

I

(Legislatívne akty)

NARIADENIA

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2019/2144

z 27. novembra 2019

o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166

(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 postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽²⁾,

keďže:

- (1) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 ⁽³⁾ sa stanovujú administratívne ustanovenia a technické požiadavky na typové schvaľovanie všetkých nových vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek s cieľom zabezpečiť riadne fungovanie vnútorného trhu a zaistiť vysokú úroveň bezpečnosti a environmentálnych vlastností.
- (2) Toto nariadenie je regulačným aktom na účely postupu typového schválenia EÚ stanoveného nariadením (EÚ) 2018/858. Príloha II k nariadeniu (EÚ) 2018/858 by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť. Na toto nariadenie sa v plnej miere uplatňujú správne ustanovenia nariadenia (EÚ) 2018/858 vrátane ustanovení o nápravných opatreniach a sankciách.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 440, 6.12.2018, s. 90.

⁽²⁾ Pozícia Európskeho parlamentu zo 16. apríla 2019 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 8. novembra 2019.

⁽³⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

- (3) Počas uplynulých desaťročí vývoj bezpečnosti vozidiel výrazne prispel k celkovému zníženiu počtu smrteľných dopravných nehôd a ťažkých zranení. V roku 2017 však na cestách v Únii prišlo o život 25 300 ľudí a toto číslo zostáva posledné štyri roky nemenné. Navyše sa pri zrážkach každoročne vážne zraní 135 000 ľudí⁽⁴⁾. Únia by mala vynaložiť maximálne úsilie na zníženie alebo elimináciu nehôd a zranení v cestnej doprave. Okrem bezpečnostných opatrení na ochranu cestujúcich vo vozidle je potrebné zaviesť osobitné opatrenia s cieľom predchádzať smrteľným nehodám a úrazom zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ako sú cyklisti a chodci, ktorými sa zabezpečí ochrana účastníkov cestnej premávky nachádzajúcich sa mimo vozidla. Bez nových iniciatív v oblasti všeobecnej bezpečnosti cestnej premávky už účinky súčasného prístupu na bezpečnosť nedokážu kompenzovať účinky rastúceho objemu dopravy. Z tohto dôvodu je v rámci integrovaného prístupu k bezpečnosti cestnej premávky a s cieľom lepšie chrániť zraniteľných účastníkov cestnej premávky potrebné ďalej zlepšovať bezpečnosť vozidiel.
- (4) Ustanovenia o typovom schválení by mali zabezpečiť, aby boli úrovne výkonu motorových vozidiel posudzované opakovateľným a reprodukovateľným spôsobom. Technické požiadavky uvedené v tomto nariadení sa preto vzťahujú len na chodcov a cyklistov, keďže v súčasnosti sú oni jedinými formálne harmonizovanými cieľovými testovacími subjektmi. Okrem chodcov a cyklistov patria medzi zraniteľných účastníkov cestnej premávky vo všeobecnosti aj iní nemotorizovaní a motorizovaní účastníci cestnej premávky, ktorí by mohli využívať osobné riešenia mobility bez ochrannej karosérie. Navyše vedú súčasné technológie k odôvodnenému očakávaniu, že pokročilé systémy budú v bežných jazdných podmienkach reagovať aj na iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky napriek tomu, že v tomto smere neprešli osobitným testovaním. Technické požiadavky v tomto nariadení by sa mali ďalej prispôbovať technickému pokroku na základe procesu posúdenia a preskúmania s cieľom zahrnúť všetkých účastníkov cestnej premávky, ktorí využívajú osobné riešenia mobility bez ochrannej karosérie, ako sú používatelia kolobežiek, samovyrovnávacích vozidiel a invalidných vozíkov.
- (5) Technický pokrok v oblasti vyspelých systémov bezpečnosti vozidiel ponúka nové možnosti znižovania počtu obetí. Aby sa minimalizoval počet vážnych zranení a smrteľných nehôd, je potrebné zaviesť súbor nových technológií.
- (6) V kontexte nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009⁽⁵⁾ Komisia posúdila uskutočniteľnosť rozšírenia existujúcej požiadavky stanovenej v uvedenom nariadení, ktorá sa týka inštalácie niektorých systémov (napríklad zdokonalených systémov núdzového brzdenia a systémov monitorovania tlaku v pneumatikách) v niektorých kategóriách vozidiel, tak, aby sa vzťahovala na všetky kategórie vozidiel. Komisia okrem toho posúdila technickú a hospodársku uskutočniteľnosť zavedenia novej požiadavky na inštaláciu ďalších pokročilých bezpečnostných prvkov a pripravenosť trhu na takúto požiadavku. Na základe týchto posúdení Komisia 12. decembra 2016 uverejnila správu pre Európsky parlament a Radu s názvom Záchrana životov: posilnenie bezpečnosti automobilov v EÚ. V pracovnom dokumente útvarov Komisie priloženom k uvedenej správe bolo identifikovaných a navrhnutých 19 potenciálnych regulačných opatrení, ktoré by účinne prispeli k ďalšiemu znižovaniu počtu dopravných nehôd a smrteľných dopravných nehôd a zranení.
- (7) V záujme zabezpečenia technologickej neutrality by mali výkonnostné požiadavky umožňovať priame aj nepriame systémy monitorovania tlaku v pneumatikách.
- (8) Pokročilé systémy vozidiel môžu byť účinnejšie pri znižovaní úmrtnosti a počtu dopravných nehôd, ako aj pri zmierňovaní zranení alebo škôd, ak sú navrhnuté tak, aby vyhovovali používateľom. Výrobcovia vozidiel by preto mali vynaložiť maximálne úsilie, aby zabezpečili, že systémy a prvky stanovené v tomto nariadení budú vyvíjané spôsobom, ktorý pomôže vodičom. Fungovanie a obmedzenia uvedených systémov a prvkov by sa mali vysvetliť jasným a pre spotrebiteľa zrozumiteľným spôsobom v návode na použitie motorového vozidla.
- (9) Bezpečnostné prvky a upozornenia používané ako pomoc pri jazde by mali byť ľahko vnímateľné pre každého vodiča vrátane starších ľudí a osôb so zdravotným postihnutím.
- (10) Zdokonalené systémy núdzového brzdenia, systémy inteligentného prispôsobenia rýchlosti, systémy núdzového udržiavania vozidla v jazdnom pruhu, systémy varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti, pokročilý systém varovania vodiča pred rozptýlením a detekcia spätného chodu sú bezpečnostné systémy, ktoré majú veľký potenciál na výrazné zníženie počtu obetí. Niektoré z týchto bezpečnostných systémov navyše tvoria základ technológií, ktoré sa budú používať aj pri zavádzaní automatizovaných vozidiel. Všetky takéto bezpečnostné

⁽⁴⁾ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/vademecum_2018.pdf

⁽⁵⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 z 13. júla 2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 200, 31.7.2009, s. 1).

systémy by mali fungovať bez toho, aby používali akýkoľvek druh biometrických informácií o vodičoch alebo cestujúcich vrátane rozpoznávania tváre. Z tohto dôvodu by sa na úrovni Únie mali stanoviť harmonizované pravidlá a postupy skúšania na typové schvaľovanie vozidiel, pokiaľ ide o tieto systémy, a na typové schvaľovanie týchto systémov ako samostatných technických jednotiek. Technologický pokrok týchto systémov by sa mal brať do úvahy pri každom hodnotení existujúcich právnych predpisov, aby boli nadčasové, zároveň prísne dodržiavali zásadu ochrany súkromia a ochrany údajov a znižovali alebo eliminovali nehody a zranenia v cestnej doprave. Je tiež potrebné zabezpečiť, aby sa tieto systémy mohli bezpečne používať počas celého životného cyklu vozidla.

- (11) Malo by byť možné vypnúť inteligentné prispôsobenie rýchlosti napríklad vtedy, keď vodič zaznamená falošné varovania alebo nevhodnú spätnú väzbu v dôsledku nepriaznivých poveternostných podmienok, protichodného dočasného dopravného značenia v oblastiach s prebiehajúcimi stavebnými prácami alebo z dôvodu zavádzajúcich, chybných alebo chýbajúcich dopravných značiek. Takýto prvok vypínania by mal byť pod kontrolou vodiča. Inteligentné prispôsobenie rýchlosti by sa malo dať vypnúť na tak dlho, ako je potrebné, a vodič by mal mať možnosť ho ľahko opäť zapnúť. Keď je systém vypnutý, môžu sa poskytovať informácie o maximálnej povolenej rýchlosti. Systém by mal byť aktívny vždy pri zapnutí zapalovania a vodič by mal byť vždy informovaný o tom, či je systém zapnutý alebo vypnutý.
- (12) Bezpečnostné pásy sa vo všeobecnosti považujú za jeden z najdôležitejších a najúčinnějších bezpečnostných prvkov vozidla. Systémy signalizácie nezapnutého bezpečnostného pásu preto majú potenciál aj naďalej predchádzať smrteľným úrazom alebo zmiernovať zranenia, a to zvýšením miery používania bezpečnostného pásu v celej únii. Z tohto dôvodu sa nariadením (ES) č. 661/2009 stal systém signalizácie nezapnutého bezpečnostného pásu od roku 2014 povinný pre sedadlo vodiča vo všetkých nových osobných automobiloch v rámci vykonávania predpisu Organizácie Spojených národov (OSN) č. 16, ktorý zaviedol príslušné technické ustanovenia. V dôsledku zmeny uvedeného predpisu OSN zohľadňujúcej technický pokrok je montáž systémov signalizácie nezapnutého bezpečnostného pásu na všetky predné a zadné sedadlá vozidiel M₁ a N₁, ako aj na všetky predné sedadlá vozidiel N₂, N₃, M₂ a M₃, povinná od 1. septembra 2019 pre nové typy motorových vozidiel a od 1. septembra 2021 pre všetky nové motorové vozidlá.
- (13) Významným krokom smerom k získaniu presnejších a podrobnejších údajov o nehodách je zavedenie zariadení na záznam údajov o udalostiach uchovávajúcich celý rad dôležitých anonymizovaných údajov o stave, v akom sa vozidlo nachádzalo krátko pred zrážkou (napríklad pri rozvinutí nafukovacieho vankúša), počas nej a bezprostredne po nej, ako aj stanovenie požiadaviek na rozsah údajov, ich presnosť, rozlíšenie a získavanie, uchovávanie a vyhľadateľnosť. Všetky motorové vozidlá by preto mali byť vybavené týmito zariadeniami na záznam údajov. Tieto zariadenia na záznam by mali byť schopné zaznamenávať a uchovávať údaje takým spôsobom, aby tieto údaje mohli používať len členské štáty na vykonávanie analýzy bezpečnosti cestnej premávky a na posúdenie účinnosti prijatých osobitných opatrení bez možnosti identifikácie majiteľa alebo držiteľa konkrétneho vozidla na základe uchovávaných údajov.
- (14) Každé spracúvanie osobných údajov, ako napríklad informácií o vodičovi spracúvaných v zariadeniach na záznam údajov o udalostiach alebo informácií v systéme varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti alebo v systéme varovania vodiča pred rozptýlením, sa musí vykonávať v súlade s právnymi predpismi Únie o ochrane údajov, a to najmä s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679⁽⁶⁾. Zariadenia na záznam údajov o udalostiach by mali fungovať v rámci uzavretého systému, v ktorom sa ukladané údaje prepisujú a ktorý neumožňuje identifikovať vozidlo ani držiteľa. Okrem toho by systém varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti alebo pokročilý systém varovania vodiča pred rozptýlením nemali nepretržite zaznamenávať ani uchovávať iné údaje než tie, ktoré sú potrebné vzhľadom na účely, na ktoré sú získavané alebo inak spracúvané v rámci uzavretého systému. Na spracúvanie osobných údajov získavaných prostredníctvom palubného systému eCall využívajúceho službu tiesňovej linky 112 sa navyše vzťahujú osobitné záruky stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/758⁽⁷⁾.
- (15) Zdokonalené systémy núdzového brzdzenia alebo systémy núdzového udržiavania vozidla v jazdnom pruhu nemusia byť v niektorých prípadoch plne funkčné, a to najmä z dôvodu nedostatkov v cestnej infraštruktúre. V týchto prípadoch by sa systémy mali deaktivovať a vodičovi by mali poskytnúť informáciu o deaktivácii. Pokiaľ sa systémy nedeaktivujú automaticky, malo by ich byť možné vypnúť manuálne. Takáto deaktivácia by mala byť dočasná a

⁽⁶⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁽⁷⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/758 z 29. apríla 2015 o požiadavkách typového schválenia pri zavádzaní palubného systému eCall využívajúceho službu tiesňovej linky 112 a o zmene smernice 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 77).

trvať len dovtedy, kým systém nebude opäť plne funkčný. Vodiči by mohli mať tiež potrebu zrušiť zdokonalený systém núdzového brzdzenia alebo systém núdzového udržiavania vozidla v jazdnom pruhu v prípade, ak by fungovanie systému mohlo viesť k vyššiemu riziku alebo ujme. Tým by sa zabezpečilo, že vozidlá budú vždy pod kontrolou vodiča. Takéto systémy by však mohli rozpoznať aj prípady, keď je vodič nespôsobilý, a zásah systému je preto potrebný, aby nehoda nebola ešte horšia.

