

Česká zemědělská univerzita v Praze

Technická fakulta

Katedra vozidel a pozemní dopravy



System schvalování vozidel podle předpisů a směrnic EHK/OSN a EHS/ES

bakalářská práce

Vedoucí práce: Ing. František Lachnit, Ph.D.

Autor práce: Dagmar Haladová

Praha 2010

Vysoká škola: Česká zemědělská univerzita v Praze Fakulta: Technická

Katedra: vozidel a pozemní dopravy Akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Student: **Dagmar Haladová**

Studijní obor: Obchod a podnikání s technikou

Název práce: Systém schvalování vozidel podle předpisů a směrnic EHK/OSN a EHS/ES

Zásady pro vypracování:

Cíl práce: Charakterizovat systém schvalování vozidel podle platných předpisů a směrnic.

Osnova práce: 1. Úvod
 2. Systém předpisů a směrnic EHK/OSN a EHS/ES
 3. Obecný postup schvalování vozidel
 4. Konkretizace postupu schvalování pro vybrané vozidlo
 5. Závěr

Metodika práce: Podle předpisů a směrnic EHK/OSN a EHS/ES popsat systém schvalování vozidel k provozu na pozemních komunikacích. Pro vybrané vozidlo konkretizovat postup schvalování.

Rozsah práce: 30 stran textu včetně obrázků, grafů a tabulek

Seznam doporučené odborné literatury:

VLK, F.: Stavba motorových vozidel. Nakladatelství Vlk, Brno, 2003, ISBN 80-238-8757-2.

Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Vyhláška č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Vedoucí bakalářské práce: Ing. František Lachnit, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce: 30. 11. 2008

Termín odevzdání bakalářské práce: 30. 4. 2010



B. Kadlec
Doc. Ing. Boleslav Kadleček, CSc.

vedoucí katedry

J. Klíma
prof. Ing. Jiří Klíma, CSc.

děkan

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala samostatně a použila jsem jen pramenů, které cituji a uvádím v příloženém seznamu literatury.

V Praze dne

Dagmar Haladová

Děkuji Ing. Františku Lachnitovi, Ph.D. za jeho vedení při vypracování této práce.

Dále děkuji Ing. Drahomíru Jelečkovi a Ing. Pavlu Krčálovi ze společnosti TEDOM s.r.o. a Ing. Martinu Hronovi a Ing. Jiřímu Regálovi ze společnosti TÜV SÜD Czech s.r.o. Bez jejich vstřícného přístupu a poskytnutí potřebných dokumentů by tato práce nemohla vzniknout.

Abstrakt: Cílem této práce bylo charakterizovat systém typového schvalování vozidel k provozu na pozemních komunikacích podle předpisů EHK/OSN a směrnic EHS/ES. V první části byl stručně charakterizován právní rámec, ze kterého předpisy a směrnice vycházejí, a popsány základní rysy těchto právních aktů a jejich vzájemný vztah. V další části byl popsán systém schvalování celého vozidla podle směrnice 2007/46/ES a provedena analýza a bližší popis některých ustanovení. V poslední části byla provedena konkretizace popsaného systému schvalování pro meziměstský autobus s pohonem na CNG a jeho aplikace na konkrétní typ vozidla, který byl schválen v České republice. Závěrem bylo provedeno stručné ekonomické zhodnocení a nastíněn směr dalšího vývoje předpisů Evropského společenství.

Klíčová slova: Předpis EHK/OSN, Směrnice EHS/ES, schvalování, homologace

System of vehicle approvals according to UN/ECE and EEC/EC

Regulations and Directives

Summary: Aim of this work was to characterize system of type-approval of vehicles for road transport according to the UN/ECE Regulations and EEC/EC Directives. First part was focused on brief characterization of legal status of these regulations and directives. Description of basic features of these legal documents was made followed by description of their interrelation. Next part described whole vehicle type-approval according to the Directive 2007/46/EC and analysis with detailed depiction of several provisions was made. Last part gave concrete form to previously described approval system for intercity bus with NG fuel and was applied to specific vehicle type which was approved in the Czech Republic. In conclusion a brief economic evaluation was made and course of development of the European Community regulations was outlined.

Key words: UN/ECE Regulation, EEC/EC Directive, approvals, homologation

Obsah

| | |
|---|--------|
| 1. Úvod | - 1 - |
| 2. Systém předpisů a směrnic EHK/OSN a EHS/ES | - 3 - |
| 2.1 Systém předpisů EHK/OSN..... | - 3 - |
| 2.1.1 Organizační struktura Světového fóra (WP.29) | - 3 - |
| 2.1.2 Předpisy EHK/OSN..... | - 5 - |
| 2.1.2.1 Proces přijetí předpisů EHK/OSN..... | - 5 - |
| 2.1.2.2 Obecná struktura předpisů EHK/OSN..... | - 7 - |
| 2.1.2.2.1 Homologační číslo a značka | - 7 - |
| 2.1.2.2.2 Obsah předpisu EHK/OSN | - 8 - |
| 2.2 Systém směrnic EHS/ES..... | - 9 - |
| 2.2.1 Právo Evropské unie..... | - 9 - |
| 2.2.1.1 Orgány Evropské unie | - 11 - |
| 2.2.1.2 Právní akty..... | - 11 - |
| 2.2.2 Směrnice EHS/ES | - 12 - |
| 2.2.2.1 Obecná struktura čísla směrnice, čísla typového schválení a homologační značky dle Směrnic EHS/ES | - 13 - |
| 2.2.2.1.1. Struktura čísla směrnice..... | - 13 - |
| 2.2.2.1.2 Struktura čísla typového schválení | - 14 - |
| 2.2.2.1.3 Homologační značka | - 14 - |
| 2.2.2.2 Informace obsažené ve směrnici | - 16 - |
| 2.3 Vzájemný vztah mezi předpisy EHK/OSN a směrnicemi EHS/ES..... | - 16 - |
| 3. Obecný postup schvalování vozidel | - 18 - |
| 3.1 Historický vývoj..... | - 18 - |
| 3.2 Rámcová směrnice 2007/46/ES | - 18 - |
| 3.2.1 Obsah rámcové směrnice..... | - 19 - |
| 3.2.1.1 Obecná ustanovení | - 19 - |

| | | |
|----------|--|--------|
| 3.2.1.2 | Obecné povinnosti | - 20 - |
| 3.2.1.3 | Postupy ES schválení typu..... | - 20 - |
| 3.2.1.4 | Provádění postupů ES schválení typu..... | - 22 - |
| 3.2.1.5 | Změny ES schválení typu a platnost tohoto schválení..... | - 23 - |
| 3.2.1.6 | Prohlášení o shodě, poskytování technických informací..... | - 24 - |
| 3.2.1.7 | Nová technická řešení nebo koncepce neslučitelné se zvláštními směrnici..... | - 25 - |
| 3.2.1.8 | Registrace, prodej a uvedení do provozu..... | - 25 - |
| 3.2.1.9 | Ochranné doložky | - 25 - |
| 3.2.1.10 | Mezinárodní předpisy | - 26 - |
| 3.2.1.11 | Určení a oznámení technických zkušeben | - 26 - |
| 3.2.1.12 | Prováděcí opatření a závěrečná ustanovení | - 27 - |
| 3.2.1.13 | Přílohy..... | - 27 - |
| 3.3 | Změny legislativního rámce | - 27 - |
| 4. | Konkretizace postupu schvalování pro vybrané vozidlo | - 28 - |
| 4.1 | Autobus L22 G..... | - 28 - |
| 4.2 | Požadavky směrnice 2007/46/ES na meziměstský autobus s palivem CNG..... | - 29 - |
| 4.3 | Zkoušky a udělení globální homologace | - 32 - |
| 4.4 | Rozšíření uděleného schválení typu a další postup | - 33 - |
| 5. | Závěr | - 34 - |
| | Seznam literatury | - 36 - |
| | Seznam zkratk | - 39 - |
| | Seznam obrázků a tabulek..... | - 40 - |

1. Úvod

Již od počátků automobilového průmyslu je zřetelná snaha jednotlivých států stanovit pravidla pro výrobu vozidel tak, aby byla zajištěna co největší bezpečnost účastníků silničního provozu. Tyto snahy se staly obzvláště zřejmými po druhé světové válce, kdy došlo k rozvoji tohoto průmyslového odvětví, který trvá v podstatě dodnes. V současné době se však k požadavkům na bezpečnost ještě čím dál výrazněji přidružuje požadavek na ekologičnost vyráběných vozidel.

Velmi brzy začalo být zřejmé, že výrobu vozidel, jejich částí a náhradních dílů nelze regulovat pouze na národní úrovni. V rámci světových organizací se tak objevily snahy výrobu vozidel nejen regulovat, ale zároveň stanovit jednotná pravidla pro participující státy, aby na výrobce vozidel, částí a dílů nebyly kladeny neúnosné požadavky při uvádění výrobků na trh především z hlediska nákladů a času při schvalování podle legislativ jednotlivých států. Tyto snahy nejen pokračují dodnes, ale z hlediska celosvětové globalizace se staly ještě výraznějšími.

V rámci evropského hospodářského prostoru dnes existují dva legislativní systémy, které musí výrobce vozidla, části nebo dílu splnit, aby mohl své výrobky uvádět na trh. Jedná se o předpisy EHK/OSN, které vycházejí z dohod Evropské hospodářské komise spadající pod Organizaci spojených národů a dále o směrnice (a další legislativní opatření) vydávaná orgány Evropské unie.

Vzhledem k hospodářskému prostoru, ve kterém se Česká republika nachází, je tato práce koncipována právě z hlediska předpisů EHK/OSN a směrnic EHS/ES, neboť tyto právní akty jsou v České republice aplikovány a tedy každý výrobce, který uvádí na trh vozidla, části nebo díly v České republice, musí vyhovět veškerým technickým požadavkům, které z těchto právních aktů vyplývají. A také v rámci závazných postupů při schvalování vycházím z praxe, která platí v České republice, v jednotlivých státech Evropy totiž v rámci administrativních postupů dochází k jistým odlišnostem. Do českého práva jsou tyto předpisy a směrnice implementovány prostřednictvím zákona č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (zkrácený název zákona) [43], a jeho prováděcí vyhláškou č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích [41].

V celé práci pak akcentuji především systém typového schvalování celého vozidla dle směrnice 2007/46/ES (tzv. globální homologaci) [27]. Tato směrnice se stala zásadním právním aktem na poli schvalování vozidel, částí a dílů a také Česká republika je touto směrnicí nejen právně vázána, ale zároveň může (a také tak činí prostřednictvím Ministerstva dopravy) vydávat schválení na jejím základě. O významu a změnách, které tato směrnice přináší, bude pojednáno dále.

Současně je pojednáváno pouze o schvalování čtyř a vícekolých vozidel (obecně tedy osobní a nákladní vozidla, autobusy, autokary, přívěsy a návěsy) a jsou pominuta vozidla dvou- a tříkolá a také zemědělské a lesnické traktory. Tato vozidla jsou schvalována podle obdobných pravidel, ale z podstaty odlišnosti své stavby jsou i předpisy pro tato vozidla odlišné. Nastínění systému schvalování dvou- a tříkolých motorových vozidel a zemědělských a lesnických traktorů by přesahovalo nejen rozsah ale také záměr práce. Lze pouze konstatovat, že pro dvou- a tříkolá motorová vozidla platí typové schválení celého vozidla dle směrnice 2002/24/ES [20] a pro zemědělské a lesnické traktory je to typové schválení celého vozidla dle směrnice 2003/37/ES [21].

2. Systém předpisů a směrnic EHK/OSN a EHS/ES

2.1 Systém předpisů EHK/OSN ^[14]

Systém předpisů EHK/OSN vychází z pravomocí Výboru pro vnitrozemskou dopravu (Inland Transport Committee – ITC) Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (United Nations Economic Commission for Europe – UNECE), konkrétně pak z činnosti Pracovní skupiny pro konstrukci vozidel (WP.29), která byla ustavena v roce 1952 jako podřízený orgán Výboru. V roce 2000 se pracovní skupina WP.29 stala „Světovým fórem pro harmonizaci předpisů pro vozidla“ (World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations). Cílem této skupiny je celosvětové působení na harmonizaci a rozvoj technických předpisů pro vozidla.

Pracovní skupina WP.29 v současnosti spravuje tři dohody EHK/OSN z nichž pro schvalování vozidel v rámci evropského prostoru je zásadní Dohoda EHK/OSN 1958 (také nazývaná jako Ženevská dohoda). Tato dohoda zahrnuje *přijímání jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, výbavu a díly, které mohou být montovány a/nebo užívány na kolových vozidlech a také podmínky pro vzájemné uznávání schválení vydávaných na základě těchto pravidel* [15, s. 3].

Tato dohoda vytváří základ pro harmonizaci technických předpisů jednotlivých států. Původně byla zamýšlena pouze pro členy EHK/OSN, ale postupně, s rozšiřující se globalizací, byla revidována. V současnosti tedy umožňuje zapojení i mimoevropských států. Dalším důležitým krokem také bylo přijetí samo-certifikace jako alternativy k typovému schvalování a nyní tedy nevyklučuje, aby ty státy, *jejichž pravidla a předpisy jsou implementovány prostřednictvím samo-certifikace, se staly smluvní stranou* [15, s. 7]. V současnosti (data zveřejněná s aktualizací květen 2005 [15]) existuje v rámci Ženevské dohody 41 smluvních stran a dále Irsko, Kypr a Malta (vzhledem k jejich participaci v Evropském společenství).

K září 2009 vstoupilo v platnost již 126 předpisů EHK/OSN.

2.1.1 Organizační struktura Světového fóra (WP.29)

Vzhledem k rozsahu dohod, které Světové fórum (WP.29) spravuje, jedná se o samostatný orgán, který se dále člení. Do činnosti WP.29 nespadá totiž pouze administrativa spojená se zajištěním jednání participujících stran. Vzhledem k vývoji

technologii je nutno neustále dohody, respektive další pod ně spadající dokumenty, aktualizovat a vydávat další předpisy, které by odrážely technický rozvoj a zvyšující se požadavky na bezpečnost a ochranu životního prostředí.

Současně probíhají další jednání, která mají za cíl celosvětovou harmonizaci (proto změna názvu WP.29 v roce 2000, viz výše). Jsou to jednání, která probíhají především se státy Severní a Jižní Ameriky, Austrálií a některými státy Asie ve snaze vytvořit jednotné předpisy přinejmenším pro jejich trh. Tato jednání však především probíhají na základě Dohody EHK/OSN 1998 [12] a jejich bližší obsah a výsledky jsou nad zamýšlený rozsah této práce. Je však nutno konstatovat, že množství států, které se těchto jednání účastní, na různé úrovni spolupracuje v rámci WP.29 i na vydávání předpisů na základě Dohody EHK/OSN 1958. Kromě USA a Kanady, které se podílejí na činnosti WP.29 od samého počátku, se jedná například o Japonsko (jako první ne-evropský stát, přistoupilo k Ženevské dohodě r. 1998), Austrálii (smluvní strana od r. 2000), Jižní Afrika a Nový Zéland [14, s. 6].

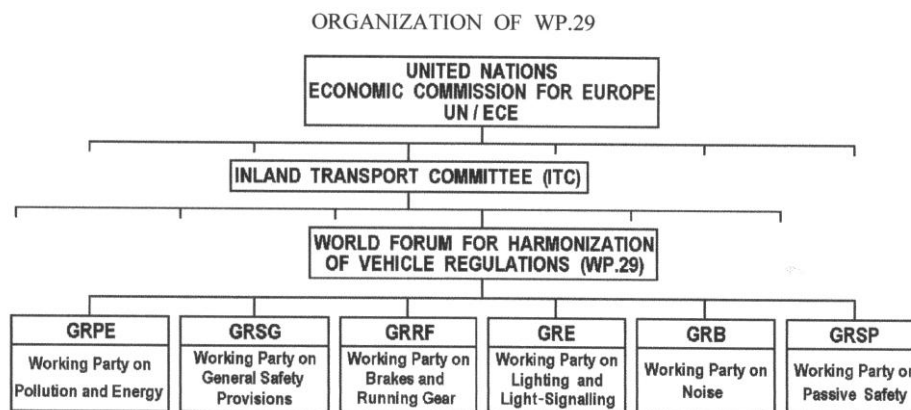
Pro zajištění administrativních záležitostí Světového fóra byly ustanoveny čtyři výbory, které zajišťují koordinaci činností WP.29. Tři z nich jsou administrativně-výkonnými výbory pro jednotlivé dohody EHK/OSN. Čtvrtým je „Administrativní výbor pro koordinaci činností“ (Administrative Committee for the Coordination of Work – AC.2), také označován jako Řídící výbor. Povinností tohoto výboru je vytvářet a doporučovat program činností Světového fóra, posuzovat zprávy a doporučení podřízených orgánů WP.29 a zjišťovat záležitosti, které vyžadují činnost WP.29, stejně tak jako časový rámec pro jejich zvažování, a poskytovat Světovému fóru doporučení [15, s. 5]. Členy Řídícího výboru jsou proto předseda a sekretariát Světového fóra, předsedové jednotlivých administrativně-výkonných výborů, zástupci Evropského společenství, Japonska a Spojených států amerických a předsedové jednotlivých podřízených orgánů (pracovních skupin).

