rozvoj infrastruktury, ale také na to, že budou muset sama aktivně přispívat k tomu, aby se mohlo přejít na plně automatizované řízení. Povinné zavádění vyspělých bezpečnostních prvků do vozidel již nyní proto řidičům pomůže postupně si zvyknout na nové vlastnosti a posílí důvěru veřejnosti při procesu přechodu na autonomní provoz a jeho přijetí.

Návrh je rovněž plně v souladu se závěry Rady na základě Vallettského prohlášení, v němž ministři dopravy znovu potvrdili svůj závazek zvyšovat bezpečnost silničního provozu[6] a výslovně vyzvali Komisi, aby zvýšila ochranu účastníků silničního provozu, zejména jeho zranitelných účastníků, tím, že do vozidel budou zaváděny nové bezpečnostní prvky.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Směrnice 2007/46/ES[7] (která má být nahrazena nařízením, které se bude používat od 1. září 2020[8]) stanoví harmonizované požadavky na bezpečnost a ochranu životního prostředí, které musí motorová vozidla před uvedením na vnitřní trh splňovat, čímž usnadňuje volný pohyb vozidel. Poskytuje rámec, v němž působí velké množství samostatných regulačních aktů se zvláštními technickými požadavky pro různé typy vozidel.

---

3 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/54/ES ze dne 29. dubna 2004 o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely transevropské silniční sítě (Úř. věst. L 167, 30.4.2004, s. 39).

4 Sdělení Komise „Evropská strategie týkající se spolupracujících inteligentních dopravních systémů, milník na cestě ke spolupracující, propojené a automatizované mobilitě“ (COM(2016) 766 final).

5 Sdělení Komise „Na cestě k automatizované mobilitě: strategie EU pro mobilitu budoucnosti“ (COM(2018) 283).

6 http://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/valletta_declaration_on_improving_road_safety.pdf

7 Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

8 COM(2016) 31 final.

V této souvislosti jsou obecné nařízení o bezpečnosti vozidel[9], nařízení o bezpečnosti chodců[10] a nařízení o bezpečnosti vodíku[11] samostatnými regulačními akty v rámci postupu EU schválení typu. V Unii byly harmonizovány technické požadavky pro schvalování typu motorových vozidel ohledně řady bezpečnostních a environmentálních prvků, aby se v jednotlivých členských státech neuplatňovaly rozdílné požadavky a aby byla v celé Unii zajištěna vysoká úroveň bezpečnosti a ochrany zdraví.

Článek 17 obecného nařízení o bezpečnosti vozidel a článek 12 nařízení o bezpečnosti chodců Komisi ukládají, aby sledovala vývoj technologií pro zdokonalení bezpečnosti a zvážila možnost rozšíření oblasti působnosti aktuálně platných bezpečnostních prvků vozidel na další/všechny kategorie vozidel, čímž by se nové vyspělé bezpečnostní prvky dostaly do aktualizovaných právních předpisů Unie a zlepšila ochrana zranitelných účastníků silničního provozu.

Tento návrh v souladu s výše uvedenými požadavky stanoví nezbytné přizpůsobení stávajících právních předpisů Unie technickému pokroku a zároveň zavádí nové prvky bezpečnosti vozidel, které mohou na silnicích potenciálně zachránit mnoho životů.

Návrh je rovněž v souladu s nařízením (EU) 2015/758[12], které od 31. března 2018 vyžaduje, aby byly všechny nové typy osobních automobilů a dodávek vybaveny systémem eCall, který v případě vážné nehody automaticky vytočí evropské jednotné číslo tísňového volání 112. Předpokládá se, že eCall urychlí reakci záchranného systému a ročně by mohl zachránit odhadem až 2 500 životů. Smyslem systému eCall je zmírnit v EU následky vážných dopravních nehod, naproti tomu tento návrh si klade za cíl dopravním nehodám zcela zabránit nebo zmenšit jejich závažnost, aby poklesl počet úmrtí a vážných zranění.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Obecněji lze říci, že tento návrh přispěje k prioritám spojeným s růstem, pracovními místy a investicemi v Unii, podpoří nejúčinnější inovace a udrží v Evropě kvalitní pracovní místa, přispěje také k digitalizaci vnitřního trhu prosazováním bezpečnostních prvků, které jsou považovány za klíčové základní technologie pro nástup a podporu rozsáhlého zavádění automatizovaných vozidel v Unii.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Právním základem této iniciativy je článek 114 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU).

---

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

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

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

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

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Uplatní se zásada subsidiarity, jelikož návrh nespadá do výlučné pravomoci Unie. Cílů návrhu nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států z následujících důvodů:

Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel, pokud jde o řadu bezpečnostních a environmentálních prvků, byly harmonizovány na úrovni Unie a samostatný poustup členských států v této věci by celý systém schvalování typu narušil. Opatření Unie je nezbytné, aby nevznikaly překážky pro jednotný trh a podařilo se lépe dosáhnout cílů návrhu. Zabrání se rovněž fragmentaci vnitřního trhu, k níž by jinak došlo, a zvýší se bezpečnost a environmentální výkonnost vozidel. Návrh je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

- **Proporcionalita**

Jak je uvedeno v posouzení dopadů, návrh je v souladu se zásadou proporcionality, poněvadž nepřesahuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení cílů, kterými jsou snížení počtu úmrtí na silnicích v Unii a současně zajištění řádného fungování vnitřního trhu a vysoké úrovně všeobecné bezpečnosti a ochrany životního prostředí.

Tento návrh odráží nejvyšší bezpečnostní normy pro všechna vozidla, včetně lehkých užitkových vozidel (kategorie N_1), u nichž jsou náklady na upřednostňovanou variantu (variantu č. 3) o něco vyšší než přínosy. V tomto případě jsou však zohledněny další aspekty, jako například aby politika byla soudržná, všichni výrobci automobilů na vnitřním trhu měli rovné podmínky, aby pracovníci nebyli vystaveni většímu riziku a výrobci mohli snižovat náklady díky úsporám z rozsahu, stejně jako skutečnost, že lehká užitková vozidla jsou mnohdy postavena na stejné platformě jako osobní automobily, s nimiž sdílejí i jiné součásti. Výrobci kromě toho budou mít dostatek času, aby se mohli novým požadavkům přizpůsobit, a tento návrh se tudíž považuje za přiměřený.

Kromě toho návrh přináší zjednodušení právního prostředí, což sníží administrativní náklady vnitrostátním orgánům a celému odvětví. V posouzení dopadů se rovněž dospělo k závěru, že plánovaná opatření nebudou mít výraznější dopad na malé a střední podniky (viz oddíl 6.3).

- **Volba nástroje**

Návrh se týká tří vzájemně souvisejících nařízení – o obecné bezpečnosti vozidel, o bezpečnosti chodců a o bezpečnosti vodíku – proto bylo jako nástroj zvoleno rovněž nařízení. Díky rozsahu navrhovaných změn a tomu, že ustanovení nařízení o bezpečnosti chodců a o bezpečnosti vodíku jsou do značné míry zastaralá a je třeba je nahradit příslušnými předpisy OSN (č. 127 a 134), a vzhledem k dalšímu zjednodušení právních předpisů bylo považováno za vhodné připravit nový právní akt, který zcela nahradí a zruší všechna tři nařízení včetně jejich zastaralých prováděcích opatření.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ EX POST, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

U obecného nařízení o bezpečnosti se neprovádělo hodnocení *ex post*.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Formální veřejná konzultace Komise k návrhu proběhla mezi 31. červencem a 22. říjnem 2017. Ještě předtím se uskutečnily další cílené konzultace, konkrétně:

– obecné setkání se zúčastněnými stranami v červenci 2014 v rámci 124. zasedání pracovní skupiny pro motorová vozidla (odborná skupina Komise zahrnující zúčastněné strany z veřejného a soukromého sektoru),

– navazující cílená (osobní) dvoudenní konzultace se zúčastněnými stranami v říjnu 2014,

– na 131. zasedání pracovní skupiny pro motorová vozidla dne 16. února 2016 představila Komise členským státům a zúčastněným stranám soubor 19 možných opatření, jež přicházejí v úvahu v souvislosti s revizí obecného nařízení o bezpečnosti vozidel a nařízení o bezpečnosti chodců,

– v listopadu 2016 proběhla další intenzivní konzultace se zúčastněnými stranami (72 účastníků zastupujících 32 akademických / výzkumných organizací, skupiny prosazující bezpečnost, výrobci vozidel, dodavatelské odvětví automobilového průmyslu, místní / národní vlády a další příslušní odborníci).