- (16) Nariadenie (ES) č. 661/2009 oslobodilo od požiadaviek na bezpečnosť dodávkové vozidlá, športové úžitkové vozidlá (SUV) a viacúčelové vozidlá (MPV), a to z dôvodu výšky sedadiel a parametrov hmotnosti vozidla. Vzhľadom na zvýšenú mieru prieniku týchto vozidiel na trh (z iba 3 % v roku 1996 na 14 % v roku 2016) a technologický vývoj v oblasti kontrol elektrickej bezpečnosti po nehode, sú tieto výnimky zastarané a neoprávnené. Preto by sa tieto výnimky mali odstrániť a na tieto vozidlá by sa mal uplatňovať celý rad požiadaviek na pokročilé systémy vozidiel.
- (17) Nariadením (ES) č. 661/2009 sa dosiahlo značné zjednodušenie právnych predpisov Únie prostredníctvom nahradenia 38 smerníc ekvivalentnými predpismi OSN, ktoré sú záväzné podľa rozhodnutia Rady 97/836/ES⁽⁸⁾. V záujme dosiahnutia ďalšieho zjednodušenia by sa existujúcimi predpismi OSN, ktoré sa v Únii povinne uplatňujú, mali nahradiť ďalšie právne predpisy Únie. Komisia by okrem toho mala presadzovať a podporovať prebiehajúcu prácu na úrovni OSN s cieľom bezodkladne a v súlade s najvyššími dostupnými normami v oblasti bezpečnosti cestnej premávky stanoviť technické požiadavky na typové schvaľovanie systémov bezpečnosti vozidiel stanovených v tomto nariadení.
- (18) Predpisy OSN a ich zmeny, za ktoré Únia hlasovala alebo ktoré Únia uplatňuje v súlade s rozhodnutím 97/836/ES, by mali byť začlenené do právnych predpisov Únie o typovom schvaľovaní. Na základe toho by sa mala na Komisiu delegovať právomoc zmeniť zoznam predpisov OSN, ktoré sa povinne uplatňujú, aby sa zabezpečila jeho aktualizácia.
- (19) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009⁽⁹⁾ sa stanovujú požiadavky na ochranu chodcov, cyklistov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky vo forme skúšok súladu a limitných hodnôt pre typové schvaľovanie vozidiel z hľadiska ich prednej konštrukcie a typové schvaľovanie systémov čelnej ochrany (napríklad pevnostných nárazníkov). Od prijatia nariadenia (ES) č. 78/2009 sa technické požiadavky na vozidlá a postupy ich skúšania na úrovni OSN ďalej rozvíjali s cieľom zohľadniť technický pokrok. Predpis OSN č. 127, ktorým sa stanovujú jednotné ustanovenia týkajúce sa schvaľovania motorových vozidiel z hľadiska ich vlastností týkajúcich sa bezpečnosti chodcov (ďalej len „predpis OSN č. 127“) sa v súčasnosti uplatňuje aj v Únii, a to v súvislosti s typovým schvaľovaním motorových vozidiel.
- (20) Po prijatí nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 79/2009⁽¹⁰⁾ sa technické požiadavky na typové schvaľovanie vozidiel na vodíkový pohon a vodíkových systémov a komponentov a postupy ich skúšania na úrovni OSN ďalej rozvíjali s cieľom zohľadniť technický pokrok. Predpis OSN č. 134 o jednotných ustanoveniach týkajúcich sa schvaľovania motorových vozidiel a ich komponentov vzhľadom na bezpečnostné charakteristiky vozidiel poháňaných vodíkom (HFCV)⁽¹¹⁾ (ďalej len „predpis OSN č. 134“) sa v súčasnosti uplatňuje aj v Únii, a to v súvislosti s typovým schvaľovaním vodíkových systémov v motorových vozidlách. Okrem týchto požiadaviek by sa mali na úrovni Únie stanoviť aj kritériá týkajúce sa kvality materiálov a plniacich ventilov používaných v systémoch vozidiel na vodíkový pohon.
- (21) V záujme jasnosti, prehľadnosti a zjednodušenia by sa nariadenia (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 mali zrušiť a nahradiť týmto nariadením.

⁽⁸⁾ Rozhodnutie Rady 97/836/ES z 27. novembra 1997 vzhľadom na prístupenie Európskeho spoločenstva k Dohode Európskej hospodárskej Komisie Organizácie Spojených národov, ktorá sa týka prijatia jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, vybavenia a častí, ktoré môžu byť namontované a/alebo použité na kolesových vozidlách a podmienok pre vzájomné uznávanie udelených schválení na základe týchto predpisov („Revidovaná dohoda z roku 1958“) (Ú. v. ES L 346, 17.12.1997, s. 78).

⁽⁹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 zo 14. januára 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel s ohľadom na ochranu chodcov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky, o zmene a doplnení smernice 2007/46/ES a o zrušení smerníc 2003/102/ES a 2005/66/ES (Ú. v. EÚ L 35, 4.2.2009, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 79/2009 zo 14. januára 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel na vodíkový pohon, ktorým sa mení a dopĺňa smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 35, 4.2.2009, s. 32).

⁽¹¹⁾ Ú. v. EÚ L 129, 17.5.2019, s. 43.

- (22) Pravidlá Únie v minulosti obmedzili celkovú dĺžku súprav nákladných automobilov, čo viedlo k typickým konštrukciám, pri ktorých je kabína umiestnená nad motorom, čím sa maximalizuje nákladný priestor. V dôsledku vysokého posedu vodiča sa však zväčšil rozsah mŕtveho uhla a zhoršil sa priamy výhľad okolo kabíny nákladného automobilu. To je významným faktorom nehôd nákladných automobilov, ktorých obeťami sú zraniteľní účastníci cestnej premávky. Počet obetí by sa mohol výrazne znížiť zlepšením priameho výhľadu. Preto by sa mali zaviesť požiadavky na zlepšenie priameho výhľadu s cieľom zlepšiť priamu viditeľnosť chodcov, cyklistov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky zo sedadla vodiča, a to odstránením mŕtvych uhlov vpredu a po bokoch vodiča v najväčšej možnej miere. Mali by sa zohľadniť špecifiká rôznych kategórií vozidiel.
- (23) Automatizované vozidlá majú potenciál výrazne prispieť k zníženiu počtu smrteľných dopravných nehôd, keďže viac než 90 % prípadov dopravných nehôd je podľa odhadov výsledkom určitého druhu ľudskej chyby. Keďže automatizované vozidlá postupne prevezmú úlohy vodiča, mali by sa na úrovni Únie prijať harmonizované pravidlá a technické požiadavky na automatizované systémy vozidiel pri dodržaní zásady technologickej neutrality, vrátane tých, ktoré sa týkajú overiteľného zaistenia bezpečnosti pri rozhodovaní automatizovaných vozidiel, a tieto pravidlá a požiadavky by sa mali presadzovať na medzinárodnej úrovni v rámci Svetového fóra EHK OSN pre harmonizáciu predpisov o vozidlách (WP.29).
- (24) Účastníci cestnej premávky, ako sú chodci a cyklisti, ako aj vodiči neautomatizovaných vozidiel, ktorí nemôžu prijímať elektronické informácie medzi vozidlami o správaní automatizovaného vozidla, by mali byť informovaní o tomto správaní konvenčným spôsobom tak, ako sa stanovuje v predpisoch OSN alebo v iných regulačných aktoch, a to čo najskôr po ich vstupe do platnosti.
- (25) Jazda vozidiel v konvoji má do budúcnosti potenciál priniesť bezpečnejšiu, ekologickejšiu a efektívnejšiu dopravu. V očakávaní zavedenia technológie jazdy vozidiel v konvoji a príslušných noriem bude potrebný regulačný rámec s harmonizovanými pravidlami a postupmi.
- (26) Prepojiteľnosť a automatizácia vozidiel zvyšujú možnosť neoprávneného vzdialeného prístupu k údajom vo vozidle a nelegálnej úpravy softvéru prostredníctvom bezdrôtového pripojenia. Aby sa zohľadnili takéto riziká, mali by sa povinne uplatňovať predpisy OSN alebo iné regulačné akty o kybernetickej bezpečnosti, a to čo najskôr po tom, ako nadobudnú účinnosť.
- (27) Úpravy softvéru môžu významne zmeniť vlastnosti vozidla. Mali by sa zaviesť harmonizované pravidlá a technické požiadavky pre úpravy softvéru v súlade s postupmi typového schvaľovania. Preto by sa mali povinne uplatňovať predpisy OSN alebo iné regulačné akty týkajúce sa postupov aktualizácie softvéru, a to čo najskôr po tom, ako nadobudnú účinnosť. Uvedené bezpečnostné opatrenia by však nemali spochybniť povinnosť výrobcu vozidla poskytnúť prístup ku komplexným diagnostickým informáciám a údajom vo vozidle, ktoré sú dôležité pre opravu a údržbu vozidla.
- (28) Únia by mala na úrovni OSN naďalej presadzovať vypracovávanie technických požiadaviek na hluk pneumatík, valivý odpor a vlastnosti týkajúce sa adhézie pneumatík na mokrom povrchu. Je to tak preto, lebo predpis OSN č. 117 o ustanoveniach týkajúcich sa typového schvaľovania pneumatík z hľadiska emisií hluku valenia a/alebo adhézie na mokrých povrchoch a/alebo valivého odporu ⁽¹³⁾ (ďalej len „predpis OSN č. 117“) teraz obsahuje tieto podrobné ustanovenia. Proces prispôbovania požiadaviek na pneumatiky s cieľom zohľadniť technický pokrok by mal rýchlo a ambiciózne pokračovať na úrovni OSN, najmä s cieľom zabezpečiť, aby sa vlastnosti pneumatík posudzovali aj na konci životnosti pneumatiky v jej opotrebovanom stave a aby sa presadzovala myšlienka, že pneumatiky by mali spĺňať požiadavky po celé obdobie životnosti a nemali by sa predčasne meniť. Existujúce požiadavky nariadenia (ES) č. 661/2009 týkajúce sa vlastností pneumatík by sa mali nahradiť ekvivalentnými predpismi OSN.
- (29) S cieľom zabezpečiť účinnosť tohto nariadenia by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“), pokiaľ ide o doplnenie tohto nariadenia v súvislosti s požiadavkami na typové schvaľovanie týkajúcimi sa pokročilých systémov vozidiel a pokiaľ ide o zmenu prílohy II tohto nariadenia s ohľadom na technický pokrok a vývoj v oblasti regulácie. Je osobitne dôležité, aby

⁽¹³⁾ Ú. v. EÚ L 218, 12.8.2016, s. 1.

Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva ⁽¹³⁾. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín odborníkov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

- (30) 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 ⁽¹⁴⁾.
- (31) Vzhľadom na zosúladienie právnych predpisov Únie, ktoré odkazujú na regulačný postup s kontrolou, s právnym rámcom zavedeným ZFEÚ a s cieľom ďalej zjednodušať právne predpisy Únie v oblasti bezpečnosti vozidiel, by sa tieto nariadenia mali zrušiť a nahradiť vykonávacími aktmi prijatými podľa tohto nariadenia:
- nariadenie Komisie (ES) č. 631/2009 ⁽¹⁵⁾,
 - nariadenie Komisie (EÚ) č. 406/2010 ⁽¹⁶⁾,
 - nariadenie Komisie (EÚ) č. 672/2010 ⁽¹⁷⁾,
 - nariadenie Komisie (EÚ) č. 1003/2010 ⁽¹⁸⁾,
 - nariadenie Komisie (EÚ) č. 1005/2010 ⁽¹⁹⁾,
 - nariadenie Komisie (EÚ) č. 1008/2010 ⁽²⁰⁾,
 - nariadenie Komisie (EÚ) č. 1009/2010 ⁽²¹⁾,
 - nariadenie Komisie (EÚ) č. 19/2011 ⁽²²⁾,

⁽¹³⁾ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽¹⁴⁾ Nariadenie 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 (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁽¹⁵⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 631/2009 z 22. júla 2009, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá na vykonávanie prílohy I k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel v súvislosti s ochranou chodcov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení a dopĺňa smernica 2007/46/ES a zrušujú sa smernice 2003/102/ES a 2005/66/ES (Ú. v. EÚ L 195, 25.7.2009, s. 1).

⁽¹⁶⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 406/2010 z 26. apríla 2010, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 79/2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel na vodíkový pohon (Ú. v. EÚ L 122, 18.5.2010, s. 1).

⁽¹⁷⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 672/2010 z 27. júla 2010 týkajúce sa požiadaviek typového schvaľovania na systémy odmravovania a odhmlievania čelného skla určitých motorových vozidiel, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 196, 28.7.2010, s. 5).

⁽¹⁸⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1003/2010 z 8. novembra 2010 o požiadavkách typového schvaľovania miesta na montáž a upevnenie zadných tabuliek s evidenčným číslom na motorové vozidlá a ich prípojné vozidlá, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 291, 9.11.2010, s. 22).

⁽¹⁹⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1005/2010 z 8. novembra 2010 týkajúce sa požiadaviek typového schvaľovania vlečných zariadení motorových vozidiel a ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 291, 9.11.2010, s. 36).

⁽²⁰⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1008/2010 z 9. novembra 2010 týkajúce sa požiadaviek typového schvaľovania systémov stierania a ostrekovania čelného skla určitých motorových vozidiel a ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 292, 10.11.2010, s. 2).

⁽²¹⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1009/2010 z 9. novembra 2010 o požiadavkách typového schvaľovania krytov kolies určitých motorových vozidiel a ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 292, 10.11.2010, s. 21).

⁽²²⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 19/2011 z 11. januára 2011 týkajúce sa požiadaviek na typové schválenie povinného štítku výrobcu a identifikačného čísla motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požiadavkách na typové schválenie motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá z hľadiska všeobecnej bezpečnosti (Ú. v. EÚ L 8, 12.1.2011, s. 1).

- nariadenie Komisie (EÚ) č. 109/2011 ⁽²³⁾,
 - nariadenie Komisie (EÚ) č. 458/2011 ⁽²⁴⁾,
 - nariadenie Komisie (EÚ) č. 65/2012 ⁽²⁵⁾,
 - nariadenie Komisie (EÚ) č. 130/2012 ⁽²⁶⁾,
 - nariadenie Komisie (EÚ) č. 347/2012 ⁽²⁷⁾,
 - nariadenie Komisie (EÚ) č. 351/2012 ⁽²⁸⁾,
 - nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 ⁽²⁹⁾,
 - nariadenie Komisie (EÚ) 2015/166 ⁽³⁰⁾.
- (32) Vzhľadom na to, že typové schválenia EÚ udelené v súlade s nariadením (ES) č. 78/2009, nariadením (ES) č. 79/2009 alebo nariadením (ES) č. 661/2009 a ich vykonávacími opatreniami sa majú považovať za rovnocenné tým, ktoré sú udelené v súlade s týmto nariadením, pokiaľ sa príslušné požiadavky týmto nariadením nezmenia alebo kým nebudú upravené delegovanými aktmi alebo vykonávacími aktmi prijatými podľa tohto nariadenia, sú potrebné prechodné ustanovenia, aby sa zabezpečilo, že takéto schválenia nestratia platnosť.
- (33) Lehoty pre zamietnutie udelenia typového schválenia EÚ, zamietnutie prihlásenia vozidla do evidencie a zákaz uvádzania komponentov a samostatných technických jednotiek na trh alebo do prevádzky by sa mali stanoviť pre každú regulovanú položku.
- (34) Keďže cieľ tohto nariadenia, ktorým je zabezpečenie riadneho fungovania vnútorného trhu zavedením harmonizovaných technických požiadaviek týkajúcich sa bezpečnosti a environmentálnych vlastností motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov jeho rozsahu a dôsledkov ho 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 nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.

