

III.

Odůvodnění

Obecná část:

Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy, zhodnocení platného právního stavu a odůvodnění změny

Ministerstvo dopravy předkládá materiál k návrhu vyhlášky, kterou se mění vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška č. 341/2014 Sb.“), který reaguje na výrazné změny v rozsahu platných směrnic Evropského parlamentu a Rady, nařízení Evropské unie a rozhodnutí přijatých na základě mezinárodní smlouvy.

Přijetím novely vyhlášky č. 341/2014 Sb. se v rámci českého právního řádu sjednotí podmínky pro schvalování technické způsobilosti v České republice a v Evropské unii, které byly na evropské straně ovlivněny zrušením některých směrnic Evropské unie a naopak počátkem platnosti nových nařízení EU. Jedná se především o:

- Zrušení směrnic Evropského parlamentu a Rady, které upravovaly problematiku schvalování typů dvoukolových a tříkolových vozidel, čtyřkolek, jakož i zemědělských a lesnických vozidel. Tyto směrnice byly zrušeny k 31. prosinci 2016. Zásadní bylo zrušení následujících směrnic:
 - 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,
 - 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 a
 - dalšími směrnicemi, zejména Evropské komise, jež byly na výše uvedené směrnice navázány a obsahovaly kazuistickou právní úpravu schvalování těchto kategorií vozidel (jedná se o desítky směrnic Evropské komise).
- Nahrazení výše uvedených směrnic Evropské unie přímo použitelnou právní úpravou, zejména:
 - nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly (dále jen „nařízení (EU) č. 168/2013“),
 - nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ze dne 5. února 2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly (dále jen „nařízení (EU) č. 167/2013“), a
 - dalšími nařízeními, zejména Evropské komise, jež na výše uvedená nařízení navazují a rovněž obsahují podrobnou právní úpravu technického charakteru, například prováděcím nařízením Komise (EU) č. 901/2014 ze dne 18. července 2014, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013, pokud jde o správní požadavky na schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozor nad trhem s těmito vozidly, nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/68

ze dne 15. října 2014, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013, pokud jde o požadavky na brzdění vozidel pro účely schvalování zemědělských a lesnických vozidel, nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/96 ze dne 1. října 2014, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013, pokud jde o požadavky na environmentální výkonnost a výkonnost pohonné jednotky u zemědělských vozidel.

Na výše uvedené změny unijní právní úpravy reagovalo Ministerstvo dopravy i v návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále jen „návrh zákona“). Tato legislativní předloha byla v době zpracování předkládaného návrhu vyhlášky schválena Senátem a podepsána panem prezidentem.

Návrh zákona v § 85 odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb. nově stanoví, že se ustanovení upravující schvalování typu vozidel, obsažená v hlavě I a II části třetí zákona, nepoužijí na typ vozidla, systému vozidla, konstrukční části vozidla a samostatného technického celku vozidla, na které se použijí výše uvedené přímo použitelné předpisy Evropské unie. Z toho také vyplývá, že zmocňovací ustanovení obsažená v hlavě I. a II. části třetí zákona nadále neumožňují Ministerstvu dopravy upravovat vyhláškou problematiku vozidel kategorií L, T, C, R a S. Výjimku tvoří pouze některé případy vozidel, na něž se nařízení (EU) č. 167/2013 a 168/2013 nepoužijí (jde například o silniční vozidla zkonstruovaná a vyrobená pro ozbrojené složky nebo policii) a která tak podléhají tzv. schvalování neharmonizovaného typu ve smyslu § 2 písm. f) vyhlášky č. 341/2014 Sb.

Na výše popsané změny zákona č. 56/2001 Sb. musí reagovat také prováděcí právní úprava. Vyhláška č. 341/2014 Sb. jednak transponovala do vnitrostátního právního řádu vybraná ustanovení směrnic upravujících schvalování dvoukolových a tříkolových vozidel, čtyřkolek, jakož i zemědělských a lesnických vozidel, jednak zajistila transpozici celé řady směrnic navazujících na tyto směrnice formou závazného odkazu, zejména v přílohách č. 1, 4 a 6 vyhlášky č. 341/2014 Sb. Tato právní úprava potažmo nemůže být v textu vyhlášky zachována, jelikož již k tomu neexistuje zákonné zmocnění a současně je předmětná materie plně pokryta výše zmíněnými přímo použitelnými předpisy Evropské unie. Výjimkou je toliko vymezení základních znaků pro určení typů, variant a verzí vozidel a pro určení typů systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, k čemuž bylo nadále zachováno obecné zmocnění v § 2 odst. 10 a 11 zákona č. 56/2001 Sb.