Hlavním cílem těchto rozsáhlých konzultací bylo na jedné straně informovat zúčastněné strany o tom, jak se Komise staví k dalšímu postupu ve věci bezpečnosti vozidel, a na druhé straně všechny zúčastněné strany co nejtransparentněji seznámit s veškerými údaji, parametry, názory odborníků a jejich zdroji, o něž by se opíralo posouzení dopadů, pokud jde o soubory údajů, zejména míru dobrovolného využívání systému bezpečnosti vozidel, technologické náklady, efektivitu technologií a cílovou populaci obětí dopravních nehod. Při těchto konzultacích si zúčastněné strany rovněž mohly udělat vlastní úsudek a klíčové z použitých údajů validovaly jako dostatečně a náležitě spolehlivé, relevantní a aktuální. Výsledek konzultací byl následně použit jako základ k přípravě návrhu a průvodního posouzení dopadů.

• **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

V souvislosti s plánovanou revizí obecného nařízení o bezpečnosti vozidel a nařízení o bezpečnosti chodců zveřejnila Komise v březnu 2015 studii „Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users“[13] (*Přínos a proveditelnost souboru nových technologií a neregulovaných opatření v oblasti bezpečnosti cestujících ve vozidlech a ochrany zranitelných účastníků silničního provozu*). Studie uvádí přehled více než 50 dostupných bezpečnostních opatření, jimiž by bylo možné dále snížit počet úmrtí a zranění v silničním provozu (včetně poměrů přínosy/náklady).

V prosinci 2016 zveřejnila Komise zprávu pro Evropský parlament a Radu „Záchrana životů: zvyšování bezpečnosti vozidel v EU“[14]. Pracovní dokument útvarů Komise[15] připojený k této zprávě předkládá 19 možných regulačních opatření, která by byla účinná pro další snížení počtu dopravních nehod a jejich obětí.

V rámci přípravy posouzení dopadů této iniciativy zveřejnila Komise v květnu 2017 druhou studii „In depth cost-effectiveness analysis of the identified measures and features regarding the way forward for EU vehicle

13 http://bookshop.europa.eu/en/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/;pgid=Iq1Ekni0.1lSR0OOK4MycO9B0000BAJ9tQVy;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

14 Zpráva o monitorování a posouzení pokročilých bezpečnostních prvků vozidel, jejich rentability a proveditelnosti pro účely revize nařízení o obecné bezpečnosti vozidel a nařízení o ochraně chodců a jiných zranitelných účastníků silničního provozu (COM (2016) 787 final).

15 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:431:FIN

safety“ (*Hloubková analýza nákladů a přínosů identifikovaných opatření a prvků v souvislosti s dalším vývojem bezpečnosti vozidel v EU*), která obsahuje podrobnější analýzu nákladů a přínosů 19 vybraných potenciálních regulačních opatření[16].

- **Posouzení dopadů**

Tato iniciativa se opírá o posouzení dopadů, které obdrželo kladné stanovisko s výhradami poté, co je dne 17. ledna 2018 projednal Výbor pro kontrolu regulace. Výhrady Výboru pro kontrolu regulace se týkaly tří hlavních aspektů:

– Výbor pro kontrolu regulace měl za to, že zpráva o posouzení dopadů dostatečně nevymezila očekávaný přínos této iniciativy v rámci komplexního přístupu systému „Safe“ k bezpečnosti silničního provozu a patřičně nevysvětlila vztah a doplňkovost se souběžnou iniciativou v oblasti bezpečnosti silniční infrastruktury;

– Výbor pro kontrolu regulace rovněž postrádal soudržnost mezi problémem (stagnace snižování počtu úmrtí na silnicích), jeho příčinami, cíli iniciativy a pojetím navrhovaných variant;

– Výbor pro kontrolu regulace poukázal na skutečnost, že ze zprávy jasně nevyplývá, jak byla jednotlivá opatření vybrána a jaké jsou jejich odhadované náklady a přínosy, ani jaká je úloha a stanoviska stran, které jsou do procesu zapojeny.

Ve svém stanovisku rovněž upozornil, že iniciativa by měla pamatovat i na program REFIT a dále, že by mělo být podrobněji vysvětleno, proč byla u lehkých užitkových vozidel dána přednost variantě 3.

K vypořádání těchto připomínek bylo konečné posouzení dopadů doplněno o tyto prvky:

– v oddíle 1.4 je vysvětlen vztah a doplňkovost této iniciativy se souběžnou iniciativou týkající se bezpečnosti silniční infrastruktury;

– iniciativy jsou uvedeny do souvislosti se společným základním přístupem, přičemž jsou vysvětleny jejich příspěvky ke společným cílům a metodice studií, o něž se opírají, aby bylo zřejmé, co bylo podniknuto k zamezení dvojího započtu (podrobnosti jsou uvedeny v oddíle 2.1 a v příloze 4);

– do oddílu 2.1 byly přidány podrobnosti ohledně přístupu v rámci systému „Safe“ a také další možné příčiny stagnace snižování počtu úmrtí na silnicích (příčiny nehod, rozmanitost obyvatelstva, faktory související s účastníky silničního provozu a obecné problémy spojené s chováním při řízení);

– k lepšímu pochopení struktury definice problému a faktorů, které jsou možná méně ucelené povahy, zato však mají mnohem větší význam z hlediska systémů ve vozidlech, přičemž jim to nijak neubírá na relevantnosti, byl přidán nový oddíl 2.2, který propojuje hlavní problémy v oblasti bezpečnosti silničního provozu s problémy souvisejícími s vozidly a jejich bezpečností;

– intervenční logika v oddílech 5.1 až 5.4 je důsledněji navázána na hlavní problémy, cíle a varianty. Bylo změněno pojmenování cílů a variant, aby bylo jasné, že se tato iniciativa

[16] GSR 2, TRL, May 2017: https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/77990533-9144-11e7-b92d-01aa75ed71a1

nezaměřuje na ochranu konkrétních skupin účastníků silničního provozu a zanedbává ostatní. Cíle jsou ještě blíže objasněny prostřednictvím pojmu ochrany v případě nehody, společně s tím, že potenciálně lze dosáhnout toho, aby k nehodám vůbec nedocházelo;

– oddíl 5 nyní vysvětluje vzájemné působení a úlohu zúčastněných stran v procesu výběru jednotlivých opatření a hodnocení jejich přínosů a účinnosti (ve vícero krocích), jakož i způsob, jakým se za přispění zúčastněných stran dospělo k závěrečnému posouzení nákladů a přínosů jednotlivých opatření ve vztahu k opatřením sdruženým;

– oddíl 2.8 byl upraven, aby dokázal lépe vysvětlit očekávané zjednodušení právního rámce, další postup, pokud jde o možná zastaralá ustanovení právních předpisů, a také nastínit, jakým směrem se do budoucna budou ubírat pravidla bezpečnosti vozidel; a

– v oddíle 8 bylo přidáno odůvodnění a objasnění toho, proč byla do varianty 3 zařazena i lehká užitková vozidla, přičemž se argumentuje tím, že vozidla většiny evropských výrobců jsou již bezpečnější, než se v současné době požaduje, dále rovnými podmínkami pro výrobce, synergiemi v konstrukci vozidel, sdílením nákladů, stanovisky zúčastněných stran a zvýšeným rizikem újmy pro omezenou kategorii osob, jmenovitě pro pracovníky využívající lehká užitková vozidla na pracovišti.