⁽²³⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 109/2011 z 27. januára 2011, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokiaľ ide o požiadavky na typové schválenie určitých kategórií motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel vzhľadom na systémy zabráňujúce rozstreku (Ú. v. EÚ L 34, 9.2.2011, s. 2).

⁽²⁴⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 458/2011 z 12. mája 2011 o požiadavkách na typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel z hľadiska montáže ich pneumatík, ktorým sa zároveň vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požiadavkách na typové schválenie motorových vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá z hľadiska všeobecnej bezpečnosti (Ú. v. EÚ L 124, 13.5.2011, s. 11).

⁽²⁵⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 65/2012 z 24. januára 2012, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokiaľ ide o ukazovatele radenia prevodových stupňov, a ktorým sa mení a dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 28, 31.1.2012, s. 24).

⁽²⁶⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 130/2012 z 15. februára 2012 o požiadavkách typového schvaľovania motorových vozidiel, pokiaľ ide o vstup do vozidla a jeho manévrovateľnosť, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 43, 16.2.2012, s. 6).

⁽²⁷⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 347/2012 zo 16. apríla 2012, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 s ohľadom na požiadavky typového schvaľovania určitých kategórií motorových vozidiel týkajúce sa systémov zdokonaleného núdzového brzdzenia (Ú. v. EÚ L 109, 21.4.2012, s. 1).

⁽²⁸⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 351/2012 z 23. apríla 2012, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokiaľ ide o požiadavky typového schvaľovania na montáž systémov výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu v motorových vozidlách (Ú. v. EÚ L 110, 24.4.2012, s. 18).

⁽²⁹⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 z 12. decembra 2012, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokiaľ ide o požiadavky na typové schválenie v prípade hmotností a rozmerov motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, a mení a dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 353, 21.12.2012, s. 31).

⁽³⁰⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) 2015/166 z 3. februára 2015, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokiaľ ide o zahrnutie osobitných postupov, metód posudzovania a technických požiadaviek, a ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES a nariadenia Komisie (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 109/2011 a (EÚ) č. 458/2011 (Ú. v. EÚ L 28, 4.2.2015, s. 3).

- (35) Podrobné technické požiadavky a primerané postupy skúšania, ako aj ustanovenia týkajúce sa jednotných postupov a technických špecifikácií pre typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek by sa mali stanoviť v delegovaných a vykonávacích aktoch v dostatočnom časovom predstihu pred dátumom ich uplatňovania, aby sa výrobcom poskytol dostatočný čas na prispôbenie sa požiadavkám tohto nariadenia a delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe. Niektoré vozidlá sa vyrábajú v malých množstvách. Preto je vhodné, aby požiadavky stanovené týmto nariadením a delegovanými a vykonávacími aktmi prijatými na jeho základe zohľadňovali takéto vozidlá alebo triedy vozidiel, ak sú tieto požiadavky nezlúčiteľné s ich použitím alebo konštrukciou, alebo ak je dodatočné zaťaženie spôsobené týmito požiadavkami neúmerné. Preto by sa uplatňovanie tohto nariadenia malo odložiť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

PREDMET ÚPRAVY, ROZSAH PÔSOBNOSTI A VYMEDZENIE POJMŮV

Článok 1

Predmet úpravy

Týmto nariadením sa stanovujú požiadavky:

- a) na typové schvaľovanie vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek navrhnutých a konštruovaných pre vozidlá z hľadiska ich všeobecných charakteristík a bezpečnosti a na ochranu a bezpečnosť cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky;
- b) na typové schvaľovanie vozidiel z hľadiska systémov monitorovania tlaku v pneumatikách, pokiaľ ide o ich bezpečnosť, palivovú úspornosť a emisie CO₂; a
- c) na typové schvaľovanie novovyrobených pneumatík z hľadiska ich bezpečnosti a environmentálnych vlastností.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa vzťahuje na vozidlá kategórií M, N a O definovaných v článku 4 nariadenia (EÚ) 2018/858 a na systémy, komponenty a samostatné technické jednotky navrhnuté a konštruované pre tieto vozidlá.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú vymedzenia pojmov stanovené v článku 3 nariadenia (EÚ) 2018/858.

Okrem toho sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „zraniteľný účastník cestnej premávky“ je nemotorizovaný účastník cestnej premávky, najmä cyklista a chodec, ako aj používateľ dvojkolesového motorového vozidla;
2. „systém monitorovania tlaku v pneumatikách“ je systém namontovaný vo vozidle, schopný vyhodnotiť tlak v pneumatikách alebo zmenu tlaku v priebehu času a preniesť príslušné informácie používateľovi počas prevádzky vozidla;
3. „systém inteligentného prispôbenia rýchlosti“ je systém, ktorý pomáha vodičovi udržiavať rýchlosť zodpovedajúcu podmienkam prevádzky na ceste tým, že mu poskytuje osobitnú a primeranú spätnú väzbu;
4. „zariadenie na umožnenie montáže alkoholového imobilizéra“ je štandardizované rozhranie, ktoré umožňuje neskoršiu montáž alkoholových imobilizérov v motorových vozidlách;
5. „systém varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti“ je systém, ktorý posudzuje ostražitosť vodiča prostredníctvom analýzy systémov vozidla a v prípade potreby upozorní vodiča;

6. „pokročilý systém varovania vodiča pred rozptýlením“ je systém, ktorý pomáha vodičovi venovať pozornosť dopravnej situácii a ktorý upozorňuje vodiča v prípade jeho rozptýlenia;
7. „signál núdzového brzdenia“ je funkcia svetelnej signalizácie, ktorá ostatným účastníkom cestnej premávky za vozidlom indikuje, že vzhľadom na prevládajúce podmienky na ceste na vozidlo pôsobí veľká sila spomalenia;
8. „detekcia spätného chodu“ je systém, ktorý vodiča informuje o tom, že sa za vozidlom nachádzajú ľudia a predmety, s primárnym cieľom zabrániť zrážkam pri cúvaní;
9. „systém výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu“ je systém, ktorý upozorňuje vodiča, že vozidlo vybočuje z jazdného pruhu;
10. „zdokonalený systém núdzového brzdenia“ je systém, ktorý dokáže automaticky rozpoznať možnosť zrážky a uviesť do činnosti brzdný systém vozidla s cieľom spomaliť vozidlo a predísť zrážke alebo ju zmierniť;
11. „systém núdzového udržiavania vozidla v jazdnom pruhu“ je systém, ktorý pomáha vodičovi udržiavať bezpečnú polohu vozidla vzhľadom na hranicu jazdného pruhu alebo cesty prinajmenšom vtedy, keď dochádza alebo má dôjsť k vybočeniu z jazdného pruhu alebo cesty a bezprostredne môže hroziť zrážka;
12. „hlavný ovládací spínač vozidla“ je zariadenie, ktorým sa palubný elektronický systém vozidla uvedie z vypnutého stavu, ako v prípade, keď je vozidlo zaparkované a vodič nie je prítomný, do normálneho prevádzkového režimu;
13. „zariadenie na záznam údajov o udalostiach“ je systém, ktorého jediným účelom je zaznamenávanie a uchovávanie kritických parametrov a informácií súvisiacich so zrážkou, a to krátko pred zrážkou, počas nej a ihneď po nej;
14. „systém čelnej ochrany“ je samostatná konštrukcia alebo konštrukcie, napríklad pevnostný alebo prídavný nárazník, ktorá je popri nárazníku základnej výbavy určená na ochranu vonkajšieho povrchu vozidla pred poškodením v prípade zrážky s nejakým predmetom, s výnimkou konštrukcií s hmotnosťou nižšou ako 0,5 kg určených len na ochranu svetiel vozidla;
15. „nárazník“ je akákoľvek predná, spodná, vonkajšia konštrukcia vozidla vrátane úchytovej, určená na ochranu vozidla v prípade čelnej zrážky s iným vozidlom pri nízkej rýchlosti; nezahŕňa však systém čelnej ochrany;
16. „vozidlo na vodíkový pohon“ je akékoľvek motorové vozidlo, v ktorom sa ako palivo na jeho pohon používa vodík;
17. „vodíkový systém“ je sústava vodíkových komponentov a spojovacích častí namontovaných vo vozidle na vodíkový pohon, s výnimkou vodíkového pohonného systému alebo pomocnej pohonnej jednotky;
18. „vodíkový pohonný systém“ je menič energie používaný na pohon vozidla;
19. „vodíkový komponent“ sú vodíkové zásobníky a všetky ostatné časti vozidiel na vodíkový pohon, ktoré sú v priamom kontakte s vodíkom alebo sú súčasťou vodíkového systému;
20. „vodíkový zásobník“ je komponent v rámci vodíkového systému, v ktorom je uskladnené hlavné množstvo vodíkového paliva;
21. „automatizované vozidlo“ je motorové vozidlo navrhnuté a skonštruované tak, aby sa dokázalo určitý čas samostatne pohybovať bez nepretržitého dohľadu vodiča, no pri ktorom sa stále predpokladá alebo vyžaduje zásah vodiča;
22. „plne automatizované vozidlo“ je motorové vozidlo navrhnuté a skonštruované tak, aby sa dokázalo pohybovať bez dohľadu vodiča;
23. „systém monitorovania dostupnosti vodiča“ je systém, ktorý posudzuje, či je vodič v osobitných situáciách schopný v prípade potreby prevziať riadenie od automatizovaného vozidla;
24. „jazda vozidiel v konvoji“ je spojenie dvoch alebo viacerých vozidiel do zostavy pomocou technológie prepojenia a systémov podpory automatizovaného riadenia, ktoré umožňujú vozidlám, aby medzi sebou automaticky udržiavali nastavené malé rozstupy, keď sú po určitú časť cesty prepojené, a prispôsobili sa zmenám v pohybe vedúceho vozidla s pomocou malej alebo žiadnej činnosti vodičov;
25. „maximálna hmotnosť“ je technicky prípustná maximálna hmotnosť naloženého vozidla stanovená výrobcom;
26. „stĺpik A“ je najprednejšia a najkrajnejšia podpera strechy siahajúca od podvozku po strechu vozidla.

KAPITOLA II

POVINNOSTI VÝROBCOV

Článok 4

Všeobecné povinnosti a technické požiadavky

1. Výrobcovia musia preukázať, že všetky nové vozidlá, ktoré sa uvádzajú na trh, prihlasujú do evidencie alebo uvádzajú do prevádzky, a všetky nové systémy, komponenty a samostatné technické jednotky, ktoré sa uvádzajú na trh alebo uvádzajú do prevádzky, boli typovo schválené v súlade s požiadavkami tohto nariadenia a delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe.
2. Typové schválenie v súlade s predpismi OSN uvedenými v prílohe I sa v súlade s požiadavkami tohto nariadenia a delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe považuje za typové schválenie EÚ.
3. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 12 prijímať delegované akty na zmenu prílohy I s cieľom zohľadniť technický pokrok a vývoj v oblasti regulácie zavedením a aktualizáciou odkazov na predpisy OSN a príslušné série zmien, ktoré sa uplatňujú na povinnom základe.
4. Výrobcovia zabezpečia, aby vozidlá boli navrhnuté, skonštruované a zmontované tak, aby sa minimalizovalo riziko zranenia cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky.
5. Výrobcovia takisto zabezpečia, aby vozidlá, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky spĺňali uplatniteľné požiadavky uvedené v prílohe II s účinnosťou od dátumov stanovených v uvedenej prílohe, podrobné technické požiadavky a skúšobné postupy stanovené v delegovaných aktoch a jednotné postupy a technické špecifikácie stanovené vo vykonávacích aktoch prijatých podľa tohto nariadenia vrátane požiadaviek týkajúcich sa:
 - a) zadržiavacích systémov, nárazových skúšok, integrity palivového systému a elektrickej bezpečnosti pri vysokom napätí;
 - b) zraniteľných účastníkov cestnej premávky, výhľadu a viditeľnosti;
 - c) podvozku vozidla, brzdenia, pneumatík a riadenia;
 - d) palubných prístrojov, elektrického systému, osvetlenia vozidla a ochrany proti neoprávnenému použitiu vrátane kybernetických útokov;
 - e) správania vodiča a systému; a
 - f) všeobecnej konštrukcie a vlastností vozidla.
6. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 12 prijímať delegované akty, ktorými sa mení príloha II s cieľom zohľadniť technický pokrok a vývoj v oblasti regulácie, najmä pokiaľ ide o záležitosti uvedené v odseku 5 písm. a) až f) tohto článku, ako aj v článku 6 ods. 1 písm. a) až g), článku 7 ods. 2, 3, 4 a 5, článku 9 ods. 2, 3 a 5 a článku 11 ods. 1, a s cieľom zaistiť vysokú úroveň všeobecnej bezpečnosti vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek a vysokú úroveň ochrany cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky tým, že zavedie a aktualizuje odkazy na predpisy OSN, ako aj na delegované akty a vykonávacie akty.
7. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme ustanovenia týkajúce sa jednotných postupov a technických špecifikácií pre typové schvaľovanie vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek s ohľadom na požiadavky uvedené v prílohe II.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 13 ods. 2. Zverejnia sa najmenej 15 mesiacov pred príslušnými dátumami uvedenými v prílohe II.

Článok 5

Osobitné ustanovenia týkajúce sa systémov monitorovania tlaku v pneumatikách a pneumatík

1. Vozidlá musia byť vybavené presným systémom monitorovania tlaku v pneumatikách, ktorý dokáže pri širokej škále cestných a environmentálnych podmienok upozorniť vodiča vo vozidle na stratu tlaku v pneumatike.

2. Systémy monitorovania tlaku v pneumatikách musia byť navrhnuté tak, aby pri nízkych hodnotách tlaku v pneumatikách nebola možná zmena nastavenia alebo recalibrácia.
3. Všetky pneumatiky uvedené na trh musia spĺňať požiadavky na bezpečnosť a environmentálne vlastnosti stanovené v príslušných regulačných aktoch uvedených v prílohe II.
4. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme ustanovenia týkajúce sa jednotných postupov a technických špecifikácií pre:
 - a) typové schvaľovanie vozidiel z hľadiska ich systémov monitorovania tlaku v pneumatikách;
 - b) typové schvaľovanie pneumatík vrátane technických špecifikácií na ich montáž.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 13 ods. 2. Zverejnia sa najmenej 15 mesiacov pred príslušnými dátumami uvedenými v prílohe II.