Skutečná odborná činnost, která vyúsťuje ve vydávání nových technických norem pro smluvní strany, vychází z činnosti pracovních skupin Světového fóra. Tyto pracovní skupiny získaly z hlediska EHK/OSN trvalý status a jsou sestavovány z odborníků v příslušné technické oblasti, která spadá do činnosti pracovní skupiny. Všechny návrhy nových předpisů nebo dodatků a změn stávajících předpisů jsou Světovým fórem předkládány jeho podřízeným orgánům pro přípravu technických doporučení – tj. pracovním skupinám GR.

Pracovní skupiny (working parties) Světového fóra jsou spíše známy pod označením GR (z původního názvu „Groupe de Rapporteurs) a je jich celkem šest. Působí v oblastech aktivní a pasivní bezpečnosti, ochraně životního prostředí, otázek všeobecné bezpečnosti včetně vozidel pro veřejnou dopravu a v některých zvláštních technických otázkách [14, s. 12]. Konkrétně to jsou:

- Pracovní skupina pro emise škodlivin a pro energii (Working Party on Pollution and Energy – GRPE)
- Pracovní skupina pro všeobecnou bezpečnost (Working Party on General Safety Provisions – GRSG)
- Pracovní skupina pro podvozky a brzdění (Working Party on Brakes and Running Gear – GRRF)
- Pracovní skupina pro osvětlení a světelnou signalizaci (Working Party on Lighting and Light-Signalling – GRE)
- Pracovní skupina pro emise hluku (Working Party on Noise – GRB)
- Pracovní skupina pro pasivní bezpečnost (Working Party on Passive Safety – GRSP)

Obr. 1: Organizace WP.29 [14, s. 12]



2.1.2 Předpisy EHK/OSN

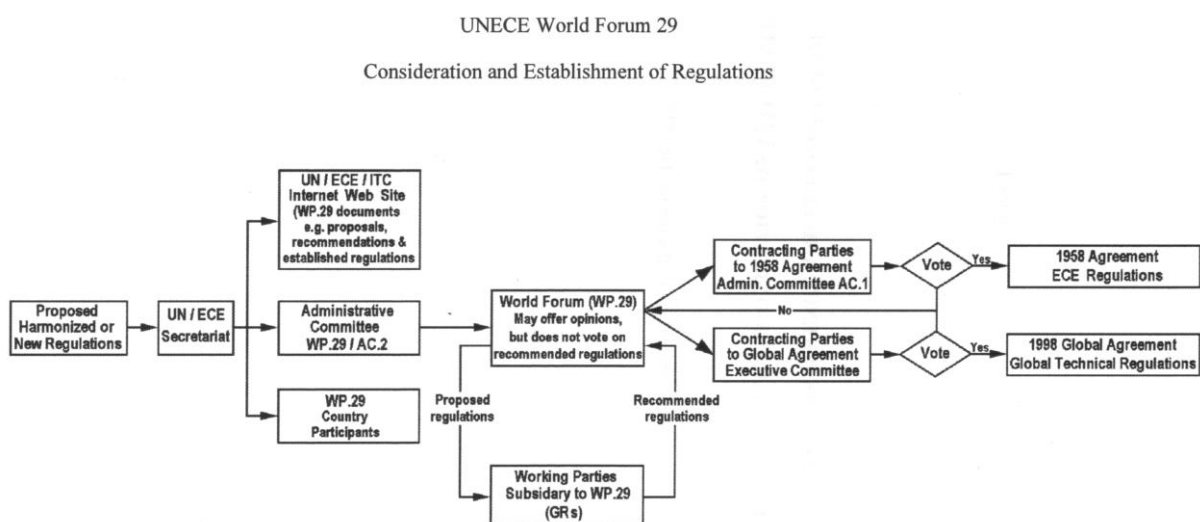
2.1.2.1 Proces přijetí předpisů EHK/OSN

Jak již bylo řečeno výše, podklady pro přijetí nového předpisu nebo změny předpisu stávajícího vycházejí z činnosti jednotlivých pracovních skupin.

Příslušná skupina musí zhodnotit veškerá hlediska přijímaného předpisu nebo jeho inovace. Jedná se nejen o zhodnocení technických hledisek (jako je předpokládaný technický vývoj, dopad na bezpečnost, životní prostředí atp.), ale také o zhodnocení ekonomických a sociálních dopadů, které přijímaný předpis bude mít. Na základě jednání pracovní skupiny pak vzniká konečné doporučení pro daný předpis nebo jeho změnu, které obsahuje i navrhované znění předpisu.

Na základě tohoto doporučení WP.29 po rozsáhlé diskuzi s participujícími státy (pokud se nevyskytnou zásadní námitky) předkládá formálně doporučení Výkonnému výboru pro danou dohodu. V našem případě Administrativně-výkonný výbor pro Dohodu 1958 zváží přijetí nového Předpisu EHK/OSN nebo revizi některého z existujících. Revize pak bývá přijata jako tzv. série změn daného předpisu, v případě méně závažné nebo méně rozsáhlé změny je pak přijat pouze dodatek ke stávajícímu znění. Proces přijímání nových předpisů a jejich změn je znázorněn na následujícím obrázku.

Obr. 2: Proces přijímání Předpisů EHK/OSN [14, s. 30]



Přijetím nového předpisu (nebo změny) však schvalovací proces zcela nekončí. Na rozdíl od směrnic EHS/ES (jak bude pojednáno dále) může se smluvní strana volně rozhodnout, zda daný předpis přijme. Strana, která některý z předpisů nepřijala, jím není vázána a nemusí tedy ani akceptovat schválení vydaná na jeho základě ostatními smluvními stranami. Naopak u státu, který se rozhodl, že nově vzniklý předpis (resp. změnu) přijme, ještě obvykle následuje proces zapracování nového předpisu do národní legislativy tohoto příslušného státu.

V případě, že smluvní strana Ženevské dohody přistoupí k danému předpisu EHK/OSN, právně se tím zavazuje k jeho dodržování a také k tomu, že bude akceptovat typová schválení vydávaná ostatními participujícími stranami.

2.1.2.2 Obecná struktura předpisů EHK/OSN

Na tomto místě je vhodné shrnout, jakým způsobem jsou předpisy EHK/OSN číslovány a jak je možno se orientovat v různých homologačních číslech, když se s nimi setkáme. Dále pak bude uvedeno, jaké informace lze obecně v předpisu hledat.

Předpisy EHK/OSN jsou od začátku číslovány arabskými číslicemi v tom pořadí, v jakém byly vydávány. Jak již bylo zmíněno výše, v současnosti bylo již vydáno 126 předpisů EHK/OSN. Vzhledem k technickému vývoji však bylo několik předpisů v průběhu času zrušeno a nahrazeno předpisy novými s novým (vyšším) pořadovým číslem.

První předpisy, u kterých se podařilo dosáhnout mezinárodního konsenzu, byly především požadavky na osvětlení a světelnou signalizaci. Následovala je mj. tzv. elektromagnetická kompatibilita, tj. předpis EHK/OSN č. 10 [10], která zajišťuje plnění limitů elektromagnetického vyzařování zařízení nebo vozidla do okolí. Dalším zásadním předpisem se stal předpis EHK/OSN č. 13 [2], stanovující požadavky na brzdovou soustavu vozidel. Poslední přijatý předpis EHK/OSN č. 126 se týká „oddělovacích systémů k ochraně cestujících proti přemístění zavazadel, systém dodávaný jako nepůvodní výbava“ [3].

2.1.2.2.1 Homologační číslo a značka

Homologační číslo uděleného schválení podle některého z předpisů má obecně tvar:

E8 51 R – 02 1234

E – značí schválení udělené podle předpisu EHK/OSN

8 – pořadové číslo státu, který schválení udělil (v tomto případě Česká republika)

51 R – schválení udělené podle předpisu EHK/OSN č. 51 (UN/ECE Regulation No. 51) – emise hluku čtyř a vícekolých vozidel [8]

02 – pořadové číslo série změn předpisu, podle které bylo schválení uděleno

1234 – samotné číslo schválení; pořadové číslo schválení, které udělil daný stát (v České republice existuje pro každou technickou zkušebnu samostatná číselná

řada, která je však jednotná pro všechny předpisy, tj. č. 1234 by znamenalo tisíci dvousté třicáté čtvrté schválení dané zkušební)

Do homologačních čísel jsou pak u některých předpisů dále zařazovány některé další znaky, které se obvykle vyskytují na začátku (před nebo za „E8“) nebo za písmenem R, které u daného předpisu určují některé podrobnosti o uděleném schválení. U předpisu EHK/OSN č. 49 (emise znečišťujících látek vznětových a plynových motorů) [7] například jednotlivá písmena abecedy značí danou úroveň plnění emisních limitů, pro předpis č. 43 (bezpečnostní zasklívací materiály) [5] jsou to římské číslice označující třídu zasklení nebo světelnou propustnost (např. II pro čelní sklo) atp.

Vyskytuje se i několik předpisů atypických, z nichž klasickým případem je předpis EHK/OSN č. 37 [4], který má samostatnou číselnou řadu. Je to předpis, který se týká žárovek, a z praktických důvodů umístitelnosti homologačního čísla, bylo přistoupeno ke tvaru E8 3A1 (3 je série změn předpisu, A1 je pořadové číslo, které jde vždy od č. 1 do č. 9 a pak se použije další písmeno abecedy).

O homologační značce bude podrobněji pojednáno v části o směrnících EHS/ES (viz 2.2.2.1.3).

2.1.2.2.2 Obsah předpisu EHK/OSN

Jednotlivé předpisy EHK/OSN se dle svého zaměření liší nejen svým obsahem, ale též rozsahem. Přesto lze v předpisech nalézt určitou obecnou strukturu, která je všem těmto předpisům společná. Struktura i přesný obsah daného předpisu jsou však přizpůsobovány příslušné technické oblasti, které se předpis týká.

V základní části každý předpis stanoví, co se podle něj může schvalovat a definice termínů, které používá. Většinou je stanoveno, jakým způsobem se žádá o schválení podle tohoto předpisu a co je k tomu nutné doložit. Stručně se stanoví, jakým způsobem pak schvalování probíhá. V některých předpisech je také vymezeno, jak přesně probíhá rozšíření schválení. K tomu se přistupuje v případě technických změn daného předpisu, nebo změn konstrukčních či jiných ze strany výrobce. Obvykle je také stanoven požadavek na shodnost výroby a postihy v případě, že tato shodnost dodržena není. Dále je zakotven postup při ukončení výroby.

Standardně je obsažen i článek s přechodnými ustanoveními. To znamená informace o tom, od kdy je daný předpis platný, nebo od kdy je platný daný změnový dokument.

Velmi často se stanoví, do jakého data je možno udílet schválení podle starší verze předpisu, případně od kdy již není stát, který je stranou dohody, povinen přijmout schválení podle starší verze. U některých předpisů, kde dochází k rychlému technickému vývoji, jsou přechodná ustanovení značně rozsáhlá a některá data se navzájem překrývají (např. předpis EHK/OSN č. 13 [2]), v takovém případě může dojít i k tomu, že lze současně vystavit „Osvědčení o udělení homologace“ (oficiální název homologačního certifikátu) podle několika současně platných (a technicky odlišných) znění předpisu.

V některých případech je zařazen i seznam příslušných technických zkušeben, obvyklejší však je, že seznam těchto zkušeben je součástí souhrnného dokumentu, který se vydává dvakrát ročně, a který obsahuje poslední stav všech platných předpisů EHK/OSN, seznam států, které k tomu kterému předpisu přistoupily a právě tak i seznam zkušeben pověřených danými státy k provádění zkoušek.

V přílohách jsou pak obvykle obsaženy vzory informačních dokumentů (technické informace poskytované výrobcem), vzory homologačních certifikátů (dokument, kterým se osvědčuje dané schválení; je obvykle odlišný pro vozidlo a konstrukční část nebo díl) a vzory homologačních čísel nebo značek.

Dále je zde uvedena metodika, podle které se provádějí jednotlivé zkoušky. Detailnější technické popisy pro účely daného předpisu a obvykle i požadavky na zkušební laboratoře a zkušební dráhy atp.

Tento všeobecný popis však nelze brát jako závaznou stavbu a zaručený obsah jednotlivých předpisů. Vzhledem k velkému časovému rozsahu přijímání jednotlivých předpisů docházelo pochopitelně i na této úrovni k vývoji. Stává se tedy, že některé části v předpisu chybí, nebo že části, které jsou obvykle v základní části předpisu, jsou z nějakého důvodu umístěny až do příloh.

2.2 Systém směrnic EHS/ES

2.2.1 Právo Evropské unie

Abychom mohli správně pochopit a interpretovat význam směrnic a dalších legislativních aktů pro schvalování vozidel v rámci Evropského práva a práva jednotlivých členských států, je nejdříve nutné stručně charakterizovat právní strukturu Evropské unie.

Právní struktura Evropské unie sestává tzv. ze třech pilířů, které označují tři hlavní okruhy působnosti EU. Systém směrnic (a dalších legislativních aktů) EHS/ES spadá pod první pilíř, kterým se rozumějí Evropská společenství. Druhým pilířem je společná zahraniční a bezpečnostní politika a třetí pilíř značí spolupráci ve věcech justice a vnitra [38].

Pod prvním pilířem se dále rozlišuje tzv. primární právo. Primární právo je srovnatelné s ústavou na státní úrovni a spadají pod něj smlouvy a mezinárodní smlouvy (ty jsou ovšem uzavírány i v rámci ostatních pilířů). Smlouvy *definují základní prvky Unie a zvláště pak působnost činitelů komunitárního systému, kteří se podílejí na rozhodovacím procesu a procesu legislativní činnosti, stejně tak jako pravomoci, které jsou jim přiděleny* [19]. Patří sem především zakládající smlouvy (Smlouva o založení Evropského společenství, Smlouva o Evropské unii ad.) a smlouvy o přístupu nových členů.

Sekundární právo lze definovat jako *celek normativních aktů, které byly přijaty evropskými institucemi jako prováděcí ustanovení smluv* [19]. Náleží sem jak akty závazné, tak nezávazné. Jedná se o směrnice, nařízení, rozhodnutí, doporučení, stanoviska ad. Ty pro nás nejdůležitější z hlediska schvalování vozidel si stručně charakterizujeme dále. Tyto právní akty jsou vydávány na základě činnosti orgánů EU. Pro nás důležité jsou Evropský parlament, Rada Evropské unie a Evropská komise.

Pro přijímání norem sekundárního práva však neexistuje v současnosti jednotný legislativní proces. Normy sekundárního práva jsou tedy přijímány za různé úrovně zapojení jednotlivých orgánů EU. Normy přijímá [39]:

- a) Komise a Rada bez zapojení Evropského parlamentu
- b) Komise a Rada, které musí normu konzultovat s Evropským parlamentem (názor EP není závazný)
- c) Komise a Rada ve spolupráci s Evropským parlamentem (tzv. kooperace)
- d) Komise, Rada a Evropský parlament spolurozhodovacím procesem (tzv. kodicize)
- e) Komise samotná na základě pravomocí delegovaných Radou

2.2.1.1 Orgány Evropské unie

Evropský parlament sestává z volených zástupců jednotlivých členských států, kteří se v rámci parlamentu sdružují dle své politické příslušnosti. Členové parlamentu zasedají v několika stálých výborech a v dočasných vyšetřovacích výborech, jejichž závěry jsou předkládány na valném shromáždění. V rámci zákonodárné pravomoci se parlament účastní vypracování různých legislativních aktů v rámci procedur kooperace, kodecize ad. (viz výše). Z hlediska moci výkonné má Evropský parlament kontrolní funkci vůči Evropské komisi, dále má pravomoc sestavit dočasné vyšetřovací výbory pro prověření obvinění z porušování práva Evropské unie ad.