Shrnutí zprávy o posouzení dopadů a stanoviska Výboru pro kontrolu regulace jsou zveřejněna na těchto odkazech:

[…]

[…]

Posouzení dopadů přezkoumalo tři obecné varianty:

- Varianta 1 „Plošné zavedení vyspělých a široce dostupných bezpečnostních prvků“ spočívá v zavádění bezpečnostních prvků/systémů, které jsou již technologicky vyzrálé. Budou chránit zejména cestující ve vozidle. Provádění začne ode dne použitelnosti nařízení.
- Varianta 2 „Zavedení široce dostupných a méně běžně dostupných bezpečnostních prvků jakožto standardního vybavení“ zahrnuje variantu 1 a bezpečnostní prvky, které jsou v současné době již k dispozici a montují se do vozového parku, avšak jsou zatím méně běžné a potřebují ještě dozrát, aby je bylo možné využívat u všech kategorií vozidel a tržních segmentů (provádění začíná 24 měsíců od data použitelnosti nařízení). Obsahuje rovněž opatření k tomu, aby řidič neodvracel pozornost od řízení, a na celkovou ochranu zranitelných účastníků silničního provozu.
- Varianta 3 „Zavedení celého souboru bezpečnostních prvků podporujících inovace“ se skládá z varianty 2 a dalších bezpečnostních řešení, která jsou proveditelná a na trhu se již nabízejí, přestože zatím nejsou příliš rozšířena, mohou však nejvíce snížit počet obětí v Unii a podpořit inovace na poli bezpečnostních řešení v automobilovém průmyslu. Jediným prvkem s odloženým datem zahájení provádění ve srovnání s předchozími variantami je požadavek, aby měli řidiči nákladních vozidel přímý výhled na nechráněné účastníky silničního provozu (provádění začíná 48 měsíců od data použitelnosti nařízení).

Upřednostňovanou možností je varianta 3. Předpokládá se, že tato varianta zabrání největšímu počtu úmrtí a vážných zranění na straně cestujících i nechráněných účastníků silničního provozu a její celkové náklady přitom zůstanou na přijatelné úrovni. Rovněž zajišťuje jednotný a nediskriminační přístup ke všem kategoriím vozidel.

Očekávané přínosy:

- Předpokládá se, že během 16letého období pomůže zavedení nových bezpečnostních prvků snížit počet úmrtí o 24 794 a vážných zranění o 140 740.

- V současné hodnotě je přínos vyčíslen na 72,8 miliardy EUR.

- Dále se očekává, že díky menšímu počtu nehod se sníží i množství dopravních kolon, přestože tyto výhody nelze vyčíslit. Občané by však měli ušetřit čas, měla by vzrůst produktivita podniků a z hlediska správních orgánů by se mělo projevit i lepší využití stávající silniční infrastruktury.

- V neposlední řadě se očekává, že díky inteligentním systémům ovládání rychlosti a monitorování tlaku v pneumatikách dojde ke snížení emisí z vozidel a zlepšení kvality ovzduší, ačkoli ani tyto přínosy nelze vyčíslit.

Očekávané náklady:

- Předpokládané celkové náklady pro výrobce automobilů (jednorázové a průběžné výrobní náklady) budou v současné hodnotě činit 57,4 miliardy EUR.

- Ve střednědobém a dlouhodobém horizontu se nepředpokládá, že by se v důsledku navrhovaných bezpečnostních opatření výrazněji zvýšila maloobchodní cena vozidel, a při analýze nákladů a přínosů se proto nepočítalo s žádným mimořádným dopadem na počet prodaných automobilů.

- Na straně vnitrostátních správních orgánů se neočekávají žádné zvláštní dodatečné náklady, neboť nové prvky bezpečnosti vozidel budou zařazeny do stávajícího rámce pro schvalování typu.

Celkové ukazatele přínosů/nákladů:

- Celkový čistý přínos ve výši 15,4 miliardy EUR.

- Nejpříznivější odhad poměru nákladů a přínosů upřednostňované varianty je 1,27.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Nepředpokládá se, že by měl tento návrh výraznější dopad na regulační zatížení výrobců nebo vnitrostátních orgánů, neboť schvalování typu vozidel je již součástí stávajícího právního rámce, do něhož se budou začleňovat i veškeré nové bezpečnostní prvky.

Ačkoli lze příslušné postupy zkoušení a certifikace vozidel provádět v rámci stávající infrastruktury pro schvalování typu, která je v členských státech k dispozici, je třeba počítat s

dodatečnými náklady na zkoušení a certifikaci. Nicméně tyto náklady jsou zanedbatelné[17] ve srovnání s celkovými náklady na vývoj nového modelu vozidla (běžně několik set milionů až několik miliard eur).

V současnosti platné obecné nařízení o bezpečnosti zavedlo nejen řadu opatření pro bezpečnost vozidel, ale na základě doporučení skupiny na vysoké úrovni CARS21[18] se rovněž snažilo o zjednodušení tím, že 38 směrnic Evropského společenství nahradilo rovnocennými a celosvětově harmonizovanými předpisy OSN. Stejně tak tento návrh zruší několik nařízení EU, jimiž se provádí obecné nařízení o bezpečnosti vozidel, nařízení o bezpečnosti chodců a nařízení o bezpečnosti vodiku, a nahradí je rovnocennými předpisy OSN, k nimž Unie mezitím přistoupila. Dále zjednodušuje právní předpisy tím, že tato tři nařízení konsoliduje do jednoho právního předpisu.

- **Základní práva**

Tento návrh se může dotknout práv fyzických osob, jež jsou zaručena podle článků 7 a 8 Listiny, pokud jde o soukromí a ochranu osobních údajů. Některé z údajů shromažďovaných v zapisovači údajů o události nebo prostřednictvím systémů, které mají být do vozidel montovány, jako je například monitorování ospalosti a pozornosti řidiče nebo vyspělé rozpoznávání jeho rozptýlenosti, mohou být osobními údaji týkajícími se identifikované nebo identifikovatelné fyzické osoby. Identifikovatelnou fyzickou osobou je osoba, kterou lze přímo či nepřímo identifikovat, zejména s odkazem na určitý identifikátor, například jméno, identifikační číslo, lokační údaje, síťový identifikátor, nebo na jeden či více zvláštních prvků fyzické, fyziologické, genetické, psychické, ekonomické, kulturní nebo společenské identity této fyzické osoby. Veškeré zpracování osobních údajů by mělo probíhat v souladu s právními předpisy EU o ochraně údajů, zejména s obecným nařízením o ochraně osobních údajů[19].

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nebude mít žádný dopad na rozpočet Unie.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsob monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Evropská komise bude i nadále sledovat technický pokrok v automobilovém průmyslu a v případě potřeby navrhne změnu příslušných právních předpisů, aby zahrnovaly nové bezpečnostní prvky. Rovněž se bude nadále aktivně podílet na procesu harmonizace norem na mezinárodní úrovni a povede jej (Evropská hospodářská komise OSN – EHK OSN).

Aby nové nařízení obstálo i do budoucna, bylo považováno za vhodnější řešit veškerý přezkum těchto bezpečnostních předpisů pro vozidla dynamičtěji, zejména s ohledem

---

[17] Kontrola účelnosti právního rámce pro schvalování typu motorových vozidel – http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=9407681

[18] KOM(2007) 22 v konečném znění – Skupina na vysoké úrovni CARS 21 byla pověřena, aby vypracovala doporučení pro krátkodobou, střednědobou a dlouhodobou veřejnou politiku a regulační rámec pro evropský automobilový průmysl, která by zvýšila jeho konkurenceschopnost ve světě a zaměstnanost a zároveň podpořila další pokrok v oblasti bezpečnosti a ochrany životního prostředí, a to za cenu, která by pro spotřebitele byla přijatelná: http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/1891/attachments/1/translations/en/renditions/pdf

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

na celkový technický pokrok a nové potřeby v oblasti bezpečnosti. V této souvislosti lze říci, že mezinárodní vývoj právních předpisů na půdě EHK OSN, jakož i častá potřeba přizpůsobení těchto pravidel, tento přezkumný proces automaticky urychlují.

Komise je odhodlána prosazovat a podporovat nový vývoj co nejdříve poté, co budou na úrovni EHK OSN k dispozici podrobné technické požadavky na pokročilé systémy vozidel. Avšak nebude-li příprava v EHK OSN postupovat potřebným tempem, je Komise odhodlána tyto požadavky stanovit v rámci EU schválení typu. Komise se rovněž bude snažit zajistit, aby předpisy OSN přijaté s podporou Unie byly definovány podle nejvyšších standardů dostupných technologií bezpečnosti silničního provozu a pravidelně procházely aktualizací.