Článok 6

Pokročilé systémy vozidiel pre všetky kategórie motorových vozidiel

1. Motorové vozidlá musia byť vybavené týmito pokročilými systémami vozidla:
 - a) systém inteligentného prispôsobenia rýchlosti;
 - b) umožnenie montáže alkoholového imobilizéra;
 - c) systém varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti;
 - d) pokročilý systém varovania vodiča pred rozptýlením;
 - e) signál núdzového brzdzenia;
 - f) detekcia spätného chodu; a
 - g) zariadenie na záznam údajov o udalostiach.
2. Systém inteligentného prispôsobenia rýchlosti musí spĺňať tieto minimálne požiadavky:
 - a) vodič musí mať možnosť byť prostredníctvom ovládača akcelérátora alebo cielenej, primeranej a účinnej spätnej väzby informovaný o tom, že bola prekročená maximálna povolená rýchlosť;
 - b) systém musí byť možné vypnúť; informácie o maximálnej povolenej rýchlosti sa môžu poskytovať a systém inteligentného prispôsobenia rýchlosti musí byť v normálnom prevádzkovom režime pri každej aktivácii hlavného ovládacieho spínača vozidla;
 - c) cielená a primeraná spätná väzba musí byť založená na informáciách o maximálnej povolenej rýchlosti získaných sledovaním dopravných značiek a signálov, a to na základe signálov z infraštruktúry alebo údajov z elektronických máp alebo z oboch týchto zdrojov;
 - d) nesmie byť ovplyvnená možnosť vodiča prekročiť rýchlosť vozidla nastavenú systémom;
 - e) jeho výkonnostné ciele musia byť stanovené tak, aby sa v reálnych jazdných podmienkach predišlo chybovosti alebo aby sa miera chybovosti minimalizovala.
3. Systémy varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti a pokročilé systémy varovania vodiča pred rozptýlením sú navrhnuté spôsobom, aby nepretržite nezaznamenávali alebo neuchovávali žiadne iné údaje než tie, ktoré sú potrebné vzhľadom na účely, na ktoré sú získané alebo inak spracúvané v uzavretom systéme. Okrem toho tieto údaje nesmú byť nikdy prístupné ani sprístupnené tretím stranám a po spracúvaní sa ihneď vymažú. Tieto systémy musia byť tiež navrhnuté tak, aby sa predišlo prekryvaniu, a nesmú vodiča upozorňovať samostatne a súbežne alebo máťúčim spôsobom v prípade, ak jedna činnosť spustí obidva systémy.
4. Zariadenia na záznam údajov o udalostiach musia spĺňať najmä tieto požiadavky:
 - a) údaje, ktoré sú schopné zaznamenávať a uchovávať v období krátko pred zrážkou, počas nej a bezprostredne po nej, musia zahŕňať prinajmenšom rýchlosť vozidla, brzdenie, polohu a sklon vozidla na ceste, stav a rýchlosť aktivácie všetkých jeho bezpečnostných systémov, palubného systému eCall využívajúceho službu tiesňovej linky 112, aktiváciu bŕzd a relevantné vstupné parametre z palubných systémov aktívnej bezpečnosti a predchádzania nehodám, pričom tieto údaje musia mať vysokú úroveň presnosti a musí byť zabezpečené ich zachovanie po nehode;

- b) zariadenia nesmie byť možné deaktivovať;
- c) spôsob, akým dokázu zaznamenávať a uchovávať údaje, musí byť taký, aby:
 - i) fungovali v uzavretom systéme;
 - ii) údaje, ktoré získavajú, boli anonymizované a chránené proti manipulácii a zneužívaniu; a
 - iii) na základe údajov, ktoré získavajú, bolo možné určiť presný typ, variant a verziu vozidla, a najmä aktívne systémy bezpečnosti a predchádzania nehodám namontované vo vozidle; a
- d) údaje, ktoré sú schopné zaznamenávať, možno sprístupniť vnútroštátnym orgánom na základe práva Únie alebo vnútroštátneho práva len na účely výskumu a analýzy nehôd vrátane účelov typového schvaľovania systémov a komponentov a v súlade s nariadením (EÚ) 2016/679, a to cez štandardizované rozhranie.

5. Zariadenie na záznam údajov o nehodách však nesmie byť schopné zaznamenať a uchovávať posledné štyri číslice poradového čísla vozidla v rámci identifikačného čísla vozidla ani žiadne iné informácie, ktoré by umožnili identifikáciu samotného vozidla, jeho majiteľa alebo držiteľa.

6. Komisia v súlade s článkom 12 prijme delegované akty dopĺňujúce toto nariadenie stanovením podrobných pravidiel týkajúcich sa osobitných postupov skúšania a technických požiadaviek na:

- a) typové schvaľovanie vozidiel z hľadiska pokročilých systémov vozidiel uvedených v odseku 1;
- b) typové schvaľovanie pokročilých systémov vozidiel uvedených v písmenách a), f) a g) odseku 1 ako samostatných technických jednotiek.

Uvedené delegované akty sa zverejnia najmenej 15 mesiacov pred príslušnými dátumami uvedenými v prílohe II.

Článok 7

Osobitné požiadavky týkajúce sa osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel

1. Okrem ostatných požiadaviek tohto nariadenia a delegovaných aktov a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe, ktoré sa vzťahujú aj na vozidlá kategórií M_1 a N_1 , musia vozidlá týchto kategórií spĺňať požiadavky stanovené v odsekoch 2 až 5 a technické špecifikácie stanovené vo vykonávacích aktoch uvedených v odseku 6.

2. Vozidlá kategórií M_1 a N_1 musia byť vybavené zdokonalenými systémami núdzového brzdzenia navrhnutými a namontovanými v dvoch fázach, ktoré zabezpečujú:

- a) detekciu prekážok a vozidiel v pohybe pred motorovým vozidlom v prvej fáze;
- b) rozšírenie detekčnej schopnosti uvedenej v písmene a) tak, aby zahŕňala aj chodcov a cyklistov pred motorovým vozidlom v druhej fáze.

3. Vozidlá kategórií M_1 a N_1 musia byť tiež vybavené systémom núdzového udržiavania vozidla v jazdnom pruhu.

4. Zdokonalené systémy núdzového brzdzenia a systémy núdzového udržiavania vozidla v jazdnom pruhu musia spĺňať najmä tieto požiadavky:

- a) tieto systémy musí byť možné vypnúť len jednotlivo sledom krokov, ktoré vykoná vodič;
- b) pri každej aktivácii hlavného ovládacieho spínača vozidla musia byť systémy v normálnom prevádzkovom režime;
- c) zvukové varovania musí byť možné jednoducho vypnúť, tým sa však nesmú zároveň vypnúť iné funkcie systému okrem zvukového varovania;
- d) vodič musí mať možnosť kedykoľvek takéto systémy vyradiť.

5. Vozidlá kategórií M_1 a N_1 musia byť navrhnuté a skonštruované tak, aby mali rozšírenú ochrannú zónu pre náraz hlavy, s cieľom zvýšiť ochranu zraniteľných účastníkov cestnej premávky a zmierniť ich potenciálne zranenia v prípade zrážky.

6. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme ustanovenia týkajúce sa jednotných postupov a technických špecifikácií pre typové schvaľovanie vozidiel s ohľadom na požiadavky uvedené v odsekoch 2 až 5 tohto článku.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 13 ods. 2. Zverejnia sa najmenej 15 mesiacov pred príslušnými dátumami uvedenými v prílohe II.

Článok 8

Systémy čelnej ochrany pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá

1. Systémy čelnej ochrany, či už namontované ako originálne vybavenie pre vozidlá kategórií M₁ a N₁ alebo sprístupnené na trhu ako samostatné technické jednotky pre tieto vozidlá, musia byť v súlade s požiadavkami stanovenými v odseku 2 a technickými špecifikáciami stanovenými vo vykonávacích aktoch uvedených v odseku 3.
2. K systémom čelnej ochrany, ktoré sú sprístupnené na trhu ako samostatné technické jednotky, musí byť priložený podrobný zoznam typov, variantov a verzií vozidiel, pre ktoré je systém čelnej ochrany typovo schválený, ako aj jasné montážne pokyny.
3. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme ustanovenia týkajúce sa jednotných postupov a technických špecifikácií pre typové schvaľovanie systémov čelnej ochrany vrátane technických špecifikácií týkajúcich sa ich konštrukcie a montáže.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 13 ods. 2. Zverejnia sa najmenej 15 mesiacov pred príslušnými dátumami uvedenými v prílohe II.

Článok 9

Osobitné požiadavky týkajúce sa autobusov a nákladných automobilov

1. Okrem ostatných požiadaviek tohto nariadenia a delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe, ktoré sa vzťahujú aj na vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃, musia vozidlá týchto kategórií byť v súlade s požiadavkami stanovenými v odsekoch 2 až 5 a technickými špecifikáciami stanovenými vo vykonávacích aktoch uvedených v odseku 7. Vozidlá kategórií M₂ a M₃ musia spĺňať aj požiadavku stanovenú v odseku 6.
2. Vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃ musia byť vybavené systémom výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu a zdokonaleným systémom núdzového brzdzenia, ktoré sú v súlade s technickými špecifikáciami stanovenými vo vykonávacích aktoch uvedených v odseku 7.
3. Vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃ musia byť vybavené pokročilými systémami schopnými rozpoznať chodcov a cyklistov, ktorí sa nachádzajú v tesnej blízkosti prednej časti a boku vozidla pri okraji vozovky, a poskytnúť varovanie alebo zabrániť zrážke s týmito zraniteľnými účastníkmi cestnej premávky.
4. Pokiaľ ide o systémy uvedené v odsekoch 2 a 3, musia spĺňať najmä tieto minimálne požiadavky:
 - a) tieto systémy musí byť možné vypnúť len jednotlivo sledom krokov, ktoré vykoná vodič;
 - b) pri každej aktivácii hlavného ovládacieho spínača vozidla musia byť systémy v normálnom prevádzkovom režime;
 - c) zvukové varovania musí byť možné jednoducho stlmiť, tým sa však nesmú súčasne stlmiť iné funkcie systému okrem zvukových varovaní;
 - d) vodič musí mať možnosť tieto systémy vyradiť.
5. Vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃ musia byť navrhnuté a skonštruované tak, aby sa zlepšil priamy výhľad na zraniteľných účastníkov cestnej premávky zo sedadla vodiča, a to odstránením mŕtvych uhlov vpredu a po bokoch vodiča v najväčšej možnej miere a zohľadnením špecifík rôznych kategórií vozidiel.
6. Vozidlá kategórií M₂ a M₃ s kapacitou presahujúcou 22 cestujúcich okrem vodiča a s priestormi pre stojacich cestujúcich, ktoré umožňujú častý pohyb cestujúcich, musia byť navrhnuté a skonštruované tak, aby boli prístupné osobám so zníženou pohyblivosťou vrátane používateľov invalidných vozíkov.

7. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme ustanovenia týkajúce sa jednotných postupov a technických špecifikácií pre:

- a) typové schvaľovanie vozidiel s ohľadom na požiadavky stanovené v odsekoch 2 až 5 tohto článku;
- b) typové schvaľovanie systémov uvedených v odseku 3 tohto článku ako samostatných technických jednotiek.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 13 ods. 2.

Ak sa uvedené vykonávacie akty týkajú požiadaviek stanovených v odsekoch 2, 3 a 4 tohto článku, zverejnia sa aspoň 15 mesiacov pred príslušnými dátumami uvedenými v prílohe II.

Ak sa uvedené vykonávacie akty týkajú požiadaviek stanovených v odseku 5 tohto článku, zverejnia sa aspoň 36 mesiacov pred príslušnými dátumami uvedenými v prílohe II.

Článok 10

Osobitné požiadavky týkajúce sa vozidiel na vodíkový pohon

1. Okrem ostatných požiadaviek tohto nariadenia a delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe, ktoré sa vzťahujú aj na vozidlá kategórií M a N, vozidlá na vodíkový pohon patriace do týchto kategórií, ich vodíkové systémy a komponenty týchto systémov musia byť v súlade s technickými špecifikáciami stanovenými vo vykonávacích aktoch uvedených v odseku 3.

2. Výrobcovia zabezpečia, aby boli vodíkové systémy a vodíkové komponenty namontované v súlade s technickými špecifikáciami stanovenými vo vykonávacích aktoch uvedených v odseku 3. Výrobcovia v prípade potreby sprístupnia aj informácie na účely kontroly vodíkových systémov a komponentov počas životnosti vozidiel na vodíkový pohon.

3. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme ustanovenia týkajúce sa jednotných postupov a technických špecifikácií pre typové schvaľovanie vozidiel na vodíkový pohon z hľadiska ich vodíkových systémov vrátane materiálovej kompatibility a plniacich ventilov a pre typové schvaľovanie vodíkových komponentov vrátane technických špecifikácií pre ich montáž.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 13 ods. 2. Zverejnia sa najmenej 15 mesiacov pred príslušnými dátumami uvedenými v prílohe II.

Článok 11

Osobitné požiadavky týkajúce sa automatizovaných a plne automatizovaných vozidiel

1. Okrem ostatných požiadaviek tohto nariadenia a delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe, ktoré sa uplatňujú na vozidlá príslušných kategórií, musia byť automatizované a plne automatizované vozidlá v súlade s technickými špecifikáciami stanovenými vo vykonávacích aktoch uvedených v odseku 2, ktoré sa týkajú:

- a) systémov nahradzujúcich ovládanie vozidla vodičom vrátane signalizácie, riadenia, zrýchľovania a brzdzenia;
- b) systémov, ktoré vozidlu poskytujú informácie o stave vozidla a okolitom prostredí v reálnom čase;
- c) systémov monitorovania dostupnosti vodiča;
- d) zariadení na záznam údajov o udalostiach pre automatizované vozidlá;
- e) harmonizovaného formátu výmeny údajov, napríklad pri jazde vozidiel rôznych značiek v konvoji;
- f) systémov na poskytovanie bezpečnostných informácií ostatným účastníkom cestnej premávky.

Uvedené technické špecifikácie týkajúce sa systémov monitorovania dostupnosti vodiča uvedených v prvom pododseku písm. c) sa však nevzťahujú na plne automatizované vozidlá.

2. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme ustanovenia týkajúce sa jednotných postupov a technických špecifikácií pre systémy a ďalšie položky uvedené v odseku 1 písm. a) až f) tohto článku a pre typové schvaľovanie automatizovaných a plne automatizovaných vozidiel, pokiaľ ide o uvedené systémy a ďalšie položky, s cieľom zaistiť bezpečnú prevádzku automatizovaných a plne automatizovaných vozidiel na verejných komunikáciách.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 13 ods. 2.

KAPITOLA III

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 12

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 4 ods. 3 a 6 a článku 6 ods. 6 sa Komisii udeľuje na obdobie 5 rokov od 5. januára 2020. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevzniesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 4 ods. 3 a 6 a článku 6 ods. 6 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. 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 pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 4 ods. 3 a 6 a článku 6 ods. 6 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 predlží o dva mesiace.

Článok 13

Postup výboru

1. Komisii pomáha Technický výbor – motorové vozidlá. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa 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 14

Preskúmanie a podávanie správ

1. Do 7. júla 2027 a následne každých päť rokov Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade hodnotiacu správu o dosiahnutých výsledkoch v oblasti bezpečnostných opatrení a systémov vrátane miery ich rozšírenia a pohodlia používateľa. Komisia preskúma, či uvedené bezpečnostné opatrenia a systémy pôsobia v súlade so zámerom tohto

nariadenia. K uvedenej správe sa v prípade potreby priložia odporúčania vrátane legislatívneho návrhu na zmenu požiadaviek týkajúcich sa všeobecnej bezpečnosti a ochrany cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, s cieľom ďalej znižovať alebo eliminovať nehody a zranenia v cestnej doprave.

Komisia vyhodnotí najmä spoľahlivosť a efektívnosť nových systémov inteligentného prispôsobenia rýchlosti a mieru presnosti a chybovosti takýchto systémov v reálnych jazdných podmienkach. Komisia v prípade potreby predloží legislatívny návrh.

2. Do 31. januára každého roka Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu za uplynulý rok o činnostiach Svetového fóra EHK OSN pre harmonizáciu predpisov o vozidlách (WP.29), pokiaľ ide o pokrok dosiahnutý pri vykonávaní bezpečnostných noriem vozidiel s ohľadom na požiadavky stanovené v článkoch 5 až 11 a pokiaľ ide o pozíciu Únie v súvislosti s týmito záležitosťami.

Článok 15

Prechodné ustanovenia

1. Týmto nariadením nie je dotknutá platnosť typových schválení EÚ vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek, ktoré boli udelené v súlade s nariadením (ES) č. 78/2009, nariadením (ES) č. 79/2009 alebo nariadením (ES) č. 661/2009 a ich vykonávacími opatreniami do 5. júla 2022, pokiaľ príslušné požiadavky vzťahujúce sa na takéto vozidlá, systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky neboli týmto nariadením a delegovanými aktmi prijatými na jeho základe zmenené alebo doplnené o nové požiadavky, ako sa bližšie špecifikuje vo vykonávacích aktoch prijatých podľa tohto nariadenia.

2. Schvaľovacie úrady naďalej udeľujú rozšírenie typových schválení EÚ uvedené v odseku 1.

3. Odchyľne od tohto nariadenia a do dátumu uvedeného v prílohe IV členské štáty naďalej povoľujú prihlasovanie vozidiel do evidencie, ako aj predaj alebo uvedenie do prevádzky komponentov, ktoré nespĺňajú požiadavky predpisu OSN č. 117.

Článok 16

Lehoty na vykonávanie

Pokiaľ ide o vozidlá, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky, vnútroštátne orgány:

- a) s účinnosťou od dátumov stanovených v prílohe II v prípade konkrétnej požiadavky uvedenej v danej prílohe a na základe dôvodov týkajúcich sa tejto požiadavky odmietnu udeliť typové schválenie EÚ alebo vnútroštátne typové schválenie akémukoľvek novému typu vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktoré nespĺňajú požiadavky tohto nariadenia a delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe;
- b) s účinnosťou od dátumov stanovených v prílohe II v prípade konkrétnej požiadavky uvedenej v danej prílohe a na základe dôvodov týkajúcich sa tejto požiadavky považujú osvedčenia o zhode nových vozidiel za neplatné na účely článku 48 nariadenia (EÚ) 2018/858 a zakážu prihlásenie takých vozidiel do evidencie, ak nespĺňajú požiadavky tohto nariadenia a delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe;
- c) s účinnosťou od dátumov stanovených v prílohe II v prípade konkrétnej požiadavky uvedenej v danej prílohe a na základe dôvodov týkajúcich sa tejto požiadavky zakážu uvádzanie komponentov a samostatných technických jednotiek na trh alebo ich uvádzanie do prevádzky, ak nespĺňajú požiadavky tohto nariadenia a delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe.

Článok 17

Zmeny nariadenia (EÚ) 2018/858

Príloha II k nariadeniu (EÚ) 2018/858 sa mení v súlade s prílohou III k tomuto nariadeniu.

Článok 18

Zrušenie

1. Nariadenia (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 sa zrušujú s účinnosťou od dátumu uplatňovania tohto nariadenia.
2. Odkazy na nariadenia (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 sa považujú za odkazy na toto nariadenie.

Článok 19

Nadobudnutie účinnosti a dátum uplatňovania

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

Uplatňuje sa od 6. júla 2022.

Článok 4 ods. 3, 6 a 7, článok 5 ods. 4, článok 6 ods. 6, článok 7 ods. 6, článok 8 ods. 3, článok 9 ods. 7, článok 10 ods. 3, článok 11 ods. 2 a články 12 a 13 sa však uplatňujú od 5. januára 2020.

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

V Štrasburgu 27. novembra 2019

Za Európsky parlament
predseda
D. M. SASSOLI

Za Radu
predsedníčka
T. TUPPURAINEN

Zoznam predpisov OSN podľa článku 4 ods. 2

Číslo predpisu OSN	Predmet	Séria zmien uverejnená v Úradnom vestníku Európskej únie	Odkaz na Úradný vestník Európskej únie	Rozsah, ktorého sa týka predpis OSN
1	Svetlomety motorových vozidiel s asymetrickým stretávacím svetlom a/ alebo diaľkovým svetlom vybavených vláknovými žiarovkami kategórie R2 a/alebo HS1	Séria zmien 02	Ú. v. EÚ L 177, 10.7.2010, s. 1	M, N ^(*)
3	Spätné odrazové zariadenia motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel	Séria zmien 02	Ú. v. EÚ L 323, 6.12.2011, s. 1	M, N, O
4	Osvetlenie zadných tabuliek s evidenčným číslom motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 4, 7.1.2012, s. 17	M, N, O
6	Smerové svetidlá motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel	Séria zmien 01	Ú. v. EÚ L 213, 18.7.2014, s. 1	M, N, O
7	Predné a zadné (bočné) obrysové svetidlá, brzdové a doplnkové obrysové svetidlá motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel	Séria zmien 02	Ú. v. EÚ L 285, 30.9.2014, s. 1	M, N, O
8	Svetlomety motorových vozidiel (typu H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 a/alebo H11)	Séria zmien 05 korigenda 1 k revízii 4	Ú. v. EÚ L 177, 10.7.2010, s. 71	M, N ^(*)
10	Elektromagnetická kompatibilita	Séria zmien 05	Ú. v. EÚ L 41, 17.2.2017, s. 1	M, N, O
11	Zámky dverí a komponenty upevnenia dverí	Séria zmien 04	Ú. v. EÚ L 218, 21.8.2019, s. 1	M ₁ , N ₁
12	Ochrana vodiča pred mechanizmom riadenia v prípade nárazu	Séria zmien 04	Ú. v. EÚ L 89, 27.3.2013, s. 1	M ₁ , N ₁
13	Brzdenie vozidiel a prípojných vozidiel	Séria zmien 11	Ú. v. EÚ L 42, 18.2.2016, s. 1	M ₂ , M ₃ , N, O ^(*)
13-H	Brzdenie osobných automobilov	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 335, 22.12.2015, s. 1	M ₁ , N ₁
14	Kotvové úchytky bezpečnostných pásov	Séria zmien 07	Ú. v. EÚ L 218, 19.8.2015, s. 27	M, N
16	Bezpečnostné pásy, zadržiavacie systémy, detské zadržiavacie systémy a detské zadržiavacie systémy ISOFIX	Séria zmien 07	Ú. v. EÚ L 109, 27.4.2018, s. 1	M, N
17	Sedadlá, ich ukotvenia a opierky hlavy	Séria zmien 08	Ú. v. EÚ L 230, 31.8.2010, s. 81	M, N
18	Ochrana motorových vozidiel proti neoprávnenému použitiu	Séria zmien 03	Ú. v. EÚ L 120, 13.5.2010, s. 29	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃
19	Predné hmlové svetidlá motorových vozidiel	Séria zmien 04	Ú. v. EÚ L 250, 22.8.2014, s. 1	M, N
20	Svetlomety s asymetrickým stretávacím alebo diaľkovým svetlom alebo obidvomi svetlami vybavené vláknovými halogénovými žiarovkami (žiarovky H4)	Séria zmien 03	Ú. v. EÚ L 177, 10.7.2010, s. 170	M, N ^(*)
21	Vnútorne vybavenie	Séria zmien 01	Ú. v. EÚ L 188, 16.7.2008, s. 32	M ₁

Číslo predpisu OSN	Predmet	Séria zmien uverejnená v Úradnom vestníku Európskej únie	Odkaz na Úradný vestník Európskej únie	Rozsah, ktorého sa týka predpis OSN
23	Spätné a manévrovacie svetidlá motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 237, 8.8.2014, s. 1	M, N, O
25	Opierky hlavy zabudované alebo nezabudované do sedadiel vozidla	Séria zmien 04 korigendum 2 k revízii 1	Ú. v. EÚ L 215, 14.8.2010, s. 1	M ₁
26	Vonkajšie výčnelky	Séria zmien 03	Ú. v. EÚ L 215, 14.8.2010, s. 27	M ₁
28	Zvukové výstražné systémy a zvukové signály	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 323, 6.12.2011, s. 33	M, N
29	Ochrana cestujúcich v kabíne úžitkového vozidla	Séria zmien 03	Ú. v. EÚ L 304, 20.11.2010, s. 21	N
30	Pneumatiky pre motorové vozidlá a ich prípojné vozidlá (trieda C1)	Séria zmien 02	Ú. v. EÚ L 307, 23.11.2011, s. 1	M, N, O
31	Svetlomety motorových vozidiel z lisovaného skla typu „sealed-beam“ (SB), ktoré vyžarujú európske asymetrické stretávacie alebo diaľkové svetlo alebo obidve svetlá	Séria zmien 02	Ú. v. EÚ L 185, 17.7.2010, s. 15	M, N
34	Prevenencia proti požiaru (nádrže na kvapalné palivo)	Séria zmien 03	Ú. v. EÚ L 231, 26.8.2016, s. 41	M, N, O
37	Žiarovky používané v schválených svetidlách motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel	Séria zmien 03	Ú. v. EÚ L 213, 18.7.2014, s. 36	M, N, O
38	Zadné hmlové svetidlá motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 4, 7.1.2012, s. 20	M, N, O
39	Rýchlomer a zariadenie na počítanie kilometrov vrátane ich montáže	Séria zmien 01	Ú. v. EÚ L 302, 28.11.2018, s. 106	M, N
43	Bezpečnostné zasklievacie materiály a ich montáž na vozidlá	Séria zmien 01	Ú. v. EÚ L 42, 12.2.2014, s. 1	M, N, O
44	Zadržiavacie zariadenia pre deti cestujúce v motorových vozidlách („detské zadržiavacie systémy“)	Séria zmien 04	Ú. v. EÚ L 265, 30.9.2016, s. 1	M, N
45	Čističe svetlometov	Séria zmien 01		M, N
46	Zariadenia pre nepriamy výhľad a ich montáž	Séria zmien 04	Ú. v. EÚ L 237, 8.8.2014, s. 24	M, N
48	Montáž zariadení na osvetlenie a svetelnú signalizáciu na motorové vozidlá	Séria zmien 06	Ú. v. EÚ L 14, 16.1.2019, s. 42	M, N, O (°)
54	Pneumatiky pre úžitkové vozidlá a ich prípojné vozidlá (trieda C2 a trieda C3)	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 307, 23.11.2011, s. 2	M, N, O
55	Mechanické spojovacie komponenty jazdných súprav	Séria zmien 01	Ú. v. EÚ L 153, 15.6.2018, s. 179	M, N, O (°)
58	Zadné ochranné zariadenia proti podbehnutiu (RUPD) a ich montáž; zadná ochrana proti podbehnutiu (RUP)	Séria zmien 03	Ú. v. EÚ L 49, 20.2.2019, s. 1	M, N, O
61	Úžitkové vozidlá, pokiaľ ide o ich vonkajšie výčnelky pred zadným panelom kabíny	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 164, 30.6.2010, s. 1	N