Rada Evropské unie je tvořena zástupci jednotlivých členských států. Tito zástupci jsou členy vlád daných států zodpovědní za resort, který je právně projednáván. Složení rady se tedy mění v závislosti na programu jednání. *Zasedání Rady jsou připravována Výborem stálých zástupců členských států (COREPER), jehož funkci napomáhá několik pracovních skupin složených z úředníků národních správ* [19]. Mezi hlavní pravomoci Rady patří schvalování legislativy (na základě návrhů Komise) samostatně nebo ve spolupráci s Evropským parlamentem. Dále zajišťuje koordinaci hospodářských politik členských států a také uzavírá jménem Společenství mezinárodní smlouvy ad.

Evropskou komisi tvoří 27 vybraných členů, tj. jeden za každý členský stát, kteří jsou schválení Evropským parlamentem a jmenováni Radou. Komise má zásadní postavení z hlediska legislativních návrhů, je zodpovědná za vypracování návrhů nových právních aktů, které pak předkládá Parlamentu a Radě [19]. Podílí se na legislativní proceduře i v dalších jejích fázích. Dále Komise dbá na dodržování komunitárního práva a má i pravomoc uvalit sankce, případně zahájit řízení proti členským státům z důvodu protiprávního jednání, či předat Soudnímu dvoru žalobu pro porušení komunitárního práva ad.

2.2.1.2 Právní akty^[19]

Nařízení (Regulation) je schvalováno Radou společně s Parlamentem nebo samotnou Komisí [19]. Nařízení je aktem obecně závazným na všech úrovních a je přímo účinné. Tj. nařízení uplatňuje přímou účinnost ve všech členských státech stejně jako právo národní a není jej třeba přímo implementovat do národní legislativy. Je vhodné poznamenat, že i přes to jsou jednotlivá nařízení týkající se schvalování vozidel v České republice implementována prostřednictvím vyhlášky č. 341/2002 Sb. [41]. Neděje se tak

však pro nutnost implementace, ale spíše pro přehlednost – takto jsou na jednom místě soustředěny normy, které jsou pro schvalování vozidel právně závazné.

Směrnice (Directive) je opět schvalována Radou společně s Parlamentem nebo samotnou Komisí. Hlavním cílem směrnic je harmonizace a aproximace jednotlivých právních systémů členských států. Směrnice obvykle předepisuje pouze výsledek, kterého má být v rámci evropské legislativy a legislativy jednotlivých členských států dosaženo, nechává však na vládách jednotlivých států, jak těchto výsledků dosáhnou. Směrnice je tedy nutno do národního práva členského státu implementovat (vyhláška č. 341/2002 Sb. viz výše [41]).

Rozhodnutí (Decision) je schvalováno Radou, Radou v součinnosti s Parlamentem nebo Komisí. Prostřednictvím rozhodnutí se rozhoduje o jednotlivých případech a jeho adresáti musí být jednotlivě určeni. Rozhodnutí je závazné jako celek a opět jej není třeba implementovat, pokud je členský stát adresátem.

Doporučení a **stanoviska** jsou akty právně nezávaznými. Umožňují jednotlivým orgánům EU stanovit směr postupu a nezávazně se vyjádřit k určité problematice. Dá se z nich však vyvozovat, jakým dalším směrem se asi bude ubírat vytváření legislativy v dané oblasti.

Z hlediska implementace technických předpisů, které musí výrobce vozidel, částí nebo dílů v České republice splnit, je situace v současné době ještě o to složitější, že značná část legislativy EU se týká nejen technických podmínek, ale také ekologičnosti daných vozidel. Na tu je kladen čím dál větší důraz. Problematické však je, že například směrnice o recyklovatelnosti vozidel (směrnice 2005/64/ES [25]) spadá nejen do působnosti zákona o podmínkách provozu na pozemních komunikacích (zákon č. 56/2001 Sb. [43]), ale současně se dotýká i problematiky zákona o odpadech (zákon č. 185/2001 Sb. [42]).

2.2.2 Směrnice EHS/ES

Z hlediska systému schvalování (o kterém bude detailněji pojednáno dále) je problematika směrnic a jejich návaznosti složitější, než je tomu u předpisů EHK/OSN.

Celý systém směrnic stanovujících technické podmínky pro vozidla, díly nebo části byl založen na myšlence typového schválení celého vozidla, kdy vozidlo nejdříve splní požadavky z hlediska jednotlivých technických hledisek (hluk, brzdy, osvětlení atd.) a

pak mu bude uděleno na jejich základě jedno schválení „globální“, odtud také název „globální homologace“. Tato globální homologace však až donedávna neexistovala pro všechny kategorie vozidel, byl zde tedy soubor jednotlivých předpisů z hlediska různých technických požadavků, které však pro jednotlivé kategorie vozidel šly do různé hloubky. Také tak byl vytvořen prostor pro jednotlivé státy Evropské unie stanovovat si další technické požadavky na základě vlastních národních legislativ.

2.2.2.1 Obecná struktura čísla směrnice, čísla typového schválení a homologační značky dle směrnic EHS/ES

2.2.2.1.1. Struktura čísla směrnice

Na rozdíl od předpisů nejsou směrnice číslovány systematickou posloupností, kdy by se v jedné číselné řadě vyskytovaly všechny požadavky legislativy Evropské unie týkající se dané problematiky. Směrnice jsou číslovány v jedné číselné řadě vždy za daný rok a v této řadě jsou veškeré směrnice vydané orgány Evropského společenství. Znamená to tedy, že např. směrnice 2005/55/ES [23] se týká emisí znečišťujících látek ze vznětových a zážehových motorů zatímco směrnice 2005/56/ES [24] pojednává o přeshraničních fúzí kapitálových společností. A dále nařízení (která jsou právně závazná a přímo vykonatelná) mají také samostatnou řadu, která opět každý rok začíná číslem jedna (byť s poněkud odlišnou strukturou číslování).

Zde je také vhodné podotknout, jak je to s označením EHS resp. ES. To vychází z postupného přijímání jednotlivých smluv primárního komunitárního práva [19], kdy přibližně do roku 1992 jsou směrnice přijímány jako Směrnice Evropského hospodářského společenství (EHS), zatímco novější směrnice již jsou Směrnicemi Evropského společenství (ES). Není tedy možné, že by existovalo označení směrnice např. 2007/46/EHS.

Číselné označení dané směrnice tedy má strukturu rok / pořadové číslo v daném roce / ES resp. EHS, např. 2003/97/ES [22] značí směrnici Evropského společenství, která byla v roce 2003 vydána jako devadesátá sedmá (v tomto případě je to směrnice týkající se zařízení pro nepřímý výhled z vozidla). Do roku 1998 se však číslo, označující rok vydání směrnice psalo pouze dvěma číslicemi. Opět to znamená, že u starších směrnic se setkáme pouze s tvarem např. 70/156/EHS [35] (rámcová směrnice pro schvalování typu motorových vozidel), nelze 1970/156/EHS.

2.2.2.1.2 Struktura čísla typového schválení

Číslo typového schválení podle některé ze směrnic má obecně tvar:

e8*97/27*2003/19*0006*01, kde:

e – označuje schválení dle směrnice EHS resp. ES

8 – pořadové číslo státu, který schválení udělil (v tomto případě Česká republika); pro schválení dle EHS/ES a EHK/OSN jsou čísla označující jednotlivé státy na základě mezinárodních dohod stejná, a to i pro státy, které se staly členy EU relativně nedávno

97/27 – směrnice, na jejímž základě je toto schválení uděleno (zde 97/27/ES – hmotnosti a rozměry některých kategorií vozidel) [28]

2003/19 – poslední směrnice, která mění směrnici 97/27/ES, kdy změny a požadavky, které tato nová směrnice stanovuje jsou při schválení splněny (zde tedy 2003/19/ES) [29]

0006 – pořadové číslo schválení, které bylo uděleno podle této směrnice, obvykle se uvádí jako čtyřmístné; na rozdíl od předpisů EHK/OSN existuje pro každou směrnici samostatná číselná řada

01 – označuje, zda se jedná o základní schválení typu nebo případně rozšíření schválení ať už z technických nebo formálních důvodů, zde tedy první rozšíření schválení (základní schválení má označení 00)

Jednotlivé části čísla jsou pak oddělena hvězdičkami.

Stejně jako u předpisů EHK/OSN i u směrnic se objevují určité odlišnosti ve struktuře čísla schválení, je to však s podstatně menší četností. Klasickým příkladem jsou však směrnice týkající se emisí z motorů, kde určité písmeno abecedy umístěné za poslední pozměňující směrnici (viz 2.2.2.2) určuje stupeň plnění požadavků dané směrnice. Homologační číslo pak vypadá například takto: e8*2005/55*2008/74K*0043*00 [27].

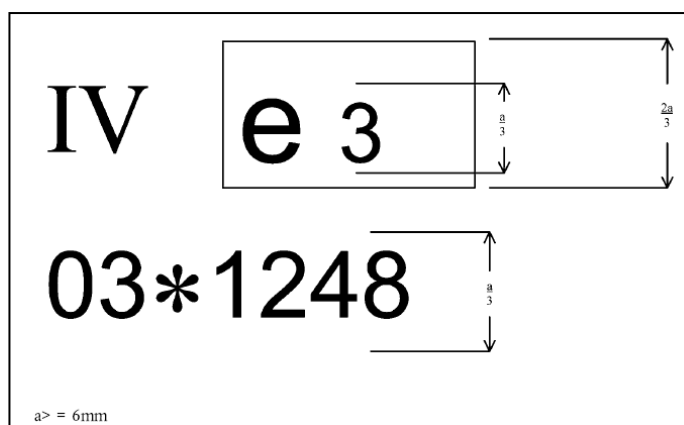
2.2.2.1.3 Homologační značka

Kromě čísla schválení typu, určují některé směrnice (a ostatně i některé předpisy EHK/OSN), jak bude vypadat homologační značka, která má být umístěna na části nebo dílu (vozidlo homologační značku nemívá). Jsou to značky, ze kterých je patrné, že byla část nebo díl schválena z hlediska některého předpisu, kdy některé zvláštní znaky, které

mohou být ve značce uvedeny, charakterizují, za jakých podmínek byl daný díl (nebo část) schválen, nebo jaké má vlastnosti.

Za všechny si zde uveďme vzor jedné z homologačních značek dle směrnice 2003/97/ES [22], která se týká zařízení pro nepřímý výhled a vozidel vybavených těmito zařízeními. Homologační značka je předepsána právě pouze pro dané zařízení pro nepřímý výhled, tj. obvykle jednotlivé zpětné zrcátko. Jednotlivé vzory homologační značky se liší podle třídy zrcátka, kterého se schválení týká.

Obr. 3: Vzor homologační značky [22, s. 19]



e3 – značí ES schválení typu vydané Itálií

1248 – je pořadové číslo, pod kterým bylo dané zařízení schváleno

03 – technická úroveň předpisu

IV – znamená zrcátka třídy IV, tj. širokoúhlé vnější zpětné zrcátka

Jak je patrné z obrázku, vzor je doplněn také informací o minimálních rozměrech výsledné homologační značky.

Struktura homologační značky dle předpisů EHK/OSN je velice podobná, jediný zásadní rozdíl spočívá v tom, že místo malého „e“ bude ve značce uvedeno velké „E“ a nebude v obdélníku ale v kruhu. V konkrétním případě předpisu EHK/OSN č. 46 (zařízení pro nepřímý výhled) se ještě bude lišit umístění římské číslice, která má být dle vzoru umístěna nad kruhem se značkou „E“ a číslice značící technickou úroveň předpisu nebudou od číslic označujících pořadové číslo schválení odděleny hvězdičkou [6].

Homologační značky dle předpisů EHK/OSN také poměrně často ve své struktuře mívají začleněno číslo předpisu, kterého se schválení týká. Součástí homologační značky pak jsou například znaky „10R“ značící schválení dle předpisu EHK/OSN č. 10 [10].

2.2.2.2 Informace obsažené ve směrnici

Obecně lze konstatovat, že směrnice k určité problematice má strukturu velice podobnou té, která je uvedena výše jako obecná struktura předpisů EHK/OSN (viz 2.1.2.2.2).

Na rozdíl od předpisů EHK/OSN však směrnice vždy obsahují základní preambule, které jsou podobné u všech směrnic – tj. kdo a na základě čeho danou směrnicí vydává (většinou odvolávky na zakládající smlouvy ES). Teprve po nich následuje samotná technická část směrnice. Stejně tak v závěru obsahují směrnice ustanovení o tom, komu je daný právní akt určen a jakým způsobem jsou vykonatelné, to je dáno právním uspořádáním Evropského společenství.

Stejně jako u předpisů EHK/OSN narážíme ve struktuře na různé odlišnosti. Některé technické směrnice například mají minimální technický obsah a jsou proveditelné až pomocí vydaných nařízení nebo rozhodnutí Komise (Např. směrnice 2006/40/ES [26] provedená nařízením (ES) 706/2007 [18]), jiné směrnice zase neuvádí vzor certifikátu schválení typu (např. směrnice 76/114/EHS [32]).

Směrnice jsou (na rozdíl od předpisů EHK/OSN, viz 2.1.2.1) pozměňovány vydáním nového regulačního aktu (obvykle směrnice). Taková směrnice se pak označuje jako změnová nebo pozměňující. V případě zásadních technických změn v dané problematice se pak vydává směrnice zcela nová, která stávající směrnici zruší k určitému datu.

Z důvodů přehlednosti změn, které jsou do jednotlivých směrnic zaváděny, jsou v určitém časovém odstupu vydávána tzv. konsolidovaná znění, ve kterých je zapracován celý text změnových směrnic tak, jak má znít výsledný text směrnice základní. Tato konsolidovaná znění jsou volně přístupná v elektronické databázi legislativy EU (eurlex), nejsou však právně závazná.

2.3 Vzájemný vztah mezi předpisy EHK/OSN a směrnicemi EHS/ES

Jak vyplývá ze skutečností, které již byly uvedeny dříve, mnoho předpisů EHK/OSN a směrnic EHS/ES se týká stejné problematiky a řeší stejné technické požadavky na vozidla, části a díly. Mezi Evropskou hospodářskou komisí a orgány Evropského společenství vždy existovala určitá míra spolupráce. Je to pochopitelné už z faktu, že státy Evropské unie jsou vesměs smluvními stranami Ženevské dohody.

V roce 1998 se oficiální smluvní stranou Dohody EHK/OSN 1958 stalo i Evropské společenství, které současně se svým přistoupením k Ženevské dohodě přistoupilo i k 78 předpisům EHK/OSN [14]. Tyto předpisy se tak oficiálně staly závaznými pro členské státy Evropské unie. Respektive staly se oficiálně možnou alternativou k již platným směrnicím, které byly vydány z hlediska stejných technických požadavků. Záměnnost jednotlivých směrnic za předpisy EHK/OSN je přesně zakotvena i v rámcové směrnici 2007/46/ES [27].

Pro výrobce, kteří chtějí působit na Evropském trhu, to znamená, že se mohou volně rozhodnout, zda nechají vozidlo (příp. část, nebo díl) homologovat podle směrnice EHS/ES nebo podle její alternativy ve formě předpisu EHK/OSN. Členský stát Evropské unie musí respektovat kterékoliv z těchto dvou schválení.

U těch předpisů, které ještě nebyly Evropským společenstvím oficiálně přijaty, se stále může členský stát EU, který je současně smluvní stranou Ženevské dohody, volně rozhodnout, zda k danému předpisu přistoupí (viz 2.1.2.1).

V současné době je propojenost jednotlivých technických směrnic a předpisů EHK/OSN stále zřejmější. Poměrně často již v současné době dochází k tomu, že je přijata směrnice, která se ve své technické části pouze přímo odkazuje na požadavky příslušného předpisu EHK/OSN, aniž by stanovovala požadavky další.

Práce na postupné ještě rozsáhlejší harmonizaci předpisů EHK/OSN a směrnic EHS/ES ze strany jak Světového fóra WP.29, tak Evropského společenství dále probíhají.

3. Obecný postup schvalování vozidel

V úvodu je nutno poznamenat, že systém schválení celého vozidla pro provoz na pozemních komunikacích existuje pouze z hlediska směrnic EHS/ES. Předpisy EHK/OSN sice stanovují jednotlivé požadavky z různých technických hledisek, není však stanoven celkový rámec, na základě kterého by bylo možno schválit vozidlo jako celek. V tom spočívá jedna ze zásadních odlišností od směrnic EHS/ES.

3.1 Historický vývoj

Systém směrnic EHS/ES byl od svého počátku koncipován tak, aby na základě jedné (rámcové) směrnice bylo možno stanovit veškeré požadavky, které musí dané vozidlo splnit, aby mohlo být bez dalšího uvedeno na trh v kterémkoliv státě Evropské unie. První zásadní směrnicí v této oblasti se stala směrnice 70/156/EHS [35], která stanovila požadavky pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel.