Zavedení zapisovače údajů o události (nehodě), který uchovává řadu klíčových údajů o vozidle bezprostředně před okamžikem vzniku události (nejčastěji aktivace airbagu), v jejím průběhu a po ní, by se mělo považovat za důležitý a správný krok k získání podrobných údajů o nehodách v celé EU. Takové zařízení není v současnosti dostatečně rozšířeno, je však nezbytné ke komplexnímu sledování schopností vozidel z hlediska bezpečnosti silničního provozu. Informace ze zapisovače usnadní hloubkovou analýzu bezpečnosti silničního provozu a posuzování účinnosti konkrétních bezpečnostních opatření. Z tohoto důvodu by členské státy měly být rozhodně vybízeny k důkladnější analýze silničních nehod v Unii a poskytování komplexních zpráv o situaci na svém území. Prostřednictvím různých platforem pro sdílení poznatků by bylo vhodné členské státy ještě více podpořit při analýze a zlepšování bezpečnosti silničního provozu na jejich území[20].

- Informativní dokumenty (u směrnic)

Nevztahuje se na tento návrh.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Obecně řečeno odkazuje tento návrh na nařízení (EU) 2018/[...] o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, neboť harmonogramy uplatňování obou nařízení jsou kompatibilní.

Kapitola I (Předmět, oblast působnosti a definice):

Článek 1 – vzhledem k navrhované konsolidaci obecného nařízení o bezpečnosti vozidel a nařízení o bezpečnosti chodců zachovává tento návrh předmět obecného nařízení o bezpečnosti a doplňuje odkaz na požadavky na ochranu cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu.

Článek 2 – oblast působnosti obecného nařízení o bezpečnosti je v zásadě zachována, avšak v případě aktuálně platných bezpečnostních prvků vozidel a souvisejících výjimek byla oblast působnosti rozšířena, aby zahrnovala i jiné kategorie vozidel (nebo všechny), a aby se odstranily příslušné výjimky (byly například zrušeny stávající výjimky pro automobily SUV a dodávky).

[20] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/national-road-safety-strategies_en.pdf

Článek 3 – byla přidána řada nových definic, aby byly podchyceny nově zaváděné bezpečnostní prvky vozidel.

Kapitola II (články 4 až 11):

Podle podobné logiky jako u v současnosti platného obecného nařízení o bezpečnosti vozidel stanoví článek 4 obecné technické požadavky na schvalování typu vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a uvádí seznam bezpečnostních oblastí, pro něž jsou podrobná pravidla rozpracována v sekundárních právních předpisech (nebo které je třeba vypracovat). Je zařazen odkaz na přílohu I, v níž jsou uvedeny všechny předpisy OSN, které se v EU povinně uplatňují, a na přílohu II, která obsahuje podrobné informace o příslušných požadavcích na bezpečnost vozidla, jejich působnost a související sekundární právní předpisy, ať již existující, nebo které je třeba v rámci této iniciativy teprve vypracovat.

Tento návrh rovněž počítá s tím, že Komise bude prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci zmocněna měnit a určovat podrobná pravidla a technické požadavky a rovněž měnit přílohu I a II s ohledem na technický pokrok a vývoj právních předpisů na úrovni OSN a Unie.

Článek 5 rozšiřuje oblast působnosti stávajícího požadavku na montáž systému monitorování tlaku v pneumatikách z osobních automobilů na všechny kategorie vozidel.

Článek 6 ukládá řadu pokročilých bezpečnostních prvků pro všechna vozidla (např. inteligentní systém pro regulaci rychlosti, systémy na rozpoznávání ospalosti/rozptýlenosti řidiče, detekce zpětného chodu, usnadnění montáže alkoholového imobilizéru).

Článek 7 stanoví zvláštní požadavky pro osobní automobily a dodávky a zejména vyžaduje, aby byly vybaveny zapisovačem údajů o události (nehodě) a aby jejich návrh a konstrukce počítaly s rozšířenou ochrannou zónou pro náraz hlavy zranitelných účastníků silničního provozu.

Článek 8 stanoví požadavky na systémy čelní ochrany.

Článek 9 stanoví zvláštní požadavky na nákladní vozidla a autobusy a zejména vyžaduje, aby byly vybaveny systémem detekce a varování o pohybu zranitelných účastníků silničního provozu v těsné blízkosti přídě a boku vozidla při okraji vozovky a byly navrženy a vyrobeny tak, aby byli nechránění účastníci silničního provozu lépe viditelní ze sedadla řidiče.

Na rozdíl od osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel nenavrhuje Komise v případě nákladních vozidel a autobusů měnit vyspělé systémy nouzového brzdění tak, aby při zjištění nechráněných účastníků silničního provozu brzdily samočinně. Rozbor nehod, z něhož vychází tato iniciativa, poukazuje na to, že pokud jsou chodci nebo cyklisté ve velmi těsné blízkosti kabiny řidiče, tj. nacházejí se v tzv. „slepé zóně“, a když se těžké nákladní vozidlo pohybuje velmi pomalu (jede rovně nebo se otáčí) nebo se rozjíždí, hrozí, že tyto osoby přejede. Při tak nízkých rychlostech ovšem detekční systémy spojené s autonomním brzděním nemusí být dostatečně účinné. V současné době tedy neexistuje systém, který by dokázal tomuto typu nehody – přejetí při nízké rychlosti – účinně zabránit a není jisté, kdy, nebo zda vůbec bude k dispozici. Z posouzení vyplynulo, že v tomto případě nelze věc vyřešit pouhým naprogramováním systému. Z přípravného výzkumu spíše plyne, že signalizace přítomnosti nechráněného účastníka silničního provozu řidiči je účinnější, může-li řidič jeho přítomnost přímo sledovat pomocí zrcátek nebo zdokonalených čelních skel a bočních oken, které nemají slepé zóny. Předpokládá se proto, že se chodci a cyklisté budou v provozu cítit bezpečněji,

poněvadž s řidičem v takto zdokonalené kabině budou moci udržovat oční kontakt. Jestliže však samočinné brzdění za takových situací bude technicky proveditelné, bude možné příslušné předpisy technickému pokroku přizpůsobit.

Článek 10 stanoví zvláštní požadavky pro vozidla na vodíkový pohon a příloha V obsahuje požadavky, které musí splňovat materiály na výrobu vodíkových systémů a jejich konstrukčních částí.

Článek 11 stanoví zvláštní požadavky na automatizovaná vozidla a zejména obsahuje seznam oblastí bezpečnosti, pro něž je třeba dále rozvíjet podrobná pravidla a technická ustanovení jako základ pro zavádění automatizovaných vozidel.

Kapitola III (Závěrečná ustanovení):

Navrhuje se zmocnit Komisi k přijímání aktů v přenesené pravomoci, aby mohla aktualizovat přílohy na základě technického pokroku a vývoje právních předpisů, jakož i stanovit podrobná pravidla pro zvláštní postupy, zkoušky a technické požadavky na schvalování typu vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků s ohledem na zvláštní požadavky stanovené v tomto návrhu. Článek 12 upřesňuje náležitosti přenesených pravomocí, které se Komisi v tomto ohledu svěřují.

Článek 13 obsahuje přechodná ustanovení.

Článek 14 odkazuje na data provedení jednotlivých požadavků na bezpečnost, jak je uvedeno v příloze II. Příslušná data provedení nově zavedených požadavků:

– převážná část bezpečnostních opatření začne v případě nových typů platit od data použitelnosti nařízení a u všech nově vyrobených vozidel pak 24 měsíců po uplynutí tohoto data,

– jen malá část opatření (celkem tři) začne v případě nových typů platit po uplynutí 24 měsíců od data použitelnosti nařízení a v případě všech nových vozidel pak 48 měsíců od tohoto data,

– požadavky na lepší přímou viditelnost u nákladních vozidel a autobusů (čl. 9 odst. 4) potřebují k provedení delší dobu, poněvadž si vyžádají kompletní přepracování kabiny – v případě nových typů začnou platit 48 měsíců od data použitelnosti nařízení a v případě všech nových nákladních vozidel a autobusů pak 84 měsíců po tomto datu.