Číslo predpisu OSN	Predmet	Séria zmien uverejnená v Úradnom vestníku Európskej únie	Odkaz na Úradný vestník Európskej únie	Rozsah, ktorého sa týka predpis OSN
64	Náhradná jednotka na dočasné použitie, pneumatiky na núdzový dojazd/ systém núdzového dojazdu (a systém monitorovania tlaku v pneumatikách)	Séria zmien 02	Ú. v. EÚ L 310, 26.11.2010, s. 18	M ₁ , N ₁
66	Pevnosť nadstavby veľkých osobných vozidiel	Séria zmien 02	Ú. v. EÚ L 84, 30.3.2011, s. 1	M ₂ , M ₃
67	Motorové vozidlá na skvapalnené ropné plyny (LPG)	Séria zmien 01	Ú. v. EÚ L 285, 20.10.2016, s. 1	M, N
73	Bočné ochranné zariadenia nákladných vozidiel	Séria zmien 01	Ú. v. EÚ L 122, 8.5.2012, s. 1	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄
77	Parkovacie svetidlá motorových vozidiel	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 4, 7.1.2012, s. 21	M, N
79	Mechanizmus riadenia	Séria zmien 03	Ú. v. EÚ L 318, 14.12.2019, s. 1	M, N, O
80	Sedadlá veľkých osobných vozidiel	Séria zmien 03	Ú. v. EÚ L 226, 24.8.2013, s. 20	M ₂ , M ₃
87	Denné svetidlá motorových vozidiel	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 4, 7.1.2012, s. 24	M, N
89	Obmedzovače rýchlosti a nastaviteľné zariadenia obmedzujúce rýchlosť	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 4, 7.1.2012, s. 25	M, N ⁽⁴⁾
90	Výmenné súpravy brzdového obloženia, brzdových obložení bubnovej brzdy a kotúčov a bubnov pre motorové vozidlá a ich prípojné vozidlá	Séria zmien 02	Ú. v. EÚ L 290, 16.11.2018, s. 54	M, N, O
91	Bočné obrysové svetidlá pre motorové vozidlá a ich prípojné vozidlá	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 4, 7.1.2012, s. 27	M, N, O
93	Predné ochranné zariadenia proti podbehnutiu (FUPD) a ich montáž; predná ochrana proti podbehnutiu (FUP)	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 185, 17.7.2010, s. 56	N ₂ , N ₃
94	Ochrana cestujúcich v prípade čelného nárazu	Séria zmien 03	Ú. v. EÚ L 35, 8.2.2018, s. 1	M ₁
95	Ochrana cestujúcich v prípade bočného nárazu	Séria zmien 03	Ú. v. EÚ L 183, 10.7.2015, s. 91	M ₁ , N ₁
97	Vozidlové poplachové systémy (VAS)	Séria zmien 01	Ú. v. EÚ L 122, 8.5.2012, s. 19	M ₁ , N ₁ ⁽⁵⁾
98	Svetlomety motorových vozidiel vybavené zdrojmi svetla s plynovými výbojkami	Séria zmien 01	Ú. v. EÚ L 176, 14.6.2014, s. 64	M, N
99	Svetelné zdroje s plynovou výbojkou používané v schválených svetidlách motorových vozidiel s plynovou výbojkou	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 320, 17.12.2018, s. 45	M, N
100	Elektrická bezpečnosť	Séria zmien 02	Ú. v. EÚ L 302, 28.11.2019, s. 114	M, N
102	Tesné spojovacie zariadenie (CCD); montáž schváleného typu CCD	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 351, 30.12.2008, s. 44	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄
104	Odrazové označenia (ťažké a dlhé vozidlá)	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 75, 14.3.2014, s. 29	M ₂ , M ₃ , N, O ₂ , O ₃ , O ₄

Číslo predpisu OSN	Predmet	Séria zmien uverejnená v Úradnom vestníku Európskej únie	Odkaz na Úradný vestník Európskej únie	Rozsah, ktorého sa týka predpis OSN
105	Vozidlá určené na prepravu nebezpečného tovaru	Séria zmien 05	Ú. v. EÚ L 4, 7.1.2012, s. 30	N,O
107	Celková konštrukcia vozidiel M ₂ a M ₃	Séria zmien 07	Ú. v. EÚ L 52, 23.2.2018, s. 1	M ₂ , M ₃
108	Protektorované pneumatiky pre osobné automobily a ich prípojné vozidlá	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 181, 4.7.2006, s. 1	M ₁ , O ₁ , O ₂
109	Protektorované pneumatiky pre úžitkové vozidlá a ich prípojné vozidlá	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 181, 4.7.2006, s. 1	M2, M3, N, O3, O4
110	Špecifické komponenty na stlačený zemný plyn (CNG) a skvapalnený zemný plyn (LNG)	Séria zmien 01	Ú. v. EÚ L 166, 30.6.2015, s. 1	M, N
112	Svetlomety motorových vozidiel s asymetrickým stretávacím alebo diaľkovým svetlom alebo obidvomi svetlami vybavené žiarovkami a/alebo modulmi LED	Séria zmien 01	Ú. v. EÚ L 250, 22.8.2014, s. 67	M, N
114	Náhradné systémy nafukovacieho vankúša	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 373, 27.12.2006, s. 272	M ₁ , N ₁
115	Retrofítne systémy pre LPG a CNG	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 323, 7.11.2014, s. 91	M, N
116	Ochrana motorových vozidiel proti neoprávnenému použitiu	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 45, 16.2.2012, s. 1	M ₁ , N ₁ (e)
117	Pneumatiky z hľadiska emisií hluku valenia, adhézie na mokrých povrchoch a valivého odporu (triedy C1, C2 a C3)	Séria zmien 02	Ú. v. EÚ L 218, 12.8.2016, s. 1	M, N, O
118	Požiarne odolnosť vnútorných materiálov v autobusoch	Séria zmien 02	Ú. v. EÚ L 102, 21.4.2015, s. 67	M ₃
119	Uhlové svietidlá	Séria zmien 01	Ú. v. EÚ L 89, 25.3.2014, s. 101	M, N
121	Umiestnenie a identifikácia ručných ovládačov, kontroliek a indikátorov	Séria zmien 01	Ú. v. EÚ L 5, 8.1.2016, s. 9	M, N
122	Vykurovacie systémy vo vozidlách	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 164, 30.6.2010, s. 231	M, N, O
123	Adaptívne predné osvetľovacie systémy (AFS) pre motorové vozidlá	Séria zmien 01	Ú. v. EÚ L 49, 20.2.2019, s. 24	M, N
124	Náhradné kolesá	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 375, 27.12.2006, s. 568	M ₁ , N ₁ , O ₁ , O ₂
125	Výhľad vodiča smerom dopredu	Séria zmien 01	Ú. v. EÚ L 20, 25.1.2018, s. 16	M ₁
126	Priečkové systémy	Pôvodné znenie predpisu		M ₁
127	Bezpečnosť chodcov	Séria zmien 02		M ₁ , N ₁
128	Zdroje svetla využívajúce svetelné diódy (LED)	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 320, 17.12.2019, s. 63	M, N, O

Číslo predpisu OSN	Predmet	Séria zmien uverejnená v Úradnom vestníku Európskej únie	Odkaz na Úradný vestník Európskej únie	Rozsah, ktorého sa týka predpis OSN
129	Zdokonalené detské zadržiavacie systémy	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 97, 29.3.2014, s. 21	M, N
130	Systémy výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 178, 18.6.2014, s. 29	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ (†)
131	Zdokonalené systémy núdzového brzdenia	Séria zmien 01	Ú. v. EÚ L 214, 19.7.2014, s. 47	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ (†)
134	Bezpečnosť vodíka	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 129, 17.5.2019, s. 43	M, N
135	Bočný náraz do stĺpa	Séria zmien 01		M ₁ , N ₁
137	Čelný náraz v celej šírke	Séria zmien 01		M ₁
139	Systémy podpory brzdenia	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 269, 26.10.2018, s. 1	M ₁ , N ₁
140	Elektronické systémy riadenia stability	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 269, 26.10.2018, s. 17	M ₁ , N ₁
141	Systémy monitorovania tlaku v pneumatikách	Pôvodné znenie predpisu	Ú. v. EÚ L 269, 26.10.2018, s. 36	M ₁ , N ₁ ⁽⁶⁾
142	Montáž pneumatík	Pôvodné znenie predpisu		M ₁
145	Detské kotvové úchytky	Pôvodné znenie predpisu		M ₁

Poznámky k tabuľke

Úradnom vestníku Európskej únie, bez toho, aby tým bola dotknutá séria zmien, ktoré sa musia dodržiavať na základe v nej uvedených prechodných ustanovení. Séria zmien uvedená v tabuľke zodpovedá verzii, ktorá bola uverejnená v

Dodržiavanie súladu so sériou zmien prijatých po konkrétnych sériách uvedených v tabuľke sa akceptuje ako alternatíva.

Dátumy uvedené v príslušnej sérii zmien predpisov OSN uvedených v tabuľke, pokiaľ ide o povinnosti zmluvných strán Revidovanej dohody z roku 1958, súvisiace s prvou registráciou, uvedením do prevádzky, sprístupnením na trhu, predajom, uznávaním typových schválení a akýmikoľvek podobnými ustanoveniami, sa povinne uplatňujú na účely článkov 48 a 50 nariadenia (EÚ) 2018/858 s výnimkou prípadov, keď sú v prílohe II k tomuto nariadeniu stanovené alternatívne dátumy, ktoré potom treba dodržiavať.

V niektorých prípadoch sa v prechodných ustanoveniach predpisu OSN uvedeného v tabuľke stanovuje, že od daného dátumu zmluvné strany Revidovanej dohody z roku 1958 uplatňujúce určitú sériu zmien predpisu OSN nie sú povinné na účely vnútroštátneho alebo regionálneho typového schválenia akceptovať alebo môžu odmietnuť akceptovať určitý typ schválený v súlade s predchádzajúcou sériou zmien alebo zmením s podobným zámerom a významom. Toto sa chápe ako záväzné ustanovenie, na základe ktorého musia vnútroštátne orgány považovať certifikáty zhody za už neplatné na účely článku 48 nariadenia (EÚ) 2018/858 s výnimkou prípadov, keď sú v prílohe II k tomuto nariadeniu stanovené alternatívne dátumy, ktoré potom treba dodržiavať.

-
- (^e) Predpisy OSN č. 1, 8 a 20 sa neuplatňujú na typové schvaľovanie EÚ nových vozidiel.
- (^f) Vyžaduje sa povinná montáž funkcie riadenia stability v súlade s predpismi OSN. Vyžaduje sa však aj u vozidiel kategórie N₁.
- (^g) Ak je vozidlo podľa vyhlásenia výrobcu vozidla vhodné na ťahanie nákladu (bod 2.11.5 informačného dokumentu uvedeného v článku 24 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/858) a akákoľvek časť vhodného mechanického spojovacieho zariadenia, namontovaná alebo nenamontovaná na typ motorového vozidla, by mohla (čiastočne) zaciť akýkoľvek osvetľovací komponent a/alebo priestor na umiestnenie a pripevnenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom vozidla, uplatňuje sa nasledujúce:
- pokyny pre používateľa motorového vozidla (napr. príručka majiteľa, príručka k vozidlu) musia jasne uvádzať, že montáž mechanického spojovacieho zariadenia, ktoré sa nedá ľahko odstrániť ani premiestniť, nie je povolená;
 - pokyny tiež musia jasne uvádzať, že ak je mechanické spojovacie zariadenie namontované, musí sa vždy, keď sa nepoužíva, odstrániť alebo premiestniť; ako aj
 - v prípade typového schválenia systému vozidla v súlade s predpisom OSN č. 55 sa musí zabezpečiť, aby boli splnené aj ustanovenia o odstránení, premiestnení a/alebo alternatívnom umiestnení, pokiaľ ide o montáž osvetlenia a priestor na montáž a upevnenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom vozidla.
- (^h) Týka sa to len obmedzovačov rýchlosti a povinnej montáže obmedzovačov rýchlosti na vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃.
- (ⁱ) Zariadenia zabráňujúce neoprávnenému použitiu musia byť namontované na vozidlách kategórie M₁ a N₁ a systémy imobilizéra musia byť namontované na vozidlách kategórie M₁.
- (^j) Pozri vysvetlivku ⁴ k tabuľke v prílohe II.
- (^k) Pre vozidlá kategórie M₁ s maximálnou hmotnosťou ≤ 3 500 kg a kategórie N1, ktoré nie sú vybavené zdvojenými kolesami na náprave.
-

Zoznam požiadaviek podľa článku 4 ods. 5 a článku 5 ods. 3, ako aj dátumov podľa článku 16

Predmet	Regulačné akty	Ďalšie špecifické technické ustanovenia	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	Komponent
Požiadavky týkajúce sa														
A ZADRŽIAVACÍCH SYSTÉMOV, NÁRAZOVÝCH SKÚŠOK, INTEGRITY PALIVOVÉHO SYSTÉMU A ELEKTRICKEJ BEZPEČNOSTI PRI VYSOKOM NAPÄTÍ														
A1 Vnútročné vybavenie	Predpis OSN č. 21		A											
A2 Sedadlá a opierky hlavy	Predpis OSN č. 17		A	A	A	A	A	A						
A3 Autobusové sedadlá	Predpis OSN č. 80			A	A									A
A4 Kotvové úchytky bezpečnostných pásov	Predpis OSN č. 14		A	A	A	A	A	A						
A5 Bezpečnostné pásy a zadržiavacie systémy	Predpis OSN č. 16		A	A	A	A	A	A					A	A
A6 Signalizácia nezapnutého bezpečnostného pásu	Predpis OSN č. 16		A	A	A	A	A	A						
A7 Priečkové systémy	Predpis OSN č. 126		X										B	
A8 Detské kotvové úchytky	Predpis OSN č. 145		A											
A9 Detské zadržiavacie systémy	Predpis OSN č. 44		A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾					A	A
A10 Zdokonalené detské zadržiavacie systémy	Predpis OSN č. 129		X	X	X	X	X	X					B	B
A11 Predná ochrana proti podbehnútiu	Predpis OSN č. 93						A	A					A	A
A12 Zadná ochrana proti podbehnútiu	Predpis OSN č. 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
A13 Bočná ochrana	Predpis OSN č. 73						A	A			A	A		
A14 Bezpečnosť palivovej nádrže	Predpis OSN č. 34		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
A15 Bezpečnosť skvapalneného ropného plynu	Predpis OSN č. 67		A	A	A	A	A	A						A

Predmet	Regulačné akty	Ďalšie špecifické technické ustanovenia	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	Komponent
A16 Bezpečnosť stlačeného a skvapalneného zemného plynu	Predpis OSN č. 110		A	A	A	A	A	A						A
A17 Bezpečnosť vodíka	Predpis OSN č. 134		A	A	A	A	A	A						A
A18 Kvalifikácia materiálu vodíkového systému			A	A	A	A	A	A						A
A19 Elektrická bezpečnosť počas prevádzky	Predpis OSN č. 100		A	A	A	A	A	A						
A20 Čelný náraz mimo stredu vozidla	Predpis OSN č. 94	Uplatňuje sa v prípade vozidiel kategórie M1 s maximálnou hmotnosťou ≤ 3 500 kg a N1 s maximálnou hmotnosťou ≤ 2 500. Pre vozidlá s maximálnou hmotnosťou > 2 500 kg platia dátumy uvedené v poznámke B.	A			A								
A21 Čelný náraz v celej šírke	Predpis OSN č. 137	Použitie antropomorfického skúšobného zariadenia nárazovej testovacej figuríny „Hybrid III“ je povolené, len pokiaľ v predpise OSN nie je uvedené skúšobné zariadenie zadržiacieho systému pasażierov „THOR“.	B			B								
A22 Bezpečnostný mechanizmus riadenia	Predpis OSN č. 12		A			A							A	
A23 Náhradný nafukovací vankúš	Predpis OSN č. 114		X			X							B	
A24 Náraz kabíny	Predpis OSN č. 29					A	A	A						
A25 Bočný kabíny	Predpis OSN č. 95	Uplatňuje sa v prípade všetkých vozidiel kategórií M1 a N1 vrátane tých, ktoré majú bod R najnižšieho sedadla > 700 mm od úrovne podlahy. Pre vozidlá, ktoré majú bod R najnižšieho sedadla > 700 mm od úrovne podlahy, platia dátumy uvedené v poznámke B.	A			A								