Směrnice 70/156/EHS byla od počátku zamýšlena jako rámcová směrnice pro všechny kategorie vozidel spadající pod označení „čtyř a vícekolá a jejich přípojná vozidla“. Na půdě Evropského společenství se však nepodařilo prosadit příslušné přílohy obsahující technické požadavky pro jiná vozidla, než pro vozidla kategorie M1 – tj. vozidla určená pro přepravu osob s nejvýše osmi sedadly kromě sedadla řidiče, a to ještě pouze taková, která jsou poháněna spalovacími motory [31]. Do této směrnice tak nikdy nebyly zapracovány technické normy, které by stanovovaly požadavky pro jinou kategorii vozidel.

Až donedávna tak existoval jednotný postup pro kategorii vozidel M1, ale výrobci ostatních kategorií vozidel si museli zajistit schválení dle jednotlivých separátních směrnic (či jim odpovídajících předpisů EHK/OSN), které se týkaly příslušné kategorie vozidla, a dále pak ještě splnit další požadavky, které byly stanovované legislativami jednotlivých států.

3.2 Rámcová směrnice 2007/46/ES ^[27]

Směrnice 70/156/EHS byla mnohokrát pozměněna různými směrnicemi a nařízeními, postupem času však začalo být zřejmé, že vzhledem k technickému vývoji (a také z praktického hlediska přehlednosti), se cílů jednotného schvalování i pro další kategorie vozidel podaří dosáhnout pouze vydáním nové rámcové směrnice. Nakonec tedy v roce

2007 byla vydána rámcová směrnice 2007/46/ES, která už od počátku stanovuje požadavky i pro ostatní kategorie vozidel. Jmenovitě jsou to vozidla určená pro přepravu osob jiná než M1 (tj. autobusy, autokary) užitková vozidla kategorií N a přípojná vozidla kategorií O. Tato nová rámcová směrnice zcela vychází z principů, které již byly stanoveny v původní směrnici rámcové z roku 1970, dále je však rozšiřuje a prohlubuje.

Směrnice 2007/46/ES nahrazuje a zrušuje směrnici 70/156/EHS od 29.4.2009 avšak s množstvím přechodných ustanovení, díky nimž teprve postupně tato směrnice vstupuje v platnost.

3.2.1 Obsah rámcové směrnice

V následující části jsou postupně rozebrány jednotlivé kapitoly rámcové směrnice. Některé části jsou pouze stručně shrnuty, neboť rozsah této práce neumožňuje blíže se jim věnovat. Ze stejného důvodu je zcela vypuštěna část týkající se vozidel vyráběných v malých sériích a vozidel vyráběných jednotlivě. Členění je voleno přibližně v souladu s jednotlivými kapitolami směrnice.

3.2.1.1 Obecná ustanovení

Zde je definováno, co je předmětem směrnice, její oblast působnosti a definují se používané termíny (schválení typu, typ vozidla, technická zkušebna atd.), velmi podobně, jak je tomu i u jakéhokoliv jiného právního aktu. Vztahuje se tedy na schvalování typu vozidel k použití na silnici, a to takových, která jsou vyráběna v jednom nebo více stupních výroby. Dále se vztahuje na systémy, konstrukční části a samostatné technické celky, které jsou pro tato vozidla určeny. Odvolává se současně i na „regulační akty“, které stanoví zvláštní technické požadavky.

Dle definice v článku 3 je „regulačním aktem“: „... *zvláštní směrnice nebo nařízení nebo předpis EHK/OSN připojený k revidované Dohodě z roku 1958*“ [27 ve znění 16, s. 3]. To znamená, že tato směrnice předepisuje, kterým dalším předpisům či směrnicím musí vozidlo (nebo díl, nebo část) vyhovět, aby mohlo být schváleno podle této směrnice. Pro jednotlivé kategorie vozidel (definované přílohou II) jsou tyto požadavky stanoveny v příloze IV směrnice.

3.2.1.2 Obecné povinnosti

V této stručné kapitole směrnice jsou obecně definovány povinnosti výrobců a členských států.

Jedná se především o to, že výrobce je zodpovědný za všechna hlediska postupu schvalování (především se vyžaduje uvádění pravdivých informací v dostatečném rozsahu a ke zkouškám dodávat taková vozidla, která odpovídají těmto informacím, to však není implicitně řečeno zde). A dále výrobce zodpovídá za shodnost výroby. Na téma shodnosti bude pojednáno dále.

Členské státy na druhé straně zodpovídají za to, aby výrobce splnil povinnosti dle této směrnice. Také smějí udělit schválení nebo uvést do provozu (registrovat, povolit prodej) pouze taková vozidla (nebo části a díly), která splňují požadavky této směrnice. Toto ustanovení je naprosto zásadní v celém systému schvalování, protože právě odtud vyplývá, že od data platnosti této směrnice (respektive od data příslušných přechodných ustanovení) nelze jakkoliv uvádět na trh Evropského společenství vozidla (části, díly), které nesplňují veškeré požadavky v tomto právním aktu stanovené.

Dále je zde stanoveno, že členské státy naopak nesmějí bránit uvádění do provozu těch vozidel (částí, dílů), kterým bylo uděleno schválení na základě této směrnice. A také že členské státy určí orgány příslušné k udílení takových schválení.

3.2.1.3 Postupy ES schválení typu

Je stanoven postup pro schválení typu postupné, jednorázové a kombinované. Je definováno, co musí obsahovat žádost o dané schválení vozidla a také postup pro schválení typu systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků.

Pojmy postupné, jednorázové a kombinované schválení typu jsou definovány v článku 3 směrnice. Je to opět velmi důležité pro výrobce, který si musí zvolit, kterou cestou při schvalování půjde. Tyto tři postupy se do jisté míry liší jak administrativně, tak např. časovou náročností. Zajímavé jistě může být i ekonomické hledisko celého procesu.

Postupné schválení typu předpokládá, že výrobce bude vozidlo schvalovat z hlediska jednotlivých směrnic, které jsou předepsány z přílohy IV směrnice 2007/46/ES. Tyto získané certifikáty pak předloží jako podklad pro udělení schválení typu celého vozidla podle rámcové směrnice.

Jednorázové schválení by znamenalo, že výrobce žádná dílčí schválení neabsolvuje jednotlivě, ale v jednom kroku nechá vozidlo schválit podle rámcové směrnice. V tomto procesu je vozidlo posuzováno a zkoušeno najednou ze všech hledisek a požadavků dílčích směrnic dle přílohy IV, ale nejsou vystavovány jednotlivé certifikáty schválení, pouze technické protokoly o provedených zkouškách.

Kombinované schválení typu je, jak již název napovídá, kombinací předchozích možností. U tohoto procesu schválení může schvalovací orgán zprostit výrobce povinnosti předložit jeden nebo více certifikátů ES, kdy se potom opět místo příslušného dílčího schválení vydá pouze technický protokol.

Znění směrnice je v této části poněkud zvláštní a jistě by zde byl na místě právní rozbor. Obvyklý proces schvalování probíhá dle mých dosavadních zkušeností z technické zkušebny za využití postupného schválení typu. Kombinované schválení typu dává schvalovacímu orgánu možnost vyžadovat projití celého procesu schválení přinejmenším u zásadních dílčích směrnic. Schvalovací orgán se ale může rozhodnout, že u méně významných směrnic mu jako doložení plnění podmínek postačí technický protokol (dokument o provedených zkouškách vystavovaný technickou zkušebnou). Takové opatření je opodstatněné například u směrnice 70/222/EHS [33], která stanovuje požadavky na umístění a připevnění zadní registrační tabulky. U směrnic, které stanovují požadavky na brzdění, hluky, konstrukci dané kategorie vozidel atp., nelze však takovou úlevu standardně předpokládat.

U jednorázového schválení však takováto možnost volby pro schvalovací orgán stanovena není. Z toho v podstatě vyplývá, že formální hodnota certifikátu schválení typu podle dílčí směrnice je pro udělení typového schválení celého vozidla stejná, jako když je vydán pouze protokol, který dokládá splnění technických požadavků dané dílčí směrnice. Tento závěr je však postaven proti samotnému systému udělení dílčích schválení typu; členský stát Evropského společenství je podle rámcové směrnice a směrnic dílčích povinen akceptovat udělené schválení typu, které se dokládá vydaným certifikátem, akceptovat samostatný technický protokol povinen není.

Na druhou stranu bych takový postup považovala za opodstatněný u takových kategorií vozidel, u nichž předepsané zkoušky mají minimální rozsah. Proto např. schvalování některých vozidel kategorie O (tj. přívěsy a návěsy) by s využitím tohoto způsobu značně usnadnilo výrobcům situaci z administrativního hlediska, tedy vytvoření

pouze jedné souborné schvalovací dokumentace a provedení zkoušek v celém rozsahu najednou.

Toto ustanovení je novinkou směrnice 2007/46/ES. V původní rámcové směrnici se sice zmiňovala možnost rozšířit dokumentaci výrobce v patřičném rozsahu, pokud nejsou k dispozici certifikáty podle dílčích směrnic, a tedy implikovala možnost využití pouze technického protokolu. Tento systém však nebyl blíže rozpracován a navíc znění směrnice 70/156/EHS zde spíše svědčí o možnosti využití současného procesu kombinovaného schválení než využití schválení jednorázového [35].

3.2.1.4 Provádění postupů ES schválení typu

Kapitola obecně definuje, za jakých okolností může členský stát odmítnout udělit schválení typu. Je zde zakotvena povinnost informovat ostatní členské státy o schváleních, která daný členský stát udělil, a to včetně odkazu na příslušnou přílohu, kde je stanoveno, jakou formu mají mít oznámení o udělených dílčích schváleních.

Pro rámcovou směrnici poskytuje stát, který schválení udělil, ostatním členským státům celou homologační složku, tj. certifikát schválení typu, technický protokol, dokumentaci výrobce a další dokumenty, které jsou taktéž předepsány v přílohách směrnice. Vzhledem k vývoji komunikačních technologií je do směrnice zahrnuta možnost předání těchto informací v elektronické podobě. V současné době již také funguje internetový server „ETAES“ (European Type Approval Exchange System), na který členské státy pod přístupovými hesly mohou tato udělená schválení uložit k nahlížení ostatních států, systém předávání informací o udělených schváleních se tak ještě zjednodušil.

Dále je zakotveno, jak členský stát postupuje při schvalování typu vozidla, vozidla zvláštního určení, systému, konstrukčních částí a samostatných technických celků (ve dvou oddělených částech). Je předepsáno, podle požadavků kterých příloh se má postupovat, základní úkony schvalovacího orgánu při vydání samotného certifikátu o schválení atp.

V článku o vyžadovaných zkouškách jsou předepsány základní požadavky na vozidlo (systém, konstrukční část, samostatný technický celek), které bude ke zkouškám použito. Dále je zde stanovena možnost využití alternativní zkoušky provedením simulace (opět s odvolávkou na příslušnou přílohu) pro některá dílčí schválení. Typickým příkladem je

převrácení autobusu (vozidlo kategorie M3, třída II a III) podle předpisu EHK/OSN č. 66, které se dnes velmi často provádí pouze simulací matematickým výpočtem [27].

Článek 12 směrnice 2007/46/ES stanovuje opatření k zajištění shodnosti vyráběných vozidel (částí, dílů) s typem, kterému bylo uděleno typové-schválení. Shodnost výroby je jedním z důležitých principů zakotvených jak v rámcové směrnici, tak směrnících dílčích. Ukládá členskému státu přijmout taková opatření, aby ověřil, zda výrobce dodržuje postupy, které vedou ke shodnosti vyráběných vozidel tak, jak byla schválena jako typ. Umožňuje v případě nutnosti členskému státu přijmout nápravná opatření, pokud zjistí, že je konformita produkce porušována, až po krajní řešení odejmutí schválení. Za tím účelem se ještě před zahájením zkoušek u výrobce provádí vstupní audit, kde se posuzuje, zda bude výrobce schopen dostát svým povinnostem vyplývajícím ze směrnic, hodnotí se jeho systém kvality a podobně. Mnoho výrobců dokládá kvalitu svého vnitřního systému certifikátem ISO 9001. Po vydání typového schválení se v určitém odstupu provádějí kontroly COP (Conformity of Production), kde se ověřuje, že výrobce nadále plní podmínky, které vedly k udělení schválení typu. Za tím účelem se většinou v menším rozsahu opakuje audit a provádějí se vybrané zkoušky na vybraném vzorku výrobků (vozidel, částí, dílů). Přesný postup je popsán v příloze X.

3.2.1.5 Změny ES schválení typu a platnost tohoto schválení

Vzhledem ke změnám, které probíhají ve výrobních řadách jednotlivých producentů, je pochopitelné, že v průběhu času, dochází k úpravám na typech, kterým bylo uděleno schválení. Často se přidávají nové varianty, mění se technické parametry v souladu s požadavky trhu. Stejně tak, se vyvíjejí i požadavky jednotlivých předpisů, s nimiž musí výrobce držet krok.

Z toho důvodu je nutno vydávat změnová rozhodnutí o schválených typech. Děje se tak prostřednictvím revizí (revision) nebo rozšíření (extension). Vydání rozšíření schválení typu je nepoměrně častější. Na základě dokumentů nově předložených výrobcem či nově provedených zkoušek pak schvalovací orgán vydá nový certifikát schválení typu, na kterém je vyznačeno, že se jedná o změnu předchozího schválení. I o těchto certifikátech je schvalovací orgán povinen informovat ostatní členské státy.

Rámcová směrnice počítá i s možností ukončení platnosti uděleného schválení. Určuje tři případy, kdy k této situaci dochází:

a) nové požadavky regulačního aktu použitelného na schválené vozidlo se stanou závaznými pro registraci nového vozidla, jeho prodej nebo uvedení do provozu a schválení nelze odpovídajícím způsobem aktualizovat

b) výroba schváleného vozidla je s konečnou platností dobrovolně ukončena

c) doba platnosti schválení skončí z důvodu zvláštního omezení. [27 ve znění 16, s. 13].

V takovém případě dotyčný schvalovací orgán uvědomí ostatní členské státy odpovídajícím způsobem o vzniklé situaci, obvykle se vydává certifikát o odejmutí schválení.

Schválení lze odejmout ještě v případě, kdy výrobce závažným způsobem porušuje požadavky stanovené v této směrnici a uvádí do provozu vozidla, která se neshodují se schváleným typem. Tato možnost je zakotvena v kapitole XII.

3.2.1.6 Prohlášení o shodě, poskytování technických informací

Ke každému vyrobenému vozidlu, které odpovídá schválenému typu, je výrobce povinen vystavit tzv. Prohlášení o shodě (také COC nebo COC list). V tomto dokumentu jsou uvedeny všechny podstatné technické parametry vyrobeného vozidla včetně identifikace, pro které vozidlo byl tento dokument vystaven – především prostřednictvím identifikačního čísla vozidla (vehicle identification number – VIN). Je to dokument, na základě kterého musí kterýkoliv členský stát Evropské unie vystavit registrační doklad bez dalších kontrol a poplatků, z čehož je zřejmá jeho důležitost.

Aby se zabránilo padělání těchto dokumentů, má výrobce za povinnost chránit papír, na který COC list vystavuje, barevnými grafickými prostředky nebo vodotiskem. Stupeň této ochrany však není přesně stanoven.

Struktura obsahu COC listu je zakotvena v příloze IX.

Dále je zakotvena povinnost výrobců poskytovat uživatelům pravdivé informace o užívaných výrobcích, a to v dostatečném rozsahu z hlediska zvláštních podmínek a omezení pro použití vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku. Současně je však zakotvena ochrana práv duševního vlastnictví. Kromě příruček pro údržbu se dnes (přínejmenším z hlediska některých regulačních aktů) běžně uvádějí i internetové stránky výrobce, na kterých je možno nalézt požadované technické informace.

3.2.1.7 Nová technická řešení nebo koncepce neslučitelné se zvláštními směrnici

Toto ustanovení je zajímavé z hlediska technického pokroku. Směrnice připouští udělení dočasného schválení typu na základě výjimky takovému vozidlu, které neplní některá ustanovení této nebo jiných směrnic, protože je nějakým způsobem inovativní do té míry, že s takovým technickým řešením tyto předpisy nepočítaly. Stanovuje postup, na základě kterého dokonce může dojít k přijetí změn v technických předpisech tak, že jim tato nová koncepce bude vyhovovat.

Předpokládám, že cestou tohoto schválení by bylo možno jít např. při schválení pohonného systému používajícího nějaký nový druh paliva. Sama jsem se dosud ve své praxi na technické zkušebně s udělením takového schválení nesetkala.