Článek 15 zavádí nezbytné změny v příloze II nařízení (EU) 2018/[...], které vyplývají z přijetí tohoto návrhu.

Článek 16 zrušuje tři uvedená nařízení (o obecné bezpečnosti vozidel, bezpečnosti chodců a bezpečnosti vodíku) i jejich zastaralé sekundární právní předpisy[21].

Článek 17 stanoví datum použitelnosti tohoto nařízení na 36 měsíců ode dne jeho vstupu v platnost. Komise tak bude moci předem přijmout příslušné akty v přenesené pravomoci a výrobci budou mít dostatek času, aby se novým požadavkům přizpůsobili.

[21] Všechna prováděcí opatření přijatá podle nařízení (ES) č. 661/2009 regulativním postupem s kontrolou budou na základě zmocnění stanovených pro Komisi v tomto návrhu uvedena do souladu s novým rámcem pro projednávání ve výborech, který byl zaveden Smlouvou o fungování EU.

2018/0145 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

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

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 114 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[22],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[23],

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/...[24+] stanoví správní předpisy a technické požadavky na schvalování typu nových vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků s cílem zajistit řádné fungování vnitřního trhu a poskytnout vysokou úroveň bezpečnosti a environmentální výkonnosti.

(2) Toto nařízení je regulačním aktem pro účely postupu EU schválení typu stanoveného nařízením (EU) 2018/...[+]. Příloha II uvedeného nařízení by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.

(3) V posledních desetiletích přispěl vývoj bezpečnosti vozidel k celkovému snížení počtu smrtelných a vážných zranění při dopravních nehodách. Tento pokles se však v poslední době v Unii zastavil kvůli různým faktorům, například strukturálním a behaviorálním, a bez nových iniciativ v oblasti bezpečnosti silničního provozu již bezpečnostní účinky dosavadního přístupu nedokáží vyvážit dopady narůstajícího objemu dopravy. Bezpečnost vozidel je proto třeba dále zlepšovat v rámci

---

22 Úř. věst. C, , s. .

23 Úř. věst. C, , s. .

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

\+ *Úřad pro publikace*: *vložte číslo nařízení uvedené v dokumentu PE-CONS No73/17 (2016/0014 (COD)) a do poznámky pod čarou číslo, datum a odkaz na vyhlášení uvedeného nařízení v Úředním věstníku*.

integrovaného přístupu k bezpečnosti silničního provozu a lépe chránit zranitelné účastníky silničního provozu.

(4) Technický pokrok vyspělých bezpečnostních systémů vozidel nabízí nové možnosti pro snížení počtu obětí nehod. Aby byl počet úmrtí co nejmenší, je třeba zavést některé z příslušných nových technologií.

(5) V souvislosti s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009[25] posoudila Komise, nakolik je proveditelné rozšířit stávající požadavek uvedeného nařízení na instalaci některých systémů (například vyspělé systémy nouzového brzdění a systémy monitorování tlaku v pneumatikách) u určitých kategorií vozidel, aby se vztahoval na všechny kategorie vozidel. Komise rovněž posoudila technickou a ekonomickou proveditelnost uložení nového požadavku na instalaci dalších vyspělých bezpečnostních prvků, jakož i to, zda je trh na takový krok dostatečně připraven. Na základě těchto posouzení vydala Komise v prosinci 2016 zprávu pro Evropský parlament a Radu „Záchrana životů: zvyšování bezpečnosti vozidel v EU“[26]. Pracovní dokument útvarů Komise připojený k této zprávě předložil 19 možných regulačních opatření, která by měla vést k dalšímu snížení počtu dopravních nehod a jejich obětí.

(6) Inteligentní systémy pro regulaci rychlosti, udržování vozidla v jízdním pruhu, rozpoznávání ospalosti, pozornosti a rozptýlenosti řidiče, stejně jako systémy pro detekci zpětného chodu mohou výrazně snížit počet nehod. Tyto systémy jsou navíc založeny na technologiích, které budou použity rovněž k zavádění propojených a automatizovaných vozidel. Proto by měla být na úrovni Unie stanovena harmonizovaná pravidla a zkušební postupy pro schvalování typu vozidel, pokud jde o tyto systémy, a pro schvalování typu těchto systémů jako samostatných technických celků.

(7) Zavedení zapisovačů údajů o události (nehodě), které ukládají řadu důležitých údajů o vozidle bezprostředně před okamžikem vzniku události (například nafouknutí airbagu), v jejím průběhu a po ní, je cenným prostředkem k získání přesnějších a podrobných údajů o nehodách. Motorová vozidla by proto měla být těmito zapisovači vybavena. Rovněž by se mělo požadovat, aby tyto zapisovače zaznamenávaly a uchovávaly údaje takovým způsobem, aby je členské státy mohly použít k analýze bezpečnosti silničního provozu a k posouzení účinnosti konkrétních přijatých opatření.

(8) Veškeré zpracování osobních údajů, jako jsou informace o řidiči zpracované zapisovači údajů o události (nehodě) nebo informace o řidiči, pokud jde o monitorování ospalosti a pozornosti nebo vyspělé rozpoznávání rozptýlenosti, by mělo probíhat v souladu s právními předpisy EU o ochraně údajů, zejména s obecným nařízením o ochraně osobních údajů[27]. Zpracování osobních údajů shromážděných

---

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

[26] COM(2016) 787 final.

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

prostřednictvím palubního systému eCall využívajícího linku tísňového volání 112 navíc podléhá zvláštním zárukám[28].

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

(10) Nařízení (ES) č. 661/2009 dosáhlo významného zjednodušení právních předpisů Unie tím, že 38 směrnic nahradilo rovnocennými předpisy Evropské hospodářské komise OSN (předpisy OSN), které jsou podle rozhodnutí Rady 97/836/ES povinné[29]. V zájmu ještě většího zjednodušení by měla být i další pravidla Unie nahrazena stávajícími předpisy OSN, které se v Unii povinně uplatňují. Komise by kromě toho měla prosazovat a podporovat činnost na úrovni OSN, aby byly bez prodlení a v souladu s nejvyššími dostupnými normami bezpečnosti silničního provozu zavedeny technické požadavky pro schvalování typu bezpečnostních systémů vozidel stanovených tímto nařízením.

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

(12) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009[30] stanoví požadavky na ochranu chodců, cyklistů a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu v podobě zkoušek souladu a mezních hodnot pro schvalování vozidel z hlediska přední části jejich konstrukce a pro schvalování systémů čelní ochrany (například pevné ochranné rámy). Aby se zohlednil technický pokrok, prošly od přijetí nařízení (ES) č. 78/2009 technické požadavky a zkušební postupy pro vozidla dalším vývojem na úrovni OSN. Pokud jde o schvalování typu motorových vozidel, předpis OSN č. 127[31] se v současnosti uplatňuje rovněž v Unii.

(13) Od přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 79/2009[32] prošly technické požadavky a zkušební postupy pro schvalování vozidel na vodíkový pohon a vodíkových systémů a konstrukčních částí dalším vývojem na úrovni OSN, aby se zohlednil technický pokrok. Pokud jde o schvalování typu vodíkových systémů, předpis OSN č. 134[33] se v současnosti uplatňuje rovněž v Unii. Kromě těchto

---

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

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

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

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

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

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

požadavků se rovněž uplatňují kritéria pro kvalitu materiálů používaných ve vozidlech s pohonem na stlačený vodík, v současné době jsou však stanoveny pouze na úrovni Unie.

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

(15) V minulosti pravidla Unie omezovala celkovou délku souprav nákladních vozidel, což vedlo k tomu, že s ohledem na maximalizaci nákladového prostoru převládla konstrukce s motorem uloženým pod kabinou. Kvůli vysokému posezu řidiče se však zvětšil prostor mrtvého úhlu a zhoršil přímý výhled okolo kabiny nákladního automobilu. To je hlavním faktorem při nehodách nákladních vozidel, kdy jsou oběťmi nechránění účastníci silničního provozu. Zlepšením přímého výhledu by se počet obětí dal značně snížit. Měly by proto být zavedeny požadavky na zlepšení přímého výhledu.