Predmet	Regulačné akty	Ďalšie špecifické technické ustanovenia	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	Komponent
A26 Bočný náraz do stĺpa	Predpis OSN č. 135		B			B								
A27 Náraz zozadu	Predpis OSN č. 34	Uplatňuje sa v prípade vozidiel kategórií M1 s maximálnou hmotnosťou ≤ 3 500 kg a N1. Musia sa zabezpečiť požiadavky na elektrickú bezpečnosť po náraze.	B			B								

Požiadavky týkajúce sa

B ZRANITELNÝCH ÚČASTNÍKOV CESTNEJ PREMÁVKY, VÝHLADU A VIDITEĽNOSTI

B1 Ochrana nôh a hláv chodcov	Predpis OSN č. 127		A			A								
B2 Rozšírená plocha nárazu hlavy	Predpis OSN č. 127	Skúšobná oblasť makety hlavy dieťaťa a dospelého človeka je ohraničená „obvodovou vzdialenosťou dospelého“ 2 500 mm alebo „zadnou referenčnou čiarou čelného skla“ podľa toho, ktorá hodnota je viac vpredu. Kontakt makety hlavy so stĺpkami A, čelným sklom a kapotou je vylúčený, ale musí sa sledovať.	C			C								
B3 Systém čelnej ochrany			X			X							A	
B4 Zdokonalený systém núdzového brzdzenia pre chodcov a cyklistov			C			C								
B5 Výstraha pred zrážkou s chodcami alebo cyklistami				B	B		B	B					B	
B6 Systém pre elimináciu mŕtveho uhla				B	B		B	B					B	
B7 Detekcia spätného chodu			B	B	B	B	B	B					B	
B8 Výhľad dopredu	Predpis OSN č. 125	Uplatňuje sa v prípade vozidiel kategórií M1 a N1	A			C								
B9 Priamy výhľad z ťažkého úžitkového vozidla				D	D		D	D						

Predmet	Regulačné akty	Ďalšie špecifické technické ustanovenia	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	Komponent
B10 Bezpečnostné za- sklenie	Predpis OSN č. 43		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
B11 Odmrazovanie/ odhmlievanie			A	A ⁽²⁾	A ⁽²⁾	A ⁽²⁾	A ⁽²⁾	A ⁽²⁾						
B12 Ostrekovanie/stiera- nie			A	A ⁽³⁾	A ⁽³⁾	A ⁽³⁾	A ⁽³⁾	A ⁽³⁾					A	
B13 Zariadenia pre ne- priamy výhľad	Predpis OSN č. 46		A	A	A	A	A	A						A

Požiadavky týkajúce sa

C PODVOZKU VOZIDLA, BRZDENIA, PNEUMATÍK A RIADENIA

C1 Mechanizmus riadenia	Predpis OSN č. 79		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C2 Systém výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu	Predpis OSN č. 130			A ⁽⁴⁾	A ⁽⁴⁾		A ⁽⁴⁾	A ⁽⁴⁾						
C3 Systém núdzového udržiavania vozidla v jazdnom pruhu			B ⁽⁶⁾			B ⁽⁶⁾								
C4 Brzdenie	Predpis OSN č. 13 Predpis OSN č. 13-H		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C5 Náhradné brzdové sú- čiastky	Predpis OSN č. 90		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A	
C6 Brzdový asistenčný systém	Predpis OSN č. 139		A			A								
C7 Riadenie stability	Predpis OSN č. 13 Predpis OSN č. 140		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C8 Zdokonalený systém núdzového brzdenia pre ťažké úžitkové vozidlá	Predpis OSN č. 131			A ⁽⁴⁾	A ⁽⁴⁾		A ⁽⁴⁾	A ⁽⁴⁾						
C9 Zdokonalený systém núdzového brzdenia pre ľahké vozidlá			B			B								
C10 Bezpečnosť a envi- ronmentálne vlastnosti pneumatík	Predpis OSN č. 30 Predpis OSN č. 54 Predpis OSN č. 117	Musí byť zabezpečený aj skúšobný postup pre opotrebované pneumatiky; platia dátumy uvedené v poznámke C.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
C11 Náhradné kolesá a systémy núdzového do- jazdu	Predpis OSN č. 64		A ⁽¹⁾			A ⁽¹⁾								

Predmet	Regulačné akty	Ďalšie špecifické technické ustanovenia	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	Komponent
C12 Protektorované pneumatiky	Predpis OSN č. 108 Predpis OSN č. 109		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
C13 Monitorovanie tlaku v pneumatikách pre ľahké vozidlá	Predpis OSN č. 141	Uplatňuje sa v prípade vozidiel kategórií M1 s maximálnou hmotnosťou ≤ 3 500 kg a N1.	A			B								
C14 Monitorovanie tlaku v pneumatikách pre ťažké úžitkové vozidlá				B	B		B	B			B	B		
C15 Montáž pneumatík	Predpis OSN č. 142	Uplatňuje sa v prípade všetkých kategórií vozidiel.	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C16 Náhradné kolesá	Predpis OSN č. 124		X			X			X	X				B

Požiadavky týkajúce sa

D PALUBNÝCH PRÍSTROJOV, ELEKTRICKÉHO SYSTÉMU OSVETLENIA VOZIDLA A OCHRANY PROTI NEOPRÁVNENÉMU POUŽITIU VRÁTANE KYBERNETICKÝCH ÚTOKOV

D1 Zvukový výstražný signál	Predpis OSN č. 28		A	A	A	A	A	A						A
D2 Rádiové rušenie (elektromagnetická kompatibilita)	Predpis OSN č. 10		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
D3 Ochrana proti neoprávnenému použitiu, imobilizér a poplachové systémy	Predpis OSN č. 18 Predpis OSN č. 97 Predpis OSN č. 116		A	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾					A	A
D4 Ochrana vozidla pred kybernetickými útokmi			B	B	B	B	B	B					B	B
D5 Rýchlomer	Predpis OSN č. 39		A	A	A	A	A	A						
D6 Počítadlo prejdenej vzdialenosti	Predpis OSN č. 39		A	A	A	A	A	A						
D7 Obmedzovače rýchlostí	Predpis OSN č. 89			A	A		A	A						A
D8 Systém inteligentného prispôsobenia rýchlosti			B	B	B	B	B	B					B	
D9 Identifikácia ovládačov, kontroliek a indikátorov	Predpis OSN č. 121		A	A	A	A	A	A						

Predmet	Regulačné akty	Ďalšie špecifické technické ustanovenia	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	Komponent
D10 Vykurovacie systémy	Predpis OSN č. 122		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
D11 Zariadenia na svetelnú signalizáciu	Predpis OSN č. 4 Predpis OSN č. 6 Predpis OSN č. 7 Predpis OSN č. 19 Predpis OSN č. 23 Predpis OSN č. 38 Predpis OSN č. 77 Predpis OSN č. 87 Predpis OSN č. 91		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D12 Zariadenia na osvetlenie vozovky	Predpis OSN č. 31 Predpis OSN č. 98 Predpis OSN č. 112 Predpis OSN č. 119 Predpis OSN č. 123		X	X	X	X	X	X						A
D13 Spätné odrazové zariadenia	Predpis OSN č. 3 Predpis OSN č. 104		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D14 Zdroje svetla	Predpis OSN č. 37 Predpis OSN č. 99 Predpis OSN č. 128		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D15 Montáž zariadení na svetelnú signalizáciu, osvetlenie vozovky a spätných odrazových zariadení	Predpis OSN č. 48		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
D16 Signál núdzového zastavenia			B	B	B	B	B	B						
D17 Zariadenia na čistenie svetlometov	Predpis OSN č. 45		A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾						A
D18 Ukazovateľ radenia prevodových stupňov			A											

Požiadavky týkajúce sa

E SPRÁVANIE SA VODIČOV A SYSTÉMOV

E1 Montáž alkoholových imobilizérov		EN 50436:2016	B	B	B	B	B	B						
E2 Systém varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti			B	B	B	B	B	B						

Predmet	Regulačné akty	Ďalšie špecifické technické ustanovenia	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	Komponent
E3 Pokročilý systém varovania vodiča pred rozptýlením		Môže sa vziať do úvahy aj zabránenie rozptýleniu pomocou technických prostriedkov.	C	C	C	C	C	C						
E4 Systém monitorovania dostupnosti vodiča			B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾						
E5 Zariadenie na záznam údajov o udalostiach			B	D	D	B	D	D					B	
E6 Systémy nahrádzajúce riadenie vozidla vodičom			B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾						
E7 Systémy na poskytovanie informácií o stave vozidla a okolia			B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾	B ⁽⁵⁾						
E8 Jazda v konvoji				B1	B1		B1	B1						
E9 Systémy na poskytovanie bezpečnostných informácií ostatným účastníkom cestnej premávky			B5	B5	B5	B5	B5	B5						

Požiadavky týkajúce sa

F VŠEOBECNEJ KONŠTRUKCIE A VLASTNOSTÍ VOZIDLA

F1 Miesto pre tabuľku s evidenčným číslom			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F2 Spätný chod			A	A	A	A	A	A						
F3 Zámky a závesy dverí	Predpis OSN č. 11		A			A								
F4 Vstupné schodíky pod dverami, držadlá a stúpačky			A			A	A	A						
F5 Vonkajšie výčnelky	Predpis OSN č. 26		A											
F6 Vonkajšie výčnelky kabín úžitkových vozidiel	Predpis OSN č. 61					A	A	A						

Predmet	Regulačné akty	Ďalšie špecifické technické ustanovenia	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	STU	Komponent
F7 Povinný štítok a identifikačné číslo vozidla			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F8 Ťažné zariadenia			A	A	A	A	A	A						
F9 Kryty kolies			A											
F10 Systémy zabráňujúce rozstreku						A	A	A	A	A	A	A		
F11 Hmotnosti a rozmery			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F12 Mechanické spojovacie zariadenia	Predpis OSN č. 55 Predpis OSN č. 102		A1	A1	A1	A1	A1	A1	A	A	A	A	A	A
F13 Vozidlá určené na prepravu nebezpečného tovaru	Predpis OSN č. 105					A	A	A	A	A	A	A		
F14 Všeobecná konštrukcia autobusov	Predpis OSN č. 107			A	A									
F15 Pevnosť nadstavby autobusov	Predpis OSN č. 66			A	A									
F16 Horľavosť v autobusoch	Predpis OSN č. 118				A									A

Poznámky k tabuľke

- A: Dátum zákazu registrácie vozidiel, ako aj predaja a uvedenia komponentov a samostatných technických jednotiek na trh a do prevádzky: 6. júla 2022
- B: Dátum odmietnutia udelenia typového schválenia EÚ: 6. júla 2022
Dátum zákazu registrácie vozidiel, ako aj predaja a uvedenia komponentov a samostatných technických jednotiek na trh a do prevádzky: 7. júla 2024
- C: Dátum odmietnutia udelenia typového schválenia EÚ: 7. júla 2024
Dátum zákazu registrácie vozidiel, ako aj predaja a uvedenia komponentov a samostatných technických jednotiek na trh a do prevádzky: 7. júla 2026
- D: Dátum odmietnutia udelenia typového schválenia EÚ: 7. januára 2026
Dátum zákazu registrácie vozidiel, ako aj predaja a uvedenia komponentov a samostatných technických jednotiek na trh a do prevádzky: 7. januára 2029
- X: Komponent alebo samostatná technická jednotka sa vzťahuje na označené kategórie vozidiel.

-
- (¹) Dodržiavanie súladu sa vyžaduje v prípade, ak je komponent namontovaný.
- (²) Vozidlá tejto kategórie musia byť vybavené primeraným zariadením na odmrazovanie a odhmlievanie čelného skla.
- (³) Vozidlá tejto kategórie musia byť vybavené primeraným zariadením na ostrekovanie a stieranie čelného skla.
- (⁴) Výnimka sa vzťahuje na tieto vozidlá:
- ťahače návesov kategórie N2 s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony, ale nepresahujúcou 8 ton;
 - vozidlá tried A, I a II kategórie M2 a M3 vymedzené v odseku 2.1 predpisu OSN č. 107;
 - kĺbové autobusy tried A, I a II kategórie M3 vymedzené v odseku 2.1 predpisu OSN č. 107;
 - terénne vozidlá kategórií M2, M3, N2 a N3;
 - vozidlá na špeciálne účely kategórií M2, M3, N2 a N3; ako aj
 - vozidlá kategórií M2, M3, N2 a N3 s viac než troma nápravami.
- (⁵) Dodržiavanie súladu sa vyžaduje v prípade automatizovaných vozidiel.
- (⁶) Pre motorové vozidlá s hydraulickým posilňovačom riadenia platia dátumy uvedené v poznámke C. Tieto vozidlá však namiesto toho musia byť vybavené systémom výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu.
-

PRÍLOHA III

Zmeny prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2018/858

Príloha II k nariadeniu (EÚ) 2018/858 sa mení takto:

1. Odkazy na „nariadenie (ES) č. 661/2009“ sa menia takto:

a) v tabuľke v časti I v bode 3A sa odkaz v treťom stĺpci „Nariadenie (ES) č. 661/2009“ nahrádza takto:

„Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 (*)

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1);

b) každý následný odkaz na „nariadenie (ES) č. 661/2009“ v celej prílohe II sa nahrádza odkazom na „nariadenie (EÚ) 2019/2144“.