3.2.1.8 Registrace, prodej a uvedení do provozu

V této části je stručně shrnuto, za jakých podmínek smí členský stát povolit uvádění do provozu a registraci vozidel, která mají uděleno schválení typu v souladu s touto směrnicí a vystaveno Prohlášení o shodě. Současně také shrnuje pravidla pro prodej konstrukčních částí a samostatných technických celků.

Nejdůležitější však je článek, který stanovuje pravidla pro vozidla z výběhu série. Týká se to vozidel, jejichž schválení z nějakého důvodu pozbylo platnost. V praxi je toto ustanovení o tzv. doprodejích používáno nejčastěji v souvislosti se zaváděním přísnějších emisních norem motorů (normy EURO, které jsou také nařizovány regulačními akty podléhajícími této rámcové směrnici [16]).

3.2.1.9 Ochranné doložky

Toto ustanovení počítá s možností, že vozidlo plní veškeré požadavky stanovené v rámcové směrnici, přesto může být z nějakého důvodu nebezpečné pro provoz na pozemních komunikacích nebo poškozovat životní prostředí nebo veřejné zdraví. Členský stát pak může odmítnout zaregistrovat (nebo povolit prodej nebo uvedení do provozu) taková vozidla, konstrukční částí nebo samostatné technické celky. Je stanoveno, jak v takovém případě dále postupovat. Stejně tak je stanoveno, jak postupovat u částí nebo zařízení, která mohou představovat významné nebezpečí pro správné fungování základních systémů.

Je stanoveno i postup v případě, že členský stát zjistí, že vozidla (části, díly) se neshodují se schváleným typem a přesto jsou uváděna do provozu. Krajním řešením je

v takovém případě odejmutí schválení typu (viz 3.2.1.5) a stažení vozidel. Postup pro stažení vozidel, která již byla prodána, zaregistrována nebo uvedena do provozu je také blíže specifikován v této části směrnice, stejně jako poskytování informací o přijatých opravných prostředcích.

3.2.1.10 Mezinárodní předpisy

Tato kapitola rámcové směrnice se zabývá především aplikovatelností předpisů EHK/OSN do práva Evropského společenství. Na toto téma již bylo pojednáno dříve (viz 2.3).

3.2.1.11 Určení a oznámení technických zkušeben

V této části směrnice je zakotveno, jak se postupuje při určování příslušných technických zkušeben pro provádění homologačních zkoušek, jaké požadavky musí taková zkušebna splnit a jak se dává na vědomí Komisi (a ostatním státům Evropského společenství), že daná organizace se stala technickou zkušebnou.

Zde je nutné rozlišit pojmy schvalovací orgán a technická zkušebna. Schvalovací orgán daného členského státu je institut, který vydává dané schválení typu podle jednotlivých regulačních aktů nebo rámcových směrnic. Technická zkušebna je organizace, která provádí jednotlivé technické zkoušky, posuzuje předložené dokumenty od výrobců z technického hlediska a předkládá výsledky schvalovacímu orgánu. Technická zkušebna je jmenována schvalovacím orgánem příslušného členského státu Evropského společenství. Jedna organizace může být jmenována technickou zkušebnou více schvalovacími orgány.

V České republice je schvalovacím orgánem Ministerstvo dopravy. Technických zkušeben, které předávají podklady pro udílení schválení je několik. Zkušebny, které mohou vykonávat zkoušky pro udělení typového schválení celého vozidla podle směrnice 2007/46/ES, jsou však v současnosti pouze dvě: TÜV SÜD Czech s.r.o. a DEKRA Automobil a.s.

V některých státech Evropské unie je však praxe poněkud odlišná, tam je schvalovací orgán a technická zkušebna jednou organizací. Typickým příkladem je Spojené království, kde je touto institucí Vehicle Certification Agency (VCA), která jak vykonává zkoušky, tak vydává certifikáty na jejich základě.

3.2.1.12 Prováděcí opatření a závěrečná ustanovení

V prováděcích opatřeních je stanoveno, jakým způsobem se provádějí změny příloh této směrnice, ustanovení dílčích směrnic a ostatních regulačních aktů a ukládá se Komisi, jak postupovat. Dále se mluví o „Technickém výboru – motorová vozidla“, který je pomocným orgánem Komise. Dalo by se říci, že tento technický výbor je podobný skupině WP.29 při EHK/OSN.

V závěrečných ustanoveních jsou obecná legislativní opatření o sankcích, provádění, vstupu platnost a podobně. Z technického hlediska je nejdůležitější část o přechodných ustanoveních a datech žádostí pro ES schválení typu. Tyto články stanovují, od kdy je možno zažádat o schválení podle této směrnice a naopak od kdy může být vydáno schválení již pouze na základě této směrnice. Přesné termíny pak uvádí příloha XIX.

3.2.1.13 Přílohy

Zásadní část veškerých konkrétních technických požadavků rámcové směrnice 2007/46/ES je stanovena v jejích jednotlivých přílohách, na některé z nich se odkazují v předchozím textu.

Seznam všech jedenadvaceti příloh rámcové směrnice je uveden v příloze č. 2.

3.3 Změny legislativního rámce

Je důležité konstatovat, že celý systém schvalování se neustále vyvíjí. Některá ustanovení Směrnice 2007/46/ES dosud nevstoupila v platnost, jiná v současnosti nemají vydány prováděcí právní předpisy.

Dalším zásadním dokumentem v této oblasti se má stát nařízení (ES) 661/2009 ze dne 13. července 2009 [17]. Toto nařízení o obecné bezpečnosti mění směrnici 2007/46/ES a zároveň předjímá zrušení značného množství dílčích směrnic a jejich nahrazení jinými regulačními akty. Vydání prvních prováděcích předpisů k tomuto nařízení se očekává v prvním čtvrtletí r. 2010. Vzhledem k přechodným ustanovením začnou být některé jednotlivé části tohoto nařízení aplikovatelné postupně od listopadu 2011, poslední datum vstupu v platnost je pak stanoveno na listopad 2017, tedy se značnou časovou prodlevou.

Z těchto očekávaných změn pak nepochybně vyplynou pro výrobce vozidel jak nové povinnosti, tak i úlevy a zjednodušení v některých záležitostech.

4. Konkretizace postupu schvalování pro vybrané vozidlo ^[13]

Pro konkretizaci postupu schvalování jsem zvolila vozidlo společnosti TEDOM s.r.o. Jedná se o autobus typu L22 G. Pro tuto volbu jsem měla několik důvodů. V první řadě se jedná o meziměstský autobus (tj. kategorie M3, třída II), pro který je typové schválení celého vozidla novinkou. A za druhé je tento autobus poháněn stlačeným zemním plynem (CNG), což je také technicky relativně novinka – prováděcí předpisy pro zkoušky motorů poháněných CNG prodělávají v současné době poměrně bouřlivý vývoj (z hlediska palubních diagnostik OBD II atp.).

Obr. 4 a 5: Fotografie autobusu L22 G (pohled zepředu a zezadu)



Tomuto autobusu byla udělena začátkem října 2009 globální homologace s číslem e8*2007/46*0002*00. Tj. teprve druhé schválení typu podle směrnice 2007/46/ES udělené Českou republikou (první schválení bylo uděleno také produktu firmy TEDOM s.r.o. – městskému autobusu K23 G). Veškeré zkoušky, které se staly podkladem pro udělení globální homologace, prováděla česká pověřená technická zkušebna TÜV SÜD Czech s.r.o. (dříve TÜV SÜD Auto CZ s.r.o.).

4.1 Autobus L22 G ^[36]

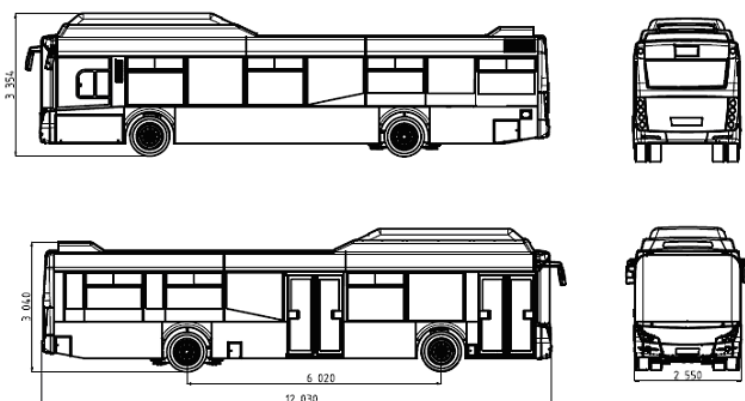
Jedná se o dvounápravový meziměstský autobus se sníženým vstupem o celkové maximální délce 12 030 mm a rozvoru náprav 6 020 mm. Nízkopodlažní část sahá až po druhé dveře, pouze zadní část je zvýšena.

Celková obsaditelnost je do 81 osob. Jedna z variant obsaditelnosti umožňuje přepravu invalidního vozíku. V souvislosti s předpisy se jedná o nadstandard poskytovaný na základě požadavků trhu, autobus třídy II nemusí takové místo mít. Počet sedících cestujících je u jednotlivých verzí 42 až 46.

Vozidlo je osazeno šestiválcovým motorem vlastní výroby TG 210 AH TA EEV o zdvihovém objemu válců 11 946 cm³ a výkonu 220 kW (při 2 000 otáčkách za minutu). Motor je kapalinou chlazený, přeplňovaný turbodmyčadlem s mezichladičem plnicího vzduchu. Plní emisní normu EURO 5 a EEV. Palivem je stlačený zemní plyn (CNG), tlakové lahve jsou umístěny na střeše vozidla.

Převodové ústrojí je dle různých verzí automatické nebo manuální. Řízení je vybaveno hydraulickým posilovačem. Maximální rychlost je omezena na 100 km.h⁻¹. Autobus je vybaven vzduchovým odpružením. Brzdový systém je pneumatický s kotoučovými brzdami na obou nápravách.

Obr. 6: Základní rozměrový výkres autobusu L22 G



4.2 Požadavky směrnice 2007/46/ES na meziměstský autobus s palivem CNG

Pro přehlednost určení požadavků, vztahujících se na vozidlo kategorie M3, třídy II, s palivem CNG následuje tabulka, ve které je vyznačeno, jaké regulační akty se na toto vozidlo vztahují.

Jako základ je použita tabulka z Části I, Přílohy IV, směrnice 2007/46/ES, která stanovuje právní předpisy k ES schválení typu pro vozidla vyráběná v neomezených sériích. Tato tabulka je pak doplněna na základě Části II téže přílohy o předpisy EHK/OSN uznávané jako alternativy k daným směrnícím. Ne všechny předpisy, které jsou v daném řádku uvedeny, jsou vždy aplikovatelné, mohou znamenat pouze nahrazení části vyžadovaných zkoušek.

To, že se daný regulační akt vztahuje na vozidlo kategorie M3, ještě neznamená, že je také aplikovatelný na třídu II a palivo CNG, proto jsem tabulku doplnila ještě o jeden sloupec, ze kterého je zřejmé, jaké zkoušky přesně jsou vyžadovány pro tuto třídu autobusu s daným palivem.

Tabulka 1: Prováděcí regulační akty stanovené směrnicí 2007/46/ES

| Bod | Předmět | Směrnice (nebo jiný regulační akt ES) | Předpis EHK/OSN uznávaný jako alternativa (číslo a série změn) | Vztahuje se na vozidla kategorie M3 (označeno x) | Vztahuje se na vozidla kategorie M3, tř. II, palivo CNG (označeno x) |
|-----|--|---------------------------------------|--|--|--|
| 1 | Přípustné hladiny akustického tlaku | 70/157/EHS | 51.02, 59.00 | x | x |
| 2 | Emise | 70/220/EHS | 83.03, 103.00 | x | |
| 2a | Emise z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6)/přístup k informacím | Nařízení (ES) č. 715/2007 | | | |
| 3 | Palivové nádrže/ochrana proti podjetí zezadu | 70/221/EHS | 34.01, 67.01, 110.00 / 58.01 | x ⁽⁵⁾ | x ⁽⁵⁾ |
| 4 | Umístění zadní registrační tabulky | 70/222/EHS | | x | x |
| 5 | Ovládací síla řízení | 70/311/EHS | 79.01 | x | x |
| 6 | Zámky a závěsy dveří | 70/387/EHS | 11.02 | | |
| 7 | Zvuková výstražná zařízení | 70/388/EHS | 28.00 | x | x |
| 8 | Zařízení pro nepřímý výhled | 2003/97/ES | 46.01 | x | x |
| 9 | Brzdová zařízení | 71/320/EHS | 13.09, 13H.00 | x | x |
| 10 | Vysokofrekvenční rušení (elektromagnetická kompatibilita) | 72/245/EHS | 10.02 | x | x |
| 11 | Kouř vznětových motorů | 72/306/EHS | 24.03 | x | |
| 12 | Vnitřní výbava | 74/60/EHS | 21.01 | | |
| 13 | Zařízení bránící neoprávněnému použití vozidla | 74/61/EHS | 18.02, 97.00 | x | x |
| 14 | Mechanismus řízení při nárazu | 74/297/EHS | 12.03 | | |
| 15 | Pevnost sedadel | 74/408/EHS | 17.06, 80.01 | x | x |
| 16 | Vnější výčnělky | 74/483/EHS | 26.02 | | |
| 17 | Zpětný chod a rychloměrné zařízení | 75/443/EHS | 39.00 | x | x |
| 18 | Povinné štítky | 76/114/EHS | | x | x |
| 19 | Kotevní úchyty bezpečnostních pásů | 76/115/EHS | 14.04 | x | |
| 20 | Montáž zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci | 76/756/EHS | 48.01 | x | x |
| 21 | Odrázky | 76/757/EHS | 3.02 | x | x |
| 22 | Svítilny doplňkové, přední obrysové, zadní obrysové, brzdové, denní, boční obrysové | 76/758/EHS | 7.02, 87.00, 91.00 | x | x |
| 23 | Směrové svítilny | 76/759/EHS | 6.01 | x | x |
| 24 | Svítilny zadní registrační tabulky | 76/760/EHS | 4.00 | x | x |
| 25 | Světlomety (včetně žárovek) | 76/761/EHS | 1.01, 5.02, 8.04, 20.02, 31.02, 37.03, 98.00, 99.00 | x | x |
| 26 | Přední mlhové světlomety | 76/762/EHS | 19.02 | x | x |
| 27 | Odtahové úchyty | 77/389/EHS | | x | x |
| 28 | Zadní mlhové svítilny | 77/538/EHS | 38.00 | x | x |
| 29 | Zpětné světlomety | 77/539/EHS | 23.00 | x | x |
| 30 | Parkovací svítilny | 77/540/EHS | 77.00 | x | x |
| 31 | Bezpečnostní pásy a zádržné systémy | 77/541/EHS | 16.04, 44.03 | x | |
| 32 | Pole výhledu směrem dopředu | 77/649/EHS | 125.00 | | |

| | | | | | |
|----|--|--------------------------|--------------------------------|------------------|------------------|
| 33 | Identifikace ovladačů, sdělovačů a ukazatelů | 78/316/EHS | 121.00 | x | x |
| 34 | Odmrazování/odmlžování | 78/317/EHS | | (1) | (1) |
| 35 | Ostřikovače/stírače | 78/318/EHS | | (2) | (2) |
| 36 | Systémy vytápění | 2001/56/ES | 122.00 | x | x |
| 37 | Kryty kol | 78/549/EHS | | | |
| 38 | Opěrky hlavy | 78/932/EHS | 17.06, 25.04 | | |
| 39 | Emise CO2/spotřeba paliva | 80/1268/EHS | 101.00 | | |
| 40 | Výkon motoru | 80/1269/EHS | 85.00 | x | x |
| 41 | Emise z těžkých nákladních vozidel | 2005/55/ES | 49.02 | x | x |
| 42 | Boční ochrana | 89/297/EHS | 73.00 | | |
| 43 | Systémy proti rozstříku | 91/226/EHS | | | |
| 44 | Hmotnosti a rozměry (osobní vozy) | 92/21/EHS | | | |
| 45 | Bezpečnostní zasklení | 92/22/EHS | 43.00 | x | x |
| 46 | Pneumatiky | 92/23/EHS | 30.02, 54.00, 64.01, 117.01 | x | x |
| 47 | Omezovače rychlosti | 92/24/EHS | 89.00 | x | x |
| 48 | Hmotnosti a rozměry (jiná vozidla než podle bodu 44) | 97/27/ES | | x | x |
| 49 | Vnější výčnělky kabin | 92/114/EHS | 61.00 ^{*)} | | |
| 50 | Spojovací zařízení | 94/20/ES | 55.01, 102.00 | x ⁽³⁾ | x ⁽³⁾ |
| 51 | Hořlavost | 95/28/ES | 118.00 | x | x |
| 52 | Autobusy a autokary | 2001/85/ES | 107.02, 66.00 | x | x |
| 53 | Čelní náraz | 96/79/ES | 94.01 | | |
| 54 | Boční náraz | 96/27/ES | 95.02 | | |
| 55 | není | | | | |
| 56 | Vozidla pro přepravu nebezpečných věcí | 98/91/ES | 105.04 | | |
| 57 | Ochrana proti podjetí zepředu | 2000/40/ES | 93.00 | | |
| 58 | Ochrana chodců | 2003/102/ES | | | |
| 59 | Recyklovatelnost | 2005/64/ES | | | |
| 60 | Systémy čelní ochrany | 2005/66/ES | | | |
| 61 | Klimatizační systémy | 2006/40/ES | | | |
| 62 | Vodíkový pohon | Nařízení (ES) 79/2009 | | x | |

(1) Vozidla této kategorie musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro odmrzování a odmlžování čelního skla.
(2) Vozidla této kategorie musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro ostřikování a stírání čelního skla.
(3) Požadavky směrnice 94/20/ES se užití pouze u vozidel vybavených spojovacím zařízením.
(5) Po dobu, než budou přijaty odpovídající změny směrnice 70/221/EHS pro zařazení nádrží na LPG a CNG, se u vozidel používajících jako palivo LPG nebo CNG požaduje schválení typu vozidla podle předpisu EHK/OSN č. 67 ve znění série změn 01 nebo podle předpisu č. 110 EHK OSN.

pozn.: číslování odrážek je zachováno tak, jak je uvedeno v příloze IV směrnice 2007/46/ES
*) K předpisu EHK/OSN č. 61 [9] přistoupilo Evropské společenství Rozhodnutím Rady 2009/433/ES z 5.5.2009 [1].
Tento právní akt dosud není zapracován v žádném dostupném konsolidovaném znění směrnice 2007/46/ES, přesto již vstoupil v platnost.