(16) Vzhledem k tomu, že předpisy EU o bezpečnosti vozidel kladou důraz na ochranu zranitelných účastníků silničního provozu mimo jiné tím, že řidičům zajišťují odpovídající viditelnost, neměly by veřejné a soukromé subjekty požadovat, aby bylo na průhlednou plochu zasklení skel vozidla umisťováno jakékoli označení, kupón nebo nálepka, ať již k jakémukoli účelu. Vnitrostátní orgány by dále měly dohlédnout na to, aby na čelní a boční okna skutečně nebyly umísťovány štítky, kupóny, nálepky a veškeré jiné věci omezující výhled, a nenarušovala se tím účinnost právních předpisů Unie týkajících se výhledu řidiče.

(17) Je možné, že automatizovaná a propojená vozidla budou obrovským přínosem při snižování počtu úmrtí na silnicích, poněvadž odhadem 90 % silničních nehod v Unii je důsledkem lidské chyby. Vzhledem k tomu, že automatizovaná vozidla budou postupně přebírat úkoly řidiče, měla by být na úrovni Unie přijata harmonizovaná pravidla a technické požadavky na systémy automatizovaných vozidel.

(18) Díky jízdě vozidel v konvoji může být doprava v budoucnosti bezpečnější, čistší a účinnější. S výhledem na zavedení technologie pro jízdu v konvoji a příslušných norem bude nutné připravit regulační rámec s harmonizovanými pravidly a postupy. Komise by proto měla být zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci, aby mohla v souladu s právními předpisy EU o ochraně údajů vytvořit harmonizovaný formát pro výměnu údajů při jízdě vozidel různých značek v konvoji.

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

(20) V zájmu zajištění účinnosti tohoto nařízení by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o požadavky pro schvalování typu týkající se bezpečnosti, celkové konstrukce a příslušné environmentální výkonnosti motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné

činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů[34]. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání expertních skupin Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

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

– nařízení Komise (ES) č. 631/2009[35],

– nařízení Komise (EU) č. 406/2010[36],

– nařízení Komise (EU) č. 672/2010[37],

– nařízení Komise (EU) č. 1003/2010[38],

– nařízení Komise (EU) č. 1005/2010[39],

– nařízení Komise (EU) č. 1008/2010[40],

– nařízení Komise (EU) č. 1009/2010[41],

---

34 Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

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

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

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

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

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

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

– nařízení Komise (EU) č. 19/2011[42],
– nařízení Komise (EU) č. 109/2011[43],
– nařízení Komise (EU) č. 458/2011[44],
– nařízení Komise (EU) č. 65/2012[45],
– nařízení Komise (EU) č. 130/2012[46],
– nařízení Komise (EU) č. 347/2012[47],
– nařízení Komise (EU) č. 351/2012[48],
– nařízení Komise (EU) č. 1230/2012[49],
– nařízení Komise (EU) 2015/166[50],

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(25) Podrobné technické požadavky a zvláštní postupy zkoušek pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků by měly být stanoveny v aktech v přenesené pravomoci před datem použitelnosti tohoto nařízení. Kromě toho by výrobcům měl být poskytnut dostatek času na to, aby se přizpůsobili požadavkům tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě. Použitelnost tohoto nařízení by proto měla být odložena,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

PŘEDMĚT, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví požadavky:

1. pro schvalování typu vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků pro vozidla navržených a vyrobených z hlediska jejich obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a nechráněných účastníků silničního provozu;

2. pro schvalování typu vozidel, pokud jde o systémy monitorování tlaku v pneumatikách, z hlediska jejich bezpečnosti, palivové účinnosti a emisí CO_2; a

3. pro schvalování typu nově vyrobených pneumatik, pokud jde o jejich bezpečnost a vliv na životní prostředí.

Článek 2

Oblast působnosti

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

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice stanovené v článku 3 nařízení (EU) 2018/....

Kromě toho se použijí tyto definice:

1) „nechráněným účastníkem silničního provozu“ se rozumí účastník silničního provozu, který používá dvoumotorové vozidlo, nebo nemotorizovaný účastník silničního provozu, jako je cyklista nebo chodec;

2) „systémem monitorování tlaku v pneumatikách“ se rozumí systém namontovaný ve vozidle, který vyhodnocuje tlak v pneumatikách nebo jeho kolísání a během jízdy předává odpovídající informace uživateli;

3) „inteligentní regulací rychlosti“ se rozumí systém, který řidiči pomáhá udržovat rychlost odpovídající podmínkám provozu na silnici tím, že mu pomocí haptické zpětné vazby akceleračního pedálu do kabiny poskytuje informace o omezení rychlosti získané sledováním značek a signálů, a to na základě signálů z infrastruktury nebo elektronických map, nebo z obou těchto zdrojů;

4) „usnadněním montáže alkoholového imobilizéru“ se rozumí standardizované rozhraní, které usnadňuje pozdější montáž alkoholových imobilizérů do motorových vozidel;

5) „monitorováním ospalosti a pozornosti řidiče“ se rozumí systém, který analýzou systémů vozidla posuzuje řidičovu pozornost a v případě potřeby jej upozorňuje;

6) „vyspělým rozpoznáváním rozptýlenosti“ se rozumí systém, který dokáže rozpoznat, nakolik se řidič vizuálně věnuje dopravní situaci a v případě potřeby jej upozornit;

7) „signálem nouzového brzdění“ se rozumí rychle blikající brzdové svítilny signalizující ostatním účastníkům silničního provozu za vozidlem, že ve vztahu k převažujícím silničním podmínkám působí na vozidlo velká zpomalovací síla;

8) „detekcí zpětného chodu“ se rozumí kamera nebo monitor, optický nebo detekční systém, který dává řidiči povědomí o lidech a předmětech za zádí vozidla, přičemž hlavním cílem je zabránit kolizím při couvání;

9) „systémem varování při vybočení z jízdního pruhu“ se rozumí systém, který upozorňuje řidiče, že vozidlo vybočuje z jízdního pruhu;

10) „vyspělým systémem nouzového brzdění“ se rozumí systém, který dokáže automaticky detekovat možnou kolizi a aktivovat brzdový systém vozidla, aby je zpomalil, a zabránil tak kolizi nebo ji zmírnil;

11) „systémem pro udržování vozidla v jízdním pruhu“ se rozumí systém monitorující polohu vozidla vzhledem k hranici jízdního pruhu a uplatňující točivý moment

na volant nebo stlačující brzdy, alespoň tehdy, dochází-li nebo může-li dojít k vybočení z jízdního pruhu a hrozí kolize;

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

13) „zapisovačem údajů o události (nehodě)“ se rozumí systém, který zaznamenává a uchovává kritické parametry a informace týkající se nárazu před kolizí, v jejím průběhu a po ní;

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

15) „nárazníkem“ se rozumí veškeré čelní, spodní, vnější konstrukce vozidla včetně úchytů, určené k ochraně vozidla při čelním střetu s jiným vozidlem při nízké rychlosti; nezahrnuje však systém čelní ochrany;

16) „vozidlem na vodíkový pohon“ se rozumí motorové vozidlo, které k pohonu používá jako palivo vodík;

17) „vodíkovým systémem“ se rozumí sestava vodíkových konstrukčních částí a spojovacích součástí namontovaných ve vozidle na vodíkový pohon, s výjimkou vodíkového hnacího systému nebo pomocné energetické jednotky;

18) „vodíkovým hnacím systémem“ se rozumí spalovací motor nebo systém palivových článků používaný k pohonu vozidla;

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

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

21) „automatizovaným vozidlem“ se rozumí motorové vozidlo konstruované a vyrobené tak, aby se dokázalo po delší dobu pohybovat bez neustálého lidského dohledu;

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

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

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

25) „sloupkem A“ se rozumí přední vnější podpěra střechy, vedoucí od podvozku ke střeše vozidla;

26) „rohem systému čelní ochrany“ se rozumí bod dotyku systému čelní ochrany se svislou rovinou, která svírá se svislou podélnou rovinou vozidla úhel 60° a dotýká se vnějšího povrchu systému čelní ochrany;

27) „dolní výškou systému čelní ochrany“ se rozumí v jakékoli příčné poloze svislá vzdálenost vozovky od dolní vztažné čáry systému čelní ochrany u vozidla v normální jízdní poloze.