2. Časť I sa mení takto:

a) tabuľka sa mení takto:

i) za bod 54A sa vkladá tento bod:

„55A	Bočný náraz do stĺpa	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 135	X				X“;							
------	----------------------	---	---	--	--	--	-----	--	--	--	--	--	--	--

ii) bod 58 sa nahrádza takto:

„58	Ochrana chodcov	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 127	X				X							X“;
-----	-----------------	---	---	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	-----

iii) body 62 a 63 sa nahrádzajú takto:

„62	Vodíkový systém	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 134	X	X	X	X	X	X						X
63	Všeobecná bezpečnosť	Nariadenie (EÚ) 2019/2144	X ₍₁₅₎	X ₍₁₅₎	X ₍₁₅₎	X ₍₁₅₎	X ₍₁₅₎	X ₍₁₅₎	X ₍₁₅₎	X ₍₁₅₎	X ₍₁₅₎	X ₍₁₅₎	X ₍₁₅₎	X ₍₁₅₎ “;

iv) body 65 a 66 sa nahrádzajú takto:

„65	Zdokonalený systém núdzového brzdenia	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 131		X	X		X	X						
66	Systém výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 130		X	X		X	X“;						

b) vysvetlivky sa menia takto:

i) vysvetlivky 3 a 4 sa nahrádzajú takto:

„(?) Inštalácia funkcie stability vozidla sa vyžaduje v súlade s článkom 4 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2019/2144 .

(⁴) Inštalácia elektronického systému riadenia stability sa vyžaduje v súlade s článkom 4 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2019/2144 .“;

ii) vysvetlivka 9A sa nahrádza takto:

„(^{9A}) Inštalácia systému monitorovania tlaku v pneumatikách sa vyžaduje v súlade s článkom 5 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2019/2144 .“;

iii) vysvetlivka 15 sa nahrádza takto:

„(¹⁵) Súlad s nariadením (EÚ) 2019/2144 je povinný. Typové schválenie v rámci tohto osobitného bodu sa však nepredpokladá, pretože predstavuje iba súhrn jednotlivých bodov uvedených inde v tabuľke, ktoré odkazujú na nariadenie (EÚ) 2019/2144 .“;

c) v dodatku 1 sa tabuľka 1 mení takto:

i) bod 46A sa nahrádza takto:

„46A	Montáž pneumatík	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 142		B“;
------	------------------	---	--	-----

ii) bod 58 sa nahrádza takto:

„58	Ochrana chodcov	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 127		C Dátum odmietnutia udelenia typového schválenia EÚ: 7. januára 2026 Dátum zákazu registrácie vozidiel: 7. júla 2034“;
-----	-----------------	---	--	--

iii) body 62 a 63 sa nahrádzajú takto:

„62	Vodíkový systém	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 134		X
63	Všeobecná bezpečnosť	Nariadenie (EÚ) 2019/2144		Súlad s nariadením (EÚ) 2019/2144 je povinný. Typové schválenie v rámci tohto osobitného bodu sa však nepredpokladá, pretože predstavuje iba súhrn jednotlivých bodov uvedených inde v tabuľke, ktoré odkazujú na nariadenie (EÚ) 2019/2144 .“;

d) vysvetlivka „Neuplatňuje sa“ k tabuľke 1 dodatku 1 sa nahrádza takto:

„Neuplatňuje sa

Regulačný akt sa neuplatňuje. Môže sa však vyžadovať splnenie jedného alebo viacerých špecifických aspektov zahrnutých v regulačnom akte.“;

e) v dodatku sa tabuľka 2 mení takto:

i) bod 46A sa nahrádza takto:

„46A	Montáž pneumatík	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 142		B“;
------	------------------	---	--	-----

ii) bod 58 sa nahrádza takto:

„58	Ochrana chodcov	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 127		C Dátum odmietnutia udelenia typového schválenia EÚ: 7. januára 2026 Dátum zákazu registrácie vozidiel: 7. júla 2034“;
-----	-----------------	---	--	--

iii) body 62 a 63 sa nahrádzajú takto:

„62	Vodíkový systém	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 134		X
63	Všeobecná bezpečnosť	Nariadenie (EÚ) 2019/2144		Súlad s nariadením (EÚ) 2019/2144 je povinný. Typové schválenie v rámci tohto osobitného bodu sa však nepredpokladá, pretože predstavuje iba súhrn jednotlivých bodov uvedených inde v tabuľke, ktoré odkazujú na nariadenie (EÚ) 2019/2144 .“;

f) v dodatku 2 sa bod 4 mení takto:

i) tabuľka „Časť I: Vozidlá patriace do kategórie M₁“ sa mení takto:

— bod 58 sa nahrádza takto:

„58	Predpis OSN č. 127 Nariadenie (EÚ) 2019/2144 (Ochrana chodcov)	Vozidlá musia byť vybavené elektronickým protiblokovacím brzdovým systémom, ktorý pôsobí na všetky kolesá. Uplatňujú sa požiadavky predpisu OSN č. 127. Každý systém čelnej ochrany musí byť buď neoddeliteľnou súčasťou vozidla, a teda v súlade s požiadavkami predpisu OSN č. 127, alebo musí byť typovo schválený ako samostatná technická jednotka“;
-----	--	---

— za bod 61 sa vkladá tento bod:

„62	Predpis OSN č. 134 Nariadenie (EÚ) 2019/2144 (Vodíkový systém)	Uplatňujú sa požiadavky predpisu OSN č. 134. Alternatívne sa musí preukázať, že vozidlo spĺňa: — základné požiadavky nariadenia (ES) č. 79/2009 v jeho znení uplatniteľnom k 5. júlu 2022; — prílohu 100 – Technická norma pre palivové systémy motorových vozidiel poháňaných stlačeným vodíkovým plynom (Japonsko); — GB/T 24549-2009 Elektrické vozidlá na palivové články – bezpečnostné požiadavky (Čína); — medzinárodnú normu ISO 23273:2013 časť 1: Funkčná bezpečnosť vozidla a časť 2: Ochrana pred vodíkovým nebezpečenstvom pre vozidlá poháňané stlačeným vodíkom alebo — SAE J2578 – Všeobecná bezpečnosť vozidiel na palivové články.“;
-----	--	--

ii) tabuľka „Časť II Vozidlá patriace do kategórie N₁“ sa mení takto:

— bod 58 sa nahrádza takto:

„58	Predpis OSN č. 127 Nariadenie (EÚ) 2019/2144 (Ochrana chodcov)	Vozidlá musia byť vybavené elektronickým protiblokovacím brzdovým systémom, ktorý pôsobí na všetky kolesá. Uplatňujú sa požiadavky predpisu OSN č. 127. Každý systém čelnej ochrany musí byť buď neoddeliteľnou súčasťou vozidla, a teda v súlade s požiadavkami predpisu OSN č. 127, alebo musí byť typovo schválený ako samostatná technická jednotka“;
-----	--	---

— za bod 61 sa vkladá tento bod:

„62	Predpis OSN č. 134 Nariadenie (EÚ) 2019/2144 (Vodíkový systém)	Uplatňujú sa požiadavky predpisu OSN č. 134. Alternatívne sa musí preukázať, že vozidlo spĺňa: — základné požiadavky nariadenia (ES) č. 79/2009 v jeho znení uplatniteľnom k 5. júlu 2022, — prílohu 100 – Technická norma pre palivové systémy motorových vozidiel poháňaných stlačeným vodíkovým plynom (Japonsko), — GB/T 24549-2009 Elektrické vozidlá na palivové články – bezpečnostné požiadavky (Čína), — medzinárodnú normu ISO 23273:2013 časť 1: Funkčná bezpečnosť vozidla a časť 2: Ochrana pred vodíkovým nebezpečenstvom pre vozidlá poháňané stlačeným vodíkom alebo — SAE J2578 – Všeobecná bezpečnosť vozidiel na palivové články.“;
-----	--	--

3. V časti II v tabuľke sa body 58, 65 a 66 vypúšťajú.

4. Časť III sa mení takto:

a) tabuľka v dodatku 1 sa mení takto:

i) bod 58 sa nahrádza takto:

„58	Ochrana chodcov	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 127	X	X“;		
-----	-----------------	---	---	-----	--	--

ii) body 62 a 63 sa nahrádzajú takto:

„62	Vodíkový systém	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 134	X	X	X	X
63	Všeobecná bezpečnosť	Nariadenie (EÚ) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾ “;

iii) body 65 a 66 sa nahrádzajú takto:

„65	Zdokonalený systém núdzového brzdzenia	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 131			Neuplatňuje sa	Neuplatňuje sa
66	Systém výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 130			Neuplatňuje sa	Neuplatňuje sa“;

- b) tabuľka v dodatku 2 sa mení takto:
i) za bod 54A sa vkladá tento bod:

„55A	Bočný náraz do stĺpa	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 135	Neuplatňuje sa				Neuplatňuje sa“;						
------	----------------------	---	----------------	--	--	--	------------------	--	--	--	--	--	--

- ii) bod 58 sa nahrádza takto:

„58	Ochrana chodcov	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 127	Neuplatňuje sa				Neuplatňuje sa“;						
-----	-----------------	---	----------------	--	--	--	------------------	--	--	--	--	--	--

- iii) body 62 a 63 sa nahrádzajú takto:

„62	Vodíkový systém	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 134	X	X	X	X	X	X					
63	Všeobecná bezpečnosť	Nariadenie (EÚ) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾ “;

- iv) body 65 a 66 sa nahrádzajú takto:

„65	Zdokonalený systém núdzového brzdzenia	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 131		Neuplatňuje sa	Neuplatňuje sa		Neuplatňuje sa	Neuplatňuje sa					
66	Systém výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 130		Neuplatňuje sa	Neuplatňuje sa		Neuplatňuje sa	Neuplatňuje sa“;					

- c) dodatok 3 sa mení takto:

- i) v tabuľke sa za bod 54A vkladá tento bod:

„55A	Bočný náraz do stĺpa	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 135	Neuplatňuje sa“;
------	----------------------	---	------------------

- ii) v tabuľke sa bod 58 nahrádza takto:

„58	Ochrana chodcov	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 127	G“;
-----	-----------------	---	-----

- iii) v tabuľke sa body 62 a 63 nahrádzajú takto:

„62	Vodíkový systém	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 134	X
63	Všeobecná bezpečnosť	Nariadenie (EÚ) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾ “;

- iv) dopĺňa sa tento bod:

„5. Body 1 až 4 sa takisto vzťahujú aj na vozidlá kategórie M₁, ktoré nie sú klasifikované ako vozidlá na špeciálne účely, ale ako vozidlá na prepravu osôb na invalidnom vozíku.“;

- d) v dodatku 4 sa tabuľka mení takto:
i) za bod 54A sa vkladá tento bod:

„54A	Bočný náraz do stĺpa	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 135				A“;						
------	----------------------	---	--	--	--	-----	--	--	--	--	--	--

- ii) bod 58 sa nahrádza takto:

„58	Ochrana chodcov	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 127				A“;						
-----	-----------------	---	--	--	--	-----	--	--	--	--	--	--

- iii) body 62, 63, 65 a 66 sa nahrádzajú takto:

„62	Vodíkový systém	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 134	X	X	X	X	X					
63	Všeobecná bezpečnosť	Nariadenie (EÚ) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾
65	Zdokonalený systém núdzového brzdzenia	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 131	Neuplatňuje sa	Neuplatňuje sa		Neuplatňuje sa	Neuplatňuje sa					
66	Systém výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 130	Neuplatňuje sa	Neuplatňuje sa		Neuplatňuje sa	Neuplatňuje sa“;					

- e) v tabuľke v dodatku 5 sa body 62, 63, 65 a 66 nahrádzajú takto:

„62	Vodíkový systém	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 134	X
63	Všeobecná bezpečnosť	Nariadenie (EÚ) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾
65	Zdokonalený systém núdzového brzdzenia	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 131	Neuplatňuje sa
66	Systém výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 130	Neuplatňuje sa“;

- f) v tabuľke v dodatku 6 sa body 62, 63, 65 a 66 nahrádzajú takto:

„62	Vodíkový systém	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 134	X	
63	Všeobecná bezpečnosť	Nariadenie (EÚ) 2019/2144	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾
65	Zdokonalený systém núdzového brzdzenia	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 131	Neuplatňuje sa	
66	Systém výstrahy pred vybočením z jazdného pruhu	Nariadenie (EÚ) 2019/2144 Predpis OSN č. 130	Neuplatňuje sa“;	

- g) vysvetlivky sa menia takto:

- i) vysvetlivka k položke X sa nahrádza takto:

„X Požiadavky stanovené v príslušnom regulačnom akte sú uplatniteľné.“;

- ii) vysvetlivky 3 a 4 sa nahrádzajú takto:

„(3) Inštalácia funkcie stability vozidla sa vyžaduje v súlade s článkom 4 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2019/2144 .

- (⁴) Inštalácia elektronického systému riadenia stability sa vyžaduje v súlade s článkom 4 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2019/2144 .“;
- iii) vysvetlivka 9A sa nahrádza takto:
- „(^{9A}) Uplatňuje sa iba vtedy, ak je na takéto vozidlá namontované vybavenie, na ktoré sa vzťahuje predpis OSN č. 64. Systém monitorovania tlaku v pneumatikách je však povinný v súlade s článkom 5 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2019/2144 .“;
- iv) vysvetlivka 15 sa nahrádza takto:
- „(¹⁵) Súlad s nariadením (EÚ) 2019/2144 je povinný. Typové schválenie v rámci tejto osobitnej položky sa však nepredpokladá, pretože predstavuje iba zber jednotlivých položiek uvedených inde v príslušnej tabuľke.“;
- v) vysvetlivky 16 a 17 sa vypúšťajú.
-

PRÍLOHA IV

Prechodné ustanovenia podľa článku 15 ods. 3

Číslo predpisu OSN	Osobitné požiadavky	Konečný dátum registrácie nevyhovujúcich vozidiel, ako aj predaj alebo uvedenie do prevádzky nevyhovujúcich komponentov ⁽¹⁾
117	Pneumatiky z hľadiska emisií hluku valenia, adhézie na mokrých povrchoch a valivého odporu	30. apríla 2023
	Pneumatiky triedy C3 musia spĺňať požiadavky na valivý odpor stupňa 2	

Poznámky k tabuľke

⁽¹⁾ Dátumy stanovené v nariadení (ES) č. 661/2009, pokiaľ ide o typy vozidiel, systémov a komponentov, ktoré spĺňajú požiadavky v jeho znení uplatniteľnom k 5. júlu 2022, a v nariadení (ES) č. 78/2009, pokiaľ ide o typy vozidiel a systémov, ktoré spĺňajú požiadavky v jeho znení uplatniteľnom k 5. júlu 2022.