Je zřejmé, že zásadní změna mezi požadavky na kategorii M3 obecně a na kategorii M3, třídu II s pohonem CNG spočívá především v aplikování různých zkoušek pohonného systému. Ze znění směrnic pak například dále vyplývá, že požadavek na plnění emisních norem v řádku 2 je splněn vydáním certifikátu podle některého z regulačních aktů z řádku 41. Podstatná je ale i odlišnost vztahující se na schválení bezpečnostních pásů. Meziměstský autobus (na rozdíl od autobusu dálkového, tj. třídy III) nemusí být pásy povinně vybaven (viz směrnice 77/541/EHS [34] ve znění 2006/96/ES [30], Příloha I, bod 3.1.1). Současně požadavek na spojovací zařízení je nutno splnit pouze v případě, že je takové zařízení montováno, jinak se pouze konstatuje, že vozidlo není vybaveno.

4.3 Zkoušky a udělení globální homologace

Výrobce TEDOM s.r.o. se již na počátku schvalovacího procesu rozhodl, že zvolí systém postupného schvalování. Byl to logický krok s ohledem na fakt, že první typové zkoušky pro udělení jednotlivých schválení proběhly již v srpnu 2007 (rámcová směrnice 2007/46/ES je datována 5. září). Než vstoupila rámcová směrnice definitivně v platnost, uváděl výrobce na trh vozidla typu L22 G na základě národních schválení udělených po předložení certifikátů dle dílčích směrnic. Vozidla L22 G byla např. schválena pro provoz na pozemních komunikacích v ČR dle zákona č. 56/2001 Sb. Dokonce i získáním globální homologace v říjnu 2009 splnil výrobce požadavek na vozidla uváděná na trh ve státech Evropské unie o rok dříve, než je závazná povinnost. Ta pro úplná vozidla kategorie M3 u stávajících typů platí až od 29. října 2010 (viz Příloha XIX směrnice [27]).

Zkoušky podle jednotlivých regulačních aktů (předpisů a směrnic) probíhaly průběžně od srpna 2007 do konce září 2009. Rozšíření dvou posledních certifikátů, které byly zahrnuty jako podklad pro udělení globální homologace, mají datum 1.10.2009 [13].

Všechny zkoušky prováděla jedna technická zkušebna TÜV SÜD Auto CZ s.r.o. (nyní TÜV SÜD Czech s.r.o.). Tato technická zkušebna prováděla i závěrečné posouzení pro udělení certifikátu schválení typu. Byly pečlivě zhodnoceny veškeré podklady týkající se dílčích schválení typu a ty pak porovnány s informačním dokumentem předloženým pro globální homologaci.

Výrobce dodal veškeré certifikáty jednotlivých komponentů, které byly podkladem pro udělení dílčích schválení, stejně jako veškeré certifikáty udělené podle jednotlivých dílčích směrnic (v elektronické podobě). Dále byl předložen informační dokument, který je v souladu s požadavky Přílohy III, směrnice 2007/46/ES. Dále výrobce předložil podpisový vzor osoby, která je pověřena podepisovat Prohlášení o shodě (COC list).

Na základě těchto dokumentů vydala technická zkušebna protokol, ve kterém jsou zhodnocena jednotlivá hlediska požadovaná směrnicí, a v přílohách je uvedeno shrnutí předepsaných výsledků zkoušek a je obsažen seznam všech udělených dílčích schválení ve stavu jejich posledního rozšíření (viz příloha č. 4). Technická zkušebna dále vypracovala návrh znění certifikátu schválení typu (v souladu se vzorem dle Přílohy IV směrnice) a celá homologační složka pak byla ke konečnému schválení a podpisu předána Ministerstvu dopravy, tj. schvalovacímu orgánu České republiky.

Po podpisu certifikátu byl celý soubor schvalovací dokumentace vložen do systému ETAES (viz výše). Tím byl završen celý proces udělení typového schválení celého vozidla a pokud nyní bude chtít výrobce uvést vozidlo na trh v kterémkoliv státě Evropského společenství, stačí, aby se prokázal certifikátem schválení typu (viz příloha č. 5). Výrobce pak je povinen každé vyrobené vozidlo vybavovat Prohlášením o shodě, jehož vzor je uveden v příloze č. 3.

4.4 Rozšíření uděleného schválení typu a další postup

Vzhledem ke stále náročnějším požadavkům trhu a tomu, že v platnost stále vstupují nové technické normy, nekončí celý proces schválení definitivně udělením certifikátu. V současné době (tj. listopad 2009) již probíhají jednání výrobce s technickou zkušebnou. Výsledkem nepochybně bude vydání rozšíření schválení typu.

V dohledné době bude také výrobce povinen umožnit kontrolu shodnosti výroby.

5. Závěr

Na předchozích stranách byl popsán systém Předpisů EHK/OSN a Směrnic EHS/ES, právní základ těchto předpisů a z čeho vychází. Dále bylo rozvedeno, co lze v těchto předpisech hledat za informace a jak na jejich základě probíhá schvalování. Zásadní význam byl přikládán schvalování podle rámcové směrnice 2007/46/ES, která byla rozebrána z hlediska schvalování vozidel vyráběných v neomezených sériích. V poslední části pak byla provedena konkretizace pro vozidlo typu L22 G, meziměstský autobus společnosti TEDOM s.r.o, který jako palivo využívá CNG.

Z ekonomického hlediska je na tomto místě vhodné poznamenat, že celková finanční náročnost celého schválení od jednotlivých dílčích zkoušek až po vydání certifikátu schválení typu byla řádově přibližně 3 mil. Kč. Z pohledu výrobce se jedná o náklad jistě ne zcela zanedbatelný, ale plně opodstatněný a z legislativního hlediska nezbytný. Jak již bylo řečeno výše, završením tohoto procesu nyní výrobce prokázal vysokou úroveň kvality svých výrobků a může je bez dalších nákladů na schválení (vyjma nutných rozšíření typu, viz 4.4) uvádět na trh v celé Evropské unii. Z pohledu veřejnosti je tak na druhou stranu zase zajištěna bezpečnost, kvalita a v neposlední řadě úroveň vlivu na životní prostředí u vozidel, která jsou s takovým schválením uváděna na trh.

Možné využití této práce spočívá v tom, že byla koncipována tak, aby obsahovala základní informace pro orientaci v oblasti mezinárodního schvalování vozidel. Může tedy sloužit jako jakási základní „příručka“ pro někoho, kdo se této oblasti hodlá hlouběji věnovat. Při koncepci práce jsem vycházela z jednotlivých regulačních aktů (převážně v českém a anglickém znění) a při konkrétní aplikaci především ze zkušeností, které mám v této oblasti jako zaměstnanec technické zkušebny; na schvalování vozidla L22 G podle směrnice 2007/46/ES jsem se aktivně podílela.

V současné době neexistuje literatura, která by se tímto tématem hlouběji zabývala. Zájemce o udělení schválení podle některé ze směrnic nebo předpisů nemá jinou možnost, než si příslušný regulační akt prostudovat a pak postupovat na základě něj. Celá situace je ještě komplikována faktem, že některé jazykové mutace jednotlivých regulačních aktů se liší, a to v některých případech dost zásadně.

Vzhledem ke stanovenému rozsahu práce a také cíli, který jsem si v úvodu stanovila – tedy vytvořit práci, která by přinášela základní orientaci v oblasti schvalování, jsem byla

nucena omezit informace a postupy pouze na schvalování čtyř a vícekolých vozidel z hlediska výroby v neomezených sériích. V systému mezinárodních regulačních aktů by však bylo možno věnovat se také schvalování vozidel dvou a tříkolých nebo lesnických a zemědělských traktorů či jiných pracovních strojů. I samotná Směrnice 2007/46/ES stanovuje postupy pro schvalování vozidel v malých sériích, schvalování jednotlivých vozidel, stanovuje požadavky pro vozidla zvláštního určení ad. Požadavky na taková vozidla jsou však vždy v základu velmi podobné těm, které byly popsány v této práci.

Tato práce je koncipována ve znění regulačních aktů tak, jak byly v platnosti na konci září 2009. Bylo třeba zvolit určitý stav legislativy, aby bylo možno přesně konkretizovat některá znění směrnic a předpisů. Tento časový rámec byl zvolen s ohledem na vydání globální homologace vozidla L22 G na začátku října 2009.

Z hlediska nastíněného vývoje regulačních aktů (viz 3.3) a širě celé problematiky se nabízí rozvedení této práce do práce diplomové. Zajímavé by jistě mohlo být i porovnání požadavků na vozidla různých kategorií, srovnání vozidel s různým pohonem, nebo širší zhodnocení ekonomické náročnosti schvalovacích procesů.

Seznam literatury

1. 2009/433/ES: Rozhodnutí Rady ze dne 5. května 2009 o přistoupení Evropského společenství k předpisu Evropské hospodářské komise OSN č. 61 o jednotné úpravě schvalování typu užitkových vozidel s ohledem na vnější výčnělky před zadní stěnou kabiny. Úř. věst. L 144, 9.6.2009, s. 24—24.
2. Addendum 12 to 1958 Agreement, Revision 6 – Amendment 4: Regulation No. 13: Uniform provisions concerning the approval of vehicles of categories M, N and O with regard to braking. 30.12.2009.
3. Addendum 125 to 1958 Agreement, Erratum: Regulation No. 126: Uniform provisions concerning the approval of partitioning systems to protect passengers against displaced luggage, supplied as non original vehicle equipment. 28.1.2009.
4. Addendum 36 to 1958 Agreement, Revision 5 – Amendment 3: Regulation No. 37: Uniform provisions concerning the approval of filament lamps for use in approved lamp units of power-driven vehicles and of their trailers. 6.11.2009.
5. Addendum 42 to 1958 Agreement, Revision 2 – Amendment 5: Regulation No. 43: Uniform provisions concerning the approval of safety glazing materials and their installation on vehicles. 9.11.2009.
6. Addendum 45 to 1958 Agreement, Revision 3: Regulation No. 46: Uniform provisions concerning the approval of devices for indirect vision and of motor vehicles with regard to the installation of these devices. 12.10.2009.
7. Addendum 48 to 1958 Agreement, Revision 4 – Erratum: Regulation No. 49: Uniform provisions concerning the measures to be taken against the emission of gaseous and particulate pollutants from compression-ignition engines for use in vehicles, and the emission of gaseous pollutants from positive-ignition engines fuelled with natural gas or liquefied petroleum gas for use in vehicles. 6.11.2008.
8. Addendum 50 to 1958 Agreement, Revision 1 – Amendment 4: Regulation No. 51: Uniform provisions concerning the approval of motor vehicles having at least four wheels with regard to their noise emissions. 8.4.2008.
9. Addendum 60 to 1958 Agreement, Amendment 1: Regulation No. 61: Uniform provisions concerning the approval of commercial vehicles with regard to their external projections forward of the cab's rear panel. 14.11.2006
10. Addendum 9 to 1958 Agreement, Revision 3: Regulation No. 10: Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to electromagnetic compatibility. 14.8.2008.
11. Agreement concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these prescriptions, Revision 2 (původní název dohody: Agreement Concerning the Adoption of Uniform Conditions of Approval and Reciprocal Recognition of Approval for Motor Vehicle Equipment and Parts, done at Geneva on 20 March 1958). 5.10.1995 (včetně doplňků platných od 16.10.1995).
12. Agreement concerning the establishing of global technical regulations for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles done at Geneva on 25 June 1998.
13. Approval folder e8*2007/46*0002*00. Praha: Česká republika – Ministerstvo dopravy, 2009. 40 s.
14. Economic Commission for Europe. World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) – How it works – How to join it [online]. 2. vydání. Geneva: United Nations, 2002. 122 s. [cit. 14.7.2009]. Dostupné z: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub.html>.

15. Frequently Asked Questions (FAQ) regarding WP.29 [online]. Aktualizace květen 2005 [cit. 14.7.2009]. Dostupné z: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/WP29-FAQ-2005.pdf>.
16. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES. Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1—13.
17. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti. Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 1—24.
18. Nařízení Komise (ES) č. 706/2007 ze dne 21. června 2007, kterým se stanoví podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/40/ES správní předpisy pro ES schvalování typu vozidel a harmonizovaná zkouška pro měření úniků z některých klimatizačních systémů. Úř. věst. L 161, 22.6.2007, s. 33—52.
19. O právu EU – Proces a aktéři [online]. Aktualizace 27.3.2009 [cit. 19.8.2009]. Dostupné z: http://eur-lex.europa.eu/cs/droit_communautaire/droit_communautaire.htm
20. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/24/ES ze dne 18. března 2002 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel, kterou se zrušuje směrnice Rady 92/61/EHS. Úř. věst. L 124, 9.5.2002, s. 1—44.
21. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/37/ES ze dne 26. května 2003 o schvalování typu zemědělských a lesnických traktorů, jejich přípojných vozidel a výměnných tažených strojů, jakož i jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a o zrušení směrnice 74/150/EHS. Úř. věst. L 171, 9.7.2003, s. 1—80.
22. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/97/ES ze dne 10. listopadu 2003 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu zařízení pro nepřímý výhled a vozidel vybavených těmito zařízeními, kterou se mění směrnice 70/156/EHS a zrušuje směrnice 71/127/EHS. Úř. věst. L 25, 29.1.2004, s. 1—45.
23. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/55/ES ze dne 28. září 2005 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plynných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze vznětových motorů vozidel a emisím plynných znečišťujících látek ze zážehových motorů vozidel poháněných zemním plynem nebo zkapalněným ropným plynem. Úř. věst. L 275, 20.10.2005, s. 1—163.
24. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/56/ES ze dne 26. října 2005 o přeshraničních fúzích kapitálových společností. Úř. věst. L 310, 25.11.2005, s. 1—9.
25. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/64/ES ze dne 26. října 2005 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti a o změně směrnice Rady 70/156/EHS. Úř. věst. L 310, 25.11.2005, s. 10—27.
26. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/40/ES ze dne 17. května 2006 o emisích z klimatizačních systémů motorových vozidel a o změně směrnice Rady 70/156/EHS. Úř. věst. L 161, 14.6.2006, s. 12—18.
27. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice). Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1—160.
28. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/27/ES ze dne 22. července 1997 o hmotnostech a rozměrech určitých kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o změně směrnice 70/156/EHS. Úř. věst. L 233, 25.8.1997, s. 1—31.