KAPITOLA II

POVINNOSTI VÝROBCŮ

Článek 4

Obecné povinnosti a technické požadavky

1. Výrobci musí prokázat, že všechna nová vozidla, která jsou uváděna na trh, registrována nebo uvedena do provozu, a všechny nové systémy, konstrukční části a samostatné technické celky, které jsou uváděny na trh nebo do provozu, mají schválení typu v souladu s požadavky tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě.

2. Schválení typu podle předpisů OSN uvedených v příloze I se považuje za EU schválení typu v souladu s požadavky tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě.

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

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

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

a) zádržných systémů, nárazových zkoušek, neporušenosti palivového systému a vysokonapěťové elektrické bezpečnosti;

b) chodců, cyklistů, výhledu a viditelnosti;

c) podvozku vozidla, brzd, pneumatik a řízení;

d) palubních přístrojů, elektrického systému, osvětlení vozidla a ochrany proti neoprávněnému použití, včetně kybernetických útoků;

e) chování řidiče a systému;

f) obecné konstrukce a vlastností vozidla;

6. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12, aby mohla měnit přílohu II s cílem zohlednit technický pokrok a vývoj právních předpisů, zejména pokud jde o věci uvedené v odst. 5 písm. a) až f) tohoto článku, a s cílem zajistit vysokou úroveň obecné bezpečnosti vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných

technických celků a vysokou úroveň ochrany cestujících ve vozidle a nechráněných účastníků silničního provozu.

7. Aby se dosáhlo vysoké úrovně obecné bezpečnosti vozidel a ochrany cestujících ve vozidle a nechráněných účastníků silničního provozu, je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12, v nichž stanoví podrobná pravidla pro zvláštní zkušební postupy a technické požadavky na schvalování typu vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků s ohledem na požadavky uvedené v příloze II.

Článek 5

Zvláštní ustanovení pro systémy monitorování tlaku v pneumatikách a pneumatiky

1. V zájmu optimální spotřeby paliva a bezpečnosti silničního provozu musí být vozidla vybavena přesným systémem monitorování tlaku v pneumatikách, který za širokého spektra silničních a environmentálních podmínek dokáže řidiče v kabině upozornit na ztrátu tlaku v pneumatice.

2. Systémy monitorování tlaku v pneumatikách musí být navrženy tak, aby nebylo možné nastavení tlaku nebo kalibrování měnit při nízkém tlaku v pneumatice.

3. Všechny pneumatiky uváděné na trh musí splňovat požadavky na bezpečnost a environmentální výkonnost stanovené v příslušných regulačních aktech uvedených v příloze II.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12, aby mohla stanovit podrobná pravidla ve věci zvláštních zkušebních postupů a technických požadavků na:

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

b) schvalování typu pneumatik, včetně technických požadavků na jejich montáž.

Článek 6

Vyspělé systémy vozidel pro všechny kategorie motorových vozidel

1. Motorová vozidla musí být vybavena těmito vyspělými systémy:

a) inteligentní regulace rychlosti;

b) usnadnění montáže alkoholového imobilizéru;

c) monitorování ospalosti a pozornosti řidiče;

d) vyspělé rozpoznávání rozptýlenosti;

e) signál nouzového brzdění;

f) detekce zpětného chodu.

2. Minimální specifikace pro inteligentní systémy pro regulaci rychlosti:

a) řidič musí mít možnost pomocí akceleračního pedálu poznat, že byl dosažen nebo překročen příslušný rychlostní limit;

b) systém nesmí být možné vypnout nebo omezit jeho funkci;

c) řidič musí mít možnost, jak pomocí běžného ovládání akceleračního pedálu plynule překonat systémem nastavenou rychlost, aniž by musel použít funkci „kick-down“.

d) je-li v činnosti tempomat, musí se inteligentní systém pro regulaci rychlosti automaticky přizpůsobit veškerému omezení rychlosti.

3. Motorové vozidlo vybavené vyspělým systémem rozpoznávání rozptýlenosti podle odst. 1 písm. d) lze považovat za vozidlo splňující rovněž požadavek uvedený v písm. c) uvedeného odstavce.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12, aby mohla stanovit podrobná pravidla ve věci zvláštních zkušebních postupů a technických požadavků na:

a) schválení typu vozidel z hlediska vyspělých systémů vozidla uvedených v odstavci 1;

b) schválení typu vyspělých systémů vozidla uvedených v písmenech a) a f) uvedeného odstavce jako samostatných technických celků.

Článek 7

Zvláštní požadavky na osobní automobily a lehká užitková vozidla

1. Kromě ostatních požadavků tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě, které se vztahují rovněž na vozidla kategorií M_1 a N_1, musí vozidla těchto kategorií splňovat požadavky stanovené v odstavcích 2 až 6 a v aktech v přenesené pravomoci přijatých podle odstavce 7.

2. Vozidla kategorií M_1 a N_1 musí být vybavena vyspělými systémy nouzového brzdění, které jsou navrženy a namontovány ve dvou fázích a zajišťují:

a) v první fázi detekci pohybujících se vozidel a pevných překážek před motorovým vozidlem;

b) v druhé fázi rozšíření detekční schopnosti také na nechráněné účastníky silničního provozu před motorovým vozidlem.

3. Vozidla kategorií M_1 a N_1 musí být vybavena systémem pro udržování vozidla v jízdním pruhu.

4. Vyspělé systémy nouzového brzdění a systémy pro udržování vozidla v jízdním pruhu musí splňovat zejména tyto požadavky:

a) systémy musí být možné vypnout pouze jednotlivě, komplexním sledem kroků, které provede řidič, a to pouze když vozidlo stojí na místě s aktivovanou parkovací brzdou;

b) vždy po aktivaci hlavního spínače ovládání vozidla musí být systémy v normálním provozním režimu;

c) musí být možné snadno potlačit zvuková varování, tím se však nesmí zároveň potlačit jiné funkce systému.

5. Vozidla kategorií M_1 a N_1 musí být vybavena zapisovačem údajů o události (nehodě). Tyto zapisovače musí splňovat zejména tyto požadavky:

a) údaje, které zaznamenávají a uchovávají v období před kolizí, v jejím průběhu a po ní, musí zahrnovat přinejmenším rychlost vozidla, stav a míru aktivace jeho bezpečnostních systémů a veškeré další důležité vstupní parametry z palubních systémů aktivní bezpečnosti a předcházení nehodám;

b) zařízení nesmí být možné deaktivovat;

c) způsob, jakým zaznamenávají a uchovávají údaje, musí být takový, aby údaje byly chráněny proti manipulaci a mohly být, na základě právních předpisů Unie nebo vnitrostátních právních předpisů vyhovujících nařízení (EU) 2016/679, prostřednictvím standardizovaného rozhraní zpřístupněny vnitrostátním orgánům k analýze údajů o nehodách, a dále musí být možné přesně určit typ, verzi a variantu vozidla, a zejména systémy aktivní bezpečnosti a předcházení nehodám, jimiž je vozidlo vybaveno.

Údaje, které zapisovač údajů o události (nehodě) zaznamenává a uchovává, však nesmí obsahovat poslední čtyři číslice rejstříkového kódu vozidla VIN (identifikačního čísla vozidla), ani žádné jiné informace, podle nichž by bylo možné jednotlivě identifikovat konkrétní vozidlo.

6. Vozidla kategorií M_1 a N_1 musí být navržena a vyrobena tak, aby měla rozšířenou ochrannou zónu pro náraz hlavy, a zvýšila se tak ochrana nechráněných účastníků silničního provozu a zmírnily následky jejich potenciálních zranění v případě kolize.

7. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12, aby mohla stanovit podrobná pravidla ve věci zvláštních zkušebních postupů a technických požadavků na:

a) schválení typu vozidel z hlediska požadavků stanovených v odstavcích 2 až 6 tohoto článku;

b) schválení typu zapisovačů údajů o události (nehodě) jako samostatných technických celků.