29. Směrnice komise 2003/19/ES ze dne 21. března 2003, kterou se pro účely přizpůsobení technickému pokroku mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/27/ES o hmotnostech a rozměrech určitých kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel. Úř. věst. L 79, 26.3.2003, s. 6—13.
30. Směrnice Rady 2006/96/ES ze dne 20. listopadu 2006, kterou se z důvodu přistoupení Bulharska a Rumunska upravují některé směrnice v oblasti volného pohybu zboží. Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 81—106.
31. Směrnice Rady 92/53/EHS ze dne 18. června 1992, kterou se mění směrnice 70/156/EHS o sblížení právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel. Úř. věst. L 225, 10.8.1992, s. 1—62.
32. Směrnice Rady ze dne 18. prosince 1975 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se povinných štítků a nápisů pro motorová vozidla a pro jejich přípojná vozidla a pro jejich umístění a způsob upevnění. Úř. věst. L 24, 30.1.1976, s. 1—5.
33. Směrnice Rady ze dne 20. března 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se umístění a připevnění zadních registračních tabulek na motorových vozidlech a jejich přípojných vozidlech. Úř. věst. L 76, 6.4.1970, s. 25—26.
34. Směrnice Rady ze dne 28. června 1977 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se bezpečnostních pásů a zádržných systémů motorových vozidel. Úř. věst. L 220, 29.8.1977, s. 95—143.
35. Směrnice Rady ze dne 6. února 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel. Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1—15.
36. TEDOM – technika v souladu s přírodou – TEDOM L12 G (reklamní materiál společnosti TEDOM s.r.o.). [Česká republika]. [s.n.], [1999?]. 4 s.
37. TEDOM – technika v souladu s přírodou (reklamní materiál společnosti TEDOM s.r.o.). [Česká republika]. [s.n.], [1999?]. 9 s.
38. Vláda České republiky. EU od A do Z – Pilíře [online]. [cit. 8.11.2009]. Dostupné z: <http://www.euroskop.cz/289/sekce/o-q/>.
39. Vláda České republiky. Úvodní poznámky: Co je a co není evropský legislativní proces [online]. [cit. 8.11.2009]. Dostupné z: <http://www.euroskop.cz/308/sekce/>.
40. VLK, František. Stavba motorových vozidel. 1. vydání. Brno: Prof. Ing. František Vlk, DrSc., nakladatelství a vydavatelství. 2003. 499 s. ISBN 80-258-8757-2.
41. Vyhláška č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (ve znění platném k 1.10.2009).
42. Zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech a o změně některých dalších zákonů (ve znění platném k 1.10.1009).
43. Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (zkrácený název zákona, ve znění platném k 1.10.2009).

Seznam zkratk

| | |
|---------|---|
| CNG | Compressed natural gas, stlačený zemní plyn |
| COC | Certificate of Conformity, Prohlášení o shodě (někdy také COC list) |
| COP | Conformity of Production, shodnost výroby |
| EEV | Enhanced environment-friendly vehicle – vozidlo zvláště šetřící životní prostředí [23], jedna z emisních norem |
| EHK/OSN | Evropská hospodářská komise / Organizace spojených národů |
| EHS/ES | Evropské hospodářské společenství / Evropské společenství |
| EP | Evropský parlament |
| ETAES | European Type Approval Exchange System, server pro ukládání elektronických verzí evropských typových schválení |
| EU | Evropská unie |
| GR | Groupe de Rapporteurs, pracovní skupina WP.29 |
| OBD | On-board diagnostics, palubní diagnostika |
| VIN | Vehicle identification number, identifikační číslo vozidla |
| WP.29 | Pracovní skupina pro konstrukci vozidel při EHK/OSN, resp. Světové fórum pro harmonizaci předpisů pro vozidla při EHK/OSN |

Seznam obrázků a tabulek

Seznam obrázků:

- Obr. 1: Organizace WP.29
- Obr. 2: Proces přijímání předpisů EHK/OSN
- Obr. 3: Vzor homologační značky
- Obr. 4 a 5: Fotografie autobusu L22G (pohled zepředu a zezadu)
- Obr. 6: Základní rozměrový výkres autobusu L22G

Seznam tabulek:

- Tabulka 1: Prováděcí regulační akty stanovené směrnicí 2007/46/ES

Přílohy

Příloha č. 1: Smluvní strany Dohody 1958 k lednu r. 2002

Příloha č. 2: Seznam příloh směrnice 2007/46/ES

Příloha č. 3: Vzor COC listu, tak jak bude vyplňován pro vozidlo L22 G (bez některých údajů)

Příloha č. 4: Attachment No. 1 technického protokolu č. 120767 – 09 – TAC

Příloha č. 5: Certifikát schválení typu pro vozidlo L22 G

Příloha č. 1: Smluvní strany Dohody 1958 k lednu r. 2002 [14, s. 15]

CONTRACTING PARTIES TO THE 1958 AGREEMENT

CONCERNING THE ADOPTION OF UNIFORM TECHNICAL PRESCRIPTIONS FOR WHEELED VEHICLES, EQUIPMENT AND PARTS WHICH CAN BE FITTED AND/OR BE USED ON WHEELED VEHICLES AND THE CONDITIONS FOR RECIPROCAL RECOGNITION OF APPROVALS GRANTED ON THE BASIS OF THESE PRESCRIPTIONS
(E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2)

Date of entry into force: Original version: 20 June 1959
Revision 1: 10 November 1967
Revision 2: 16 October 1995


| UNECE symbol | Contracting Party | Became Party to the Agreement on |
|--------------|---|----------------------------------|
| E 1 | GERMANY <u>1</u> | 28. 1.1966 |
| E 2 | FRANCE | 20. 6.1959 |
| E 3 | ITALY | 26. 4.1963 |
| E 4 | NETHERLANDS | 29. 8.1960 |
| E 5 | SWEDEN | 20. 6.1959 |
| E 6 | BELGIUM | 5. 9.1959 |
| E 7 | HUNGARY | 2. 7.1960 |
| E 8 | CZECH REPUBLIC <u>3/</u> | 1. 1.1993 |
| E 9 | SPAIN | 10.10.1961 |
| E 10 | YUGOSLAVIA <u>10/</u> | 27. 4.1992 |
| E 11 | UNITED KINGDOM | 16. 3.1963 |
| E 12 | AUSTRIA | 11. 5.1971 |
| E 13 | LUXEMBOURG | 12.12.1971 |
| E 14 | SWITZERLAND | 28. 8.1973 |
| E 15 | ----- | |
| E 16 | NORWAY | 4. 4.1975 |
| E 17 | FINLAND | 17. 9.1976 |
| E 18 | DENMARK | 20.12.1976 |
| E 19 | ROMANIA | 21. 2.1977 |
| E 20 | POLAND | 13. 3.1979 |
| E 21 | PORTUGAL | 28. 3.1980 |
| E 22 | RUSSIAN FEDERATION | 17. 2.1987 |
| E 23 | GREECE | 5.12.1992 |
| E 24 | IRELAND <u>9/</u> | 24. 3.1998 |
| E 25 | CROATIA <u>5/</u> | 8.10.1991 |
| E 26 | SLOVENIA <u>2/</u> | 25. 6.1991 |
| E 27 | SLOVAKIA <u>4/</u> | 1. 1.1993 |
| E 28 | BELARUS | 2. 7.1995 |
| E 29 | ESTONIA | 1. 5.1995 |
| E 30 | ----- | |
| E 31 | BOSNIA AND HERZEGOVINA <u>6/</u> | 6. 3.1992 |
| E 32 | LATVIA | 18.1.1999 |
| E 33 | ----- | |
| E 34 | BULGARIA | 21. 1.2000 |
| E 35-36 | ----- | |
| E 37 | TURKEY | 27. 2.1996 |
| E 38-39 | ----- | |
| E 40 | THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA <u>7/</u> | 17.11.1991 |
| E 41 | ----- | |
| E 42 | EUROPEAN COMMUNITY <u>8/</u> | 24. 3.1998 |
| E 43 | JAPAN | 24.11.1998 |
| E 44 | ----- | |
| E 45 | AUSTRALIA | 25. 4. 2000 |
| E 46 | UKRAINE | 30. 6. 2000 |
| E 47 | SOUTH AFRICA | 17. 6. 2001 |
| E 48 | NEW ZEALAND | 26. 1. 2002 |

- 1/ Effective 3 October 1990, the German Democratic Republic acceded to the Federal Republic of Germany.
2/ Succession to Yugoslavia, Depositary notification C.N.439.1992.TREATIES-53 of 18 March 1993.
3/ Succession to Czechoslovakia, Depositary notification C.N.229.1993.TREATIES of 14 December 1993.
4/ Succession to Czechoslovakia, Depositary notification C.N.184.1993.TREATIES, received on 20 July 1994.
5/ Succession to Yugoslavia, Depositary notification C.N.66.1994.TREATIES-10 of 31 May 1994.
6/ Succession to Yugoslavia, Depositary notification C.N.35.1994.TREATIES of 2 May 1994.
7/ Succession to Yugoslavia, Depositary notification C.N.142.1998.TREATIES-33 dated 4 May 1998.
8/ Approvals are granted by its Member States using their respective ECE symbol.
9/ By virtue of accession to the Agreement by the European Community on 24 March 1998.
10/ Succession to Yugoslavia, Depositary notification C.N.276.2001.TREATIES-3 dated 2 April 2001.

Příloha č. 2: Seznam příloh směrnice 2007/46/ES [27, s. 35]

- Příloha I Úplný soupis informací k ES schválení typu vozidla
- Příloha II Definice kategorií vozidel a typů vozidel
- Příloha III Informační dokument k ES schválení typu vozidla
- Příloha IV Seznam právních předpisů, které stanoví požadavky k ES schválení typu vozidla
Dodatek: Seznam právních předpisů ke schválení typu vozidla kategorie M1 vyráběného v malých sériích v souladu s článkem 22
- Příloha V Postupy při ES schvalování typu vozidla
Dodatek 1: Normy, jež musí subjekty uvedené v článku 41 splnit
Dodatek 2: Postup pro posouzení technických zkušeben
- Příloha VI Vzory certifikátu schválení typu
Dodatek: Seznam regulačních aktů, jejichž požadavky typ vozidla splňuje
- Příloha VII Systém číslování certifikátů ES schválení typu
Dodatek: Značka ES schválení typu konstrukční části a samostatného technického celku
- Příloha VIII Výsledky zkoušek
- Příloha IX ES prohlášení o shodě
- Příloha X Postupy zajištění shodnosti výroby
- Příloha XI Seznam právních předpisů, které stanoví požadavky k ES schválení typu vozidel zvláštního určení
Dodatek 1: Obytné automobily, sanitní automobily a pohřební automobily
Dodatek 2: Vozidla ozbrojených sil
Dodatek 3: Vozidla přístupná pro invalidní vozík
Dodatek 4: Ostatní vozidla zvláštního určení (včetně obytných přívěsů)
Dodatek 5: Pojízdne jeřáby
- Příloha XII Omezení malých sérií a výběhu série
- Příloha XIII Seznam částí nebo zařízení, jež mohou představovat významné nebezpečí pro správné fungování systémů se zásadním významem pro bezpečnost vozidla nebo pro jeho vliv na životní prostředí, požadavky na jejich výkon, odpovídající zkušební metody, ustanovení týkající se označení a balení
- Příloha XIV Seznam ES schválení typu vydaných podle regulačních aktů
- Příloha XV Seznam regulačních aktů, pro něž může být výrobce určen jako technická zkušebna
- Příloha XVI Seznam regulačních aktů, pro něž může výrobce nebo technická zkušebna použít testovací metody se simulací
Dodatek 1: Obecné podmínky kladené na zkušební metody se simulací
Dodatek 2: Zvláštní podmínky týkající se zkušební metody se simulací
- Příloha XVII Postupy, které je třeba dodržet při vícestupňovém ES schvalování typu
Dodatek: Vzor doplňkového štítku výrobce
- Příloha XVIII Prohlášení o původu vozidla – prohlášení výrobce základního/nedokončeného vozidla, které není vybaveno prohlášením o shodě
- Příloha XIX Časový rozvrh pro uplatnění této směrnice ohledně schválení typu
- Příloha XX Lhůty pro provedení zrušených směrnic ve vnitrostátním právu
- Příloha XXI Srovnávací tabulka

Příloha č. 3: Vzor COC listu, tak jak bude vyplňován pro vozidlo L22 G (bez některých údajů)

| | | |
|---|--|---|
| EC-CERTIFICATE OF CONFORMITY For complete vehicles PART I | |  |
| The undersigned: Ing. Drahomír Jelešek | | |
| hereby certifies that the vehicle: | | |
| 0.1. | → Make (Trade name of manufacturer): | → TEDOM |
| 0.2. | → Type: | → L22-G |
| | → Variant: | |
| | → Version: | |
| 0.2.1. | → Commercial name(s): | → L12-G |
| 0.4. | → Category: | → M3 |
| 0.5. | → Name and address of the manufacturer of the base vehicle: | |
| | → TEDOM s.r.o., Výživa 195, Třebíč, 67401, Czech Republic | |
| 0.6. | → Location of the statutory plates: | |
| | → Vehicle identification number: | |
| | → Location of the vehicle identification number on the chassis: | |
| | → Based upon the type(s) of vehicle described in EC type-approval | |
| | → Base Vehicle: | |
| | → Manufacturer: | |
| | → EC type-approval number: | |
| | → Dated: | |
| Side 2: | → Manufacturer: TEDOM | |
| | → EC type-approval number: | |
| Dated: | | |
| | conforms in all respects to the complete/completed type described in | |
| | → EC type-approval number: | |
| | → Dated: | |
| | The vehicle can be permanently registered without further EC type-approvals in Member States having right hand traffic and using metric units for the speedometer. | |
| | → | |
| | → Hrobovická - Průmyslová zóna 160, Třebíč | |
| | → 67401, Czech Republic | |
| | → (Place) → → → → → → → → (Date): | |
| | → | |
| | → Ing. Drahomír Jelešek → → → → → → → → Division Director | |
| | → (Signature) → → → → → → → → (Position) | |
| | → Attachments (only applicable to multi-stage vehicle types): Certificate of conformity for each stage | |
| 1. | → Number of axles: 2 and wheels: 6 | |
| 2. | → Powered axles: AXLE 2 | |
| 3. | → Wheelbase: 6020 mm | |
| 5. | → Axle(s) track: 1. 2096 mm 2. 1836 mm 3. N/A mm 4. N/A mm | |
| 6.1. | → Length: 12030 mm | |
| 6.3. | → Distance between the front end of the vehicle and the centre of the coupling device: N/A mm | |
| 7.1. | → Width: 2550 mm | |
| 8. | → Height: 3354 mm | |
| 10.1. | → Ground area covered by the vehicle: N/A m ² | |
| 11. | → Rear overhang: N/A mm | |
| 12.1. | → Mass of the vehicle with bodywork in running order: 11920 kg | |
| 14.1. | → Technically permissible maximum laden mass: 17800 kg | |
| 14.2. | → Distribution of this mass among the axles: 1. 6300 kg 2. 11500 kg 3. N/A kg 4. N/A kg | |
| 14.4. | → Technically permissible mass on each axle: 1. 6300 kg 2. 11500 kg 3. N/A kg 4. N/A kg | |
| | → Maximum permissible roof load: N/A kg | |