Článek 8

Systémy čelní ochrany osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel

1. Systémy čelní ochrany, ať již jako součást původního vybavení vozidel kategorií M_1 a N_1, nebo dodávané na trh jako samostatné technické celky pro tato vozidla, musí splňovat požadavky stanovené v odstavci 2, v příloze IV a v aktech v přenesené pravomoci přijatých podle odstavce 3 tohoto článku.

2. K systémům čelní ochrany, které jsou na trh dodávány jako samostatné technické celky, musí být přiložen podrobný seznam typů vozidel, variant a verzí, pro něž je typ systému čelní ochrany schválen, a rovněž srozumitelný návod k montáži.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12, aby mohla stanovit podrobná pravidla pro zvláštní zkušební postupy a technické požadavky na schvalování typu systémů čelní ochrany uvedených v odstavci 1 tohoto článku, včetně technických požadavků na jejich konstrukci a montáž.

Článek 9

Zvláštní požadavky na autobusy a nákladní vozidla

1. Kromě ostatních požadavků tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě, které se vztahují rovněž na vozidla kategorií M_2, M_3, N_2 a N_3, musí vozidla těchto kategorií splňovat požadavky stanovené v odstavcích 2 až 5 a v aktech v přenesené pravomoci přijatých podle odstavce 7. Vozidla kategorií M_2 a M_3 musí splňovat rovněž požadavek stanovený v odstavci 6.

2. Vozidla kategorií M_2, M_3, N_2 a N_3 musí být vybavena systémem varování při vybočení z jízdního pruhu a vyspělým systémem nouzového brzdění, které splňují požadavky stanovené v aktech v přenesené pravomoci přijatých podle odstavce 7.

3. Vozidla kategorií M_2, M_3, N_2 a N_3 musí být vybavena vyspělými systémy pro detekci nechráněných účastníků silničního provozu nacházejících se v těsné blízkosti přídě nebo boku vozidla při okraji vozovky, které poskytují varování nebo zabraňují srážce s těmito účastníky silničního provozu.

4. Systémy uvedené v odstavcích 2 a 3 tohoto článku musí splňovat zejména tyto požadavky:

a) systémy musí být možné vypnout pouze jednotlivě, složitým postupem, který provede řidič, a to pouze když vozidlo stojí na místě se zataženou parkovací brzdou;

b) vždy po aktivaci hlavního spínače ovládání vozidla musí být systémy v normálním provozním režimu;

c) musí být možné snadno potlačit zvuková varování, tím se však nesmí zároveň potlačit jiné funkce systému.

5. Vozidla kategorií M_2, M_3, N_2 a N_3 musí být navržena a vyrobena tak, aby měl řidič ze svého sedadla lepší přímý výhled na nechráněné účastníky silničního provozu.

6. Vozidla kategorií M_2 a M_3 s kapacitou větší než 22 cestujících kromě řidiče a s prostory pro stojící cestující, které jim umožňují častý pohyb, musí být navržena a vyrobena tak, aby byla přístupná osobám s omezenou schopností pohybu, včetně osob na invalidním vozíku.

7. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12, aby mohla stanovit podrobná pravidla ve věci zvláštních zkušebních postupů a technických požadavků na:

a) schválení typu vozidel z hlediska požadavků stanovených v odstavcích 2 až 5 tohoto článku;

b) schválení typu systémů uvedených v odstavci 3 tohoto článku jako samostatných technických celků.

Článek 10

Zvláštní požadavky na vozidla na vodíkový pohon

1. Kromě ostatních požadavků tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě, které se vztahují rovněž na vozidla kategorií M a N, musí vozidla na vodíkový pohon těchto kategorií, jejich vodíkové systémy a konstrukční části těchto systémů splňovat požadavky stanovené v příloze V a v aktech v přenesené pravomoci přijatých podle odstavce 3 tohoto článku.

2. Výrobci zajistí, aby se vodíkové systémy a vodíkové konstrukční části montovaly v souladu s požadavky stanovenými v aktech v přenesené pravomoci přijatých podle odstavce 3. Výrobci v případě potřeby rovněž zpřístupní informace pro účely kontroly vodíkových systémů a konstrukčních částí během životnosti vozidel na vodíkový pohon.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12, aby mohla:

a) stanovit podrobná pravidla pro zvláštní zkušební postupy a technické požadavky na schvalování typu vozidel na vodíkový pohon, pokud jde o jejich vodíkové systémy, a pro schvalování typu vodíkových konstrukčních částí, včetně požadavků na jejich montáž.

b) měnit přílohu V, aby byla přizpůsobena technickému pokroku.

Článek 11

Zvláštní požadavky na automatizovaná vozidla

1. Kromě ostatních požadavků tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě, které se vztahují na vozidla příslušných kategorií, musí automatizovaná vozidla splňovat požadavky stanovené v aktech v přenesené pravomoci přijatých podle odstavce 2, pokud jde o:

a) systémy, které nahrazují řidiče při ovládání vozidla, včetně řízení, zrychlování a brzdění;

b) systémy, které vozidlu poskytují v reálném čase informace o stavu vozidla a okolního prostředí;

c) systémy monitorování připravenosti řidiče;

d) zapisovače údajů o události (nehodě) pro automatická vozidla;

e) harmonizovaný formát pro výměnu údajů, například při jízdě vozidel různých značek v konvoji.

2. S cílem zajistit bezpečný provoz automatizovaných vozidel na veřejných komunikacích je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12, aby mohla stanovit požadavky na systémy a další položky uvedené v odst. 1 písm. a) až e) tohoto článku a stanovit podrobná pravidla pro zvláštní zkušební postupy a technické požadavky na schvalování typu automatizovaných vozidel, pokud jde o tyto požadavky.

KAPITOLA III

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 12

Výkon přenesené pravomoci

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

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 4 odst. 3, 6, 7, čl. 5 odst. 4, čl. 6 odst. 4, čl. 7 odst. 7, čl. 8 odst. 3, čl. 9 odst. 7, čl. 10 odst. 3 a čl. 11 odst. 2 je Komisi

svěřena na dobu neurčitou od [*Úřad pro publikace*: *vložte datum vstupu tohoto nařízení v platnost*].

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 3, 6, 7, čl. 5 odst. 4, čl. 6 odst. 4, čl. 7 odst. 7, čl. 8 odst. 3, čl. 9 odst. 7, čl. 10 odst. 3 a čl. 11 odst. 2 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 3, 6, 7, čl. 5 odst. 4, čl. 6 odst. 4, čl. 7 odst. 7, čl. 8 odst. 3, čl. 9 odst. 7, čl. 10 odst. 3 nebo čl. 11 odst. 2 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 13

Přechodná ustanovení

1. Tímto nařízením nepozbývají platnosti EU schválení typu udělená vozidlům, systémům, konstrukčním částem nebo samostatným technickým celkům, která byla udělena v souladu s nařízeními (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009, (ES) č. 661/2009 a jejich prováděcími opatřeními do [*Úřad pro publikace*: *vložte datum, které bezprostředně předchází datu použitelnosti tohoto nařízení*], pokud příslušné požadavky vztahující se na tato vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky nebyly tímto nařízením a akty v přenesené pravomoci přijatými na jeho základě změněny nebo doplněny o nové požadavky.

2. Schvalovací orgány nadále udělí rozšíření EU schválení typu uvedená v odstavci 1 tohoto článku.

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

Článek 14

Lhůty pro provedení

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

a) s účinkem od dat uvedených v příloze II u konkrétního požadavku odmítnou z důvodů týkajících se tohoto požadavku udělit EU schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu novým typům vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo

samostatných technických celků, které nesplňují požadavky tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě;

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

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

Článek 15

Změny nařízení (EU) 2018/...

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

Článek 16

Zrušení

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

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

Článek 17

Vstup v platnost a použitelnost

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

Použije se ode dne [*Úřad pro publikace: vložte datum 36 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost*].

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

V Bruselu dne

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda/předsedkyně	*předseda/předsedkyně*