17. → Maximum mass of trailer (braked): *N/A* kg; (unbraked): *N/A* kg[]
 18. → Technically permissible maximum laden mass of combination: *N/A* kg[]
 19.1. → Technically permissible maximum mass on the coupling point of a motor vehicle: *N/A* kg[]
 20. → Engine manufacturer: **TEDOM s.r.o.**[]
 21. → Engine code as marked on the engine: **TG-210-AHTA-EEV**[]
 22. → Working principle: **positive ignition**[]
 22.1. → Direct injection: yes/no>[]
 23. → Number and arrangement of cylinders: **6 inline**[]
 24. → Capacity: **11946** cm³[]
 25. → Fuel: **NG-HL**[]
 26. → Maximum net power: **220** kW at **2000** min⁻¹[]
 27. → Clutch (type): *N/A*[]
 28. → Gearbox (type):>[]
 29. → Gear ratios: 1, ..., 2, ..., 3, ..., 4, ..., 5, ..., 6, ...>[]
 30. → Final drive ratio: ...>[]
 32. → Types and wheels:>[]
 → Axle 1: ... **275/70-R22,5-148/145M**[]
 → Axle 2: ... **275/70-R22,5-148/145M**[]
 → Axle 3: *N/A*[]
 → Axle 4: *N/A*[]
 33.1. → Drive axle(s) fitted with air suspension or equivalent: yes/~~no~~[]
 34. → Steering, method of assistance: ...>[]
 35. → Brief description of the braking system:>[]
 36. → Pressure in feed line for trailer braking system: ... bar[]
 37. → Type of body:>[]
 41. → Number and configuration of doors:>[]
 42.2. → Number of seating places (excluding the driver):>[]
 42.3. → Number of standing places:>[]
 43.1. → EC type approval mark of coupling device, if fitted:>[]
 44. → Maximum speed: **100** km/h[]
 45. → Sound level[]
 Number of the base regulatory act and latest amending regulatory act applicable to the approval. In case of a regulatory act with two or more implementation stages, indicate also the implementation stage:[]
 → Stationary: **89** dB(A) at engine speed **1500** min⁻¹[]
 → Drive-by: **80** dB(A>[]
 46.1. → Exhaust emissions>[]
 Number of the base regulatory act and latest amending regulatory act applicable to the EC type approval. In case of a regulatory act with two or more implementation stages, indicate also the implementation stage:[]
 → 1. test procedure: **ETC**[]
 → CO: ... HC: ... NO_x: ... HC + NO_x: ...>[]
 → Smoke (corrected value of absorption coefficient (m-1)): ... Particulates: ...>[]
 → 2. test procedure (if applicable): ...>[]
 → CO: ... NO_x: ... NMHC: ... THC: ... CH₄: ... Particulates: ...>[]
 47. → Fiscal power or national code number(s), if applicable:[]

| | | |
|------------------------|--------------------------|-------------------------------|
| —Belgium: <i>N/A</i> ⊗ | —Bulgaria: <i>N/A</i> ⊗ | —Czech Republic: <i>N/A</i> ⊗ |
| —Denmark: <i>N/A</i> ⊗ | —Germany: <i>N/A</i> ⊗ | —Estonia: <i>N/A</i> ⊗ |
| —Greece: <i>N/A</i> ⊗ | —Spain: <i>N/A</i> ⊗ | —France: <i>N/A</i> ⊗ |
| —Ireland: <i>N/A</i> ⊗ | —Italy: <i>N/A</i> ⊗ | —Cyprus: <i>N/A</i> ⊗ |
| —Latvia: <i>N/A</i> ⊗ | —Lithuania: <i>N/A</i> ⊗ | —Luxembourg: <i>N/A</i> ⊗ |
| —Hungary: <i>N/A</i> ⊗ | —Malta: <i>N/A</i> ⊗ | —Netherlands: <i>N/A</i> ⊗ |
| —Austria: <i>N/A</i> ⊗ | —Poland: <i>N/A</i> ⊗ | —Portugal: <i>N/A</i> ⊗ |
| —Romania: <i>N/A</i> ⊗ | —Slovenia: <i>N/A</i> ⊗ | —Slovakia: <i>N/A</i> ⊗ |
| —Finland: <i>N/A</i> ⊗ | —Sweden: <i>N/A</i> ⊗ | —United Kingdom: <i>N/A</i> ⊗ |

50. Remarks:[]

51. Exemptions:[]

TEDOM

Příloha č. 4: Attachment No. 1 technického protokolu č. 120767 – 09 – TAC [13]

TÜV SÜD Auto CZ s.r.o., Technical Service No. e8

Technical Report No.: 120767 – 09 – TAC
 EC Directive.: 2007/46/EC
 Manufacturer: TEDOM s.r.o., Czech Republic
 Type: L22 G



4/7

Attachment No. 1: List of Approval certificates and Technical reports

| Subject | Type-approval number and test report number | Date of issue / ext. | Version | Conformity |
|--|---|----------------------------|---------|------------|
| 1. Permissible sound levels | E8 51 R – 02 5389 240506 – 09 – TAC | 1.10.2009 | All | Complies |
| 2. Emissions | N/A for M3 | | | |
| 3. Fuel tanks/Rear protective device/ Fuel tanks CNG | e8*70/221*2006/96*0017 120035 – 08 – TÜV UVMV E8 110 R – 00 4777 ext. 04 120977 – 07 – TAC | 22. 9. 2008 14. 8. 2009 | All | Complies |
| 4. Rear registration plate space | e8*70/222*0008 120323 – 07 – TÜV UVMV ext. 01 | 22. 9. 2008 | All | Complies |
| 5. Steering effort | E8 79 R – 01 4596 ext. 01 120097 – 09 – TAC | 23. 2. 2009 | All | Complies |
| 6. Door latches and hinges | N/A for M3 | | | |
| 7. Audible warning | E8 28 R – 00 4771 240026 – 08 – TAC | 18. 1. 2008 | All | Complies |
| 8. Indirect vision devices | E8 46 R – 03 4979 120681 – 08 – TAC | 6. 8. 2008 | All | Complies |
| 9. Braking | E8 13 RM – 10 4770 ext. 01 120099 – 09 – TAC | 23. 2. 2009 | All | Complies |
| 10. Suppression (radio) | E8 10 R – 03 4818 ext. 04 260019 – 09 – TAC | 20. 3. 2009 | All | Complies |
| 11. Diesel smoke | N/A for CNG | | | |
| 12. Interior fittings | N/A for M3 | | | |
| 13. Anti-theft and immobiliser | E8 18 R – 03 4855 62026 – 08 – TAC | 21. 3. 2008 | All | Complies |
| 14. Protective steering | N/A for M3 | | | |
| 15. Seat strength | E8 80 R – 01 4919 120465 – 08 – TAC | 6. 5. 2008 | All | Complies |
| 16. Exterior projections | N/A for M3 | | | |
| 17. Speedometer and reverse gear | E8 39 R – 00 4986 120620 – 08 – TAC | 22. 7. 2008 | All | Complies |
| 18. Plates (statutory) | e8*76/114*2006/96*0008 120190 – 07 – TÜV UVMV ext. 01 | 22. 4. 2008 | All | Complies |
| 19. Seat belt anchorages | N/A for M3, class II | | | |
| 20. Installation of lighting and light signalling devices | E8 48 R – 03 4980 ext. 01 120813 – 09 – TAC | 1.10.2009 | All | Complies |
| 21. Retro reflectors | Subsequent stage ¹⁾ | | | |
| 22. End-outline, front position (side), rear position (side), stop, side marker, daytime running lamps | Subsequent stage ¹⁾ | | | |
| 23. Direction indicators | Subsequent stage ¹⁾ | | | |
| 24. Rear registration plate lamps | Subsequent stage ¹⁾ | | | |
| 25. Headlamps (including bulbs) | Subsequent stage ¹⁾ | | | |
| 26. Front fog lamps | Subsequent stage ¹⁾ | | | |
| 27. Towing hooks | e8*77/389*96/64*0013 120036 – 08 – TÜV UVMV | 29. 1. 2008 | All | Complies |
| 28. Rear fog lamps | Subsequent stage ¹⁾ | | | |
| 29. Reversing lamps | Subsequent stage ¹⁾ | | | |
| 30. Parking lamps | Subsequent stage ¹⁾ | | | |

TÜV SÜD Auto CZ s.r.o., Technical Service No. e8

Technical Report No.: 120767 – 09 – TAC
 EC Directive.: 2007/46/EC
 Manufacturer: TEDOM s.r.o., Czech Republic
 Type: L22 G



5/7

| | | | | |
|--|--|----------------------------|-----|----------|
| 31. Seat belts and restraint systems | N/A for M3, class II | | | |
| 32. Forward vision | N/A for M3 | | | |
| 33. Identification of controls | e8*78/316*94/53*0012 120163 – 08 – TAC | 3. 3. 2008 | All | Complies |
| 34. Defrost/demist | N/A for M3 | | | |
| 35. Wash/wipe | N/A for M3 | | | |
| 36. Heating systems | e8*2001/56*2006/119*0017 120008 – 08 – TAC ext. 03 | 15. 9. 2009 | All | Complies |
| 37. Wheel guards | N/A for M3 | | | |
| 38. Head restraints | N/A for M3 | | | |
| 39. CO2 emissions/fuel consumption | N/A for M3 | | | |
| 40. Engine power | E8 85 R – 00 4974 41028 – 08 – TAC | 15. 7. 2008 | All | Complies |
| 41. Emissions heavy duty vehicles | E8 49 RH – 05 4971 ext. 02 41041 – 08 – TAC E8 49 RH – 05 5067 120852 – 08 – TAC | 11. 9. 2008 18. 9. 2008 | All | Complies |
| 42. Lateral protection | N/A for M3 | | | |
| 43. Spray-suppression systems | N/A for M3 | | | |
| 44. Masses and dimensions (cars) | N/A for M3 | | | |
| 45. Safety glass | E8 43 R – 00 5084 120937 – 08 – TAC | 3. 11. 2008 | All | Complies |
| 46. Tyres | e8*92/23*2005/11*0038 120289 – 07 – TÜV UVMV ext. 02 | 25. 8. 2009 | All | Complies |
| 47. Speed limiters | E8 89 R – 00 4737 26311 – 07 – TAC | 17. 12. 2007 | All | Complies |
| 48. Masses and dimensions (other than vehicles referred to in item 44) | e8*97/27*2003/19*0020 120300 – 08 – TAC ext. 01 | 10. 9. 2008 | All | Complies |
| 49. External projections of cabs | N/A for M3 | | | |
| 50. Couplings | No equipped | | | |
| 51. Flammability | e8*95/28*0006 120561 – 07 – TÜV UVMV | 3. 8. 2007 | All | Complies |
| 52. Buses and coaches | e8*2001/85*2006/96*0024 120638 – 08 – TÜV UVMV ext. 01 E8 66 R 00 4977 51012 – 08 – TAC 51013 – 08 – TAC | 22. 9. 2008 18. 7. 2008 | All | Complies |
| 53. Frontal impact | N/A for M3 | | | |
| 54. Side impact | N/A for M3 | | | |
| 55. – | | | | |
| 56. Vehicles intended for the transport of dangerous goods | N/A for M3 | | | |
| 57. Front under-run protection | N/A for M3 | | | |
| 58. Pedestrian protection | N/A for M3 | | | |
| 59. Recyclability | N/A for M3 | | | |
| 60. Frontal protection system | N/A for M3 | | | |
| 61. Air-conditioning system | N/A for M3 | | | |
| 62. Hydrogen system | Not equipped | | | |

¹⁾ Included under the homologation in subject 20

Příloha č. 5: Certifikát schválení typu pro vozidlo L22 G [13]



ČESKÁ REPUBLIKA / CZECH REPUBLIC
MINISTERSTVO DOPRAVY / MINISTRY OF TRANSPORT
nábřeží Ludvíka Svobody 12
P. O. BOX 9
110 15 PRAHA 1

CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU / EC TYPE-APPROVAL CERTIFICATE

Sdělení o: ⁽¹⁾
Communication concerning the: ⁽¹⁾

- ES schválení typu
- EC type-approval
- rozšíření ES schválení typu
- extension of EC type-approval
- odmítnutí ES schválení typu
- refusal of EC type-approval
- odejmutí ES schválení typu
- withdrawal of EC type-approval

typu: ⁽¹⁾
of a type of: ⁽¹⁾

- úplného vozidla
- complete vehicle
- dokončeného vozidla
- completed vehicle
- nedokončeného vozidla
- incomplete vehicle
- vozidla s úplnými i nedokončenými variantami
- vehicle with complete and incomplete variants
- vozidla s dokončenými i nedokončenými variantami
- vehicle with completed and incomplete variants



z hlediska směrnice 2007/46/ES naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 661/2009
with regard to Directive 2007/46/EC
as last amended by Commission Regulation (EC) No. 661/2009
(schvalování typu motorových vozidel / type-approval of motor vehicles)

Číslo ES schválení typu:
EC type-approval number: **e8*2007/46*0002*00**

Důvod rozšíření:
Reason for extension: **N/A**

ČÁST I / SECTION I

| | | |
|-------|--|---|
| 0.1 | Značka (obchodní název výrobce): Make (trade name of manufacturer): | TEDOM |
| 0.2 | Typ: Type: | L22 G |
| 0.2.1 | Obchodní název (názvy): ⁽²⁾ Commercial name(s): ⁽²⁾ | L12 G |
| 0.3 | Způsob označení typu, je-li na vozidle vyznačen: Means of identification of type, if marked on the vehicle: | 4. až 10. místo ve VIN kódu Positions 4 to 10 of the VIN code |
| 0.3.1 | Umístění tohoto označení: Location of that marking: | Ve VIN a na štítku výrobce At the VIN as well as on the manufacturer's plate |
| 0.4 | Kategorie vozidla: Category of vehicle: | M3 |

- | | | |
|-----|---|---|
| 0.5 | Jméno a adresa výrobce úplného vozidla ⁽¹⁾ : Name and address of manufacturer of the complete vehicle ⁽¹⁾ : | TEDOM s.r.o. Výčapy 195 674 01 Třebíč Czech Republic |
| | Jméno a adresa výrobce základního vozidla ⁽¹⁾ : Name and address of manufacturer of the base vehicle ⁽¹⁾ : | N/A |
| | Jméno a adresa výrobce posledního stupně výroby nedokončeného vozidla ⁽¹⁾ : Name and address of manufacturer of the latest built stage of the incomplete vehicle ⁽¹⁾ : | N/A |
| | Jméno a adresa výrobce dokončeného vozidla ⁽¹⁾ : Name and address of manufacturer of the completed vehicle ⁽¹⁾ : | N/A |
| 0.8 | Jméno a adresa montážního závodu (závodů): Name(s) and address(es) of assembly plant(s): | TEDOM s.r.o. Hrotovická – Průmyslová zóna 160 674 01 Třebíč Czech Republic |
| 0.9 | Jméno a adresa zástupce výrobce (pokud existuje): Name and address of the manufacturer's representative (if any): | N/A |

ČÁST II / SECTION II

Níže podepsaný tímto osvědčuje správnost výrobcova popisu v připojeném informačním dokumentu o výše uvedeném vozidle (vozidlech) (vzorcích vybraných ES schvalovacím orgánem a předložených výrobcem jako prototypy typu vozidla) a použitelnost připojených výsledků zkoušek pro tento typ vozidla.

The undersigned hereby certifies the accuracy of the manufacturer's description in the attached information document of the vehicle(s) described above ((a) sample(s) having been selected by the EC type-approval authority and submitted by the manufacturer as prototype(s) of the vehicle type) and that the attached test results are applicable to the vehicle type.

1. Pro úplná a dokončená vozidla/varianty ⁽¹⁾:
For complete and completed vehicles/variants ⁽¹⁾:

Typ vozidla **splňuje** / ~~nesplňuje~~ ⁽¹⁾ technické požadavky všech souvisejících regulačních aktů uvedených v příloze IV a příloze XI ⁽¹⁾ směrnice 2007/46/ES.
The vehicle type **meets** / ~~does not meet~~ ⁽¹⁾ the technical requirements of all the relevant regulatory acts as prescribed in Annex IV and Annex XI ⁽¹⁾ to Directive 2007/46/EC.
2. Pro nedokončená vozidla/varianty ⁽¹⁾:
For incomplete vehicles/variants ⁽¹⁾:
N/A

Typ vozidla **splňuje** / ~~nesplňuje~~ ⁽¹⁾ technické požadavky regulačních aktů uvedených v tabulce na straně 2.
The vehicle type **meets** / ~~does not meet~~ ⁽¹⁾ the technical requirements of the regulatory acts listed in the table on side 2.

¹⁾ Nehodící se škrtněte / Strike out what does not apply

²⁾ Není-li k dispozici v době udělení schválení typu, vyplní se tento bod nejpozději při uvedení vozidla na trh.
If not available at the time of granting the type-approval, this item shall be completed at the latest when the vehicle is introduced on the market.



3. **Schválení typu uděleno / odmítnuto / odejmuto ⁽¹⁾.**
The approval is granted / refused / withdrawn ⁽¹⁾.
4. Schválení typu uděleno podle článku 20 a jeho platnost je proto omezena do ⁽¹⁾:
 The approval is granted in accordance with Article 20 and the validity of the approval is thus limited to ⁽¹⁾:

Praha

(Místo)
(Place)

Josef Pokorný

(Podpis)
(Signature)

6 October 2009

(Datum)
(Date)

| | | |
|--------------------------|--|--|
| Přílohy: Attachments: | Schvalovací dokumentace Information folder | Informační složka výrobce Manufacturer's information folder |
| | Výsledky zkoušek Test results | Viz technický protokol 120767 – 09 – TAC See Technical Report 120767 – 09 – TAC |
| | Jméno (jména) a podpisový vzor (vzory) osob oprávněných podepisovat prohlášení o shodě a jejich postavení v podniku Name(s) and specimen(s) of the signature(s) of the person(s) authorised to sign certificates of conformity and a statement of their position in the company | |
| | Seznam regulačních aktů, jímž podléhá daný typ vozidla List of regulatory acts to which the type of vehicle complies | Viz technický protokol 120767 – 09 – TAC See Technical Report 120767 – 09 – TAC |