Výše popsané změny mají dopad také na právní úpravu schvalování neharmonizovaného typu. Vyhláška č. 341/2014 Sb. doposud stanovila celou řadu pravidel pro schvalování některých vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků závazným odkazem na přiměřenou aplikaci směrnic Evropské unie, jež byly nahrazeny k 1. lednu 2017 nařízeními. Tato nařízení se však bez dalšího na vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky podléhající schvalování neharmonizovaného typu nepoužijí, protože tyto výrobky nespádají pod působnost těchto nařízení. Ministerstvo dopravy nestanoví a v minulosti ani nestanovilo vlastní požadavky na schvalování neharmonizovaného typu – místo toho se využívala pravidla obsažená v předpisech unijního a mezinárodního práva. Tento princip se navrhuje zachovat s tím, že odkazy na směrnice jsou v návrhu vyhlášky

nahrazovány odkazy na relevantní přímo použitelné předpisy Evropské unie (a případně odkazy na mezinárodní předpisy). Je potřeba uvést, že návrhem vyhlášky v tomto rozsahu není činěno přizpůsobení vnitrostátního práva požadavkům přímo použitelné právní úpravy, ale spíše si návrh vyhlášky tuto unijní právní úpravu „propůjčuje“ za účelem vymezení detailů schvalování neharmonizovaného typu.

Vyhláška č. 341/2014 Sb. také upravuje některé další souvislosti (např. uvádění místní příslušnosti), které již se vstupem novely zákona v platnost nemají žádnou právní oporu, naopak jejich vyžadování by bylo protizákonné.

Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy se zákonem a právem Evropské unie

Hlavním cílem předložené vyhlášky č. 341/2014 Sb. je aplikovat změny, které nastaly po zrušení některých směrnic Evropského parlamentu a Rady a které také vyplynuly z nahrazení těchto směrnic nařízeními Evropské unie. Zároveň vyhláška reaguje na novelu zákona. Z těchto důvodů nelze očekávat, že by vyhláška byla v konfliktu s některým platným právním předpisem.

Vyhláška č. 341/2014 Sb. je v souladu s Ústavou České republiky, ústavními zákony a zákony České republiky.

S ohledem na výše uvedené je navržená právní úprava plně slučitelná s právem Evropské unie a je plně v souladu s obecními právními zásadami práva Evropské unie.

V souvislosti s transpozicí směrnice EU 2016/774 probíhá proti ČR řízení o porušení Smlouvy o fungování Evropské Unie 2017/0045/ENVI. Řízení je ve fázi formálního upozornění.

Hodnocení finančních a jiných dopadů navrhované právní úpravy, resp. zdůvodnění neprovedení hodnocení dopadů regulace (RIA)

Na základě plánu vyhlášek, zaslaného Ministerstvu dopravy pod číslem jednacím 16982/2015-OHR ze dne 31. prosince 2015, není vyžadováno provedení hodnocení dopadů regulace (RIA).

Pro bližší specifikaci uvádíme, že hlavní oblastí vyhlášky č. 341/2014 je zapracování změn unijního systému schvalování a souboru unijních předpisů, či jejich zrušení, které stanoví technické požadavky na silniční motorová vozidla nově uváděná do provozu, do českého právního řádu. Tyto předpisy obsahují poměrně detailní a ucelenou úpravu technických požadavků na vozidla, popř. jejich systémy, konstrukční části a samostatné technické celky, popř. i úpravu souvisejících oblastí, jako jsou postupy při ověřování splnění technických požadavků, obsah dokumentace apod.

Okruh adresátů této právní úpravy je relativně omezen, jedná se primárně o výrobce vozidel a schvalovací orgány. Ministerstvo dopravy neočekává zvýšené náklady na veřejné rozpočty v souvislosti s přijetím předloženého návrhu.

Pokud jde o výrobce, lze opětovně uvést, že návrh novely vyhlášky je návrhem vnitrostátní implementace, která se nijak neodchyluje od unijních aktů, přičemž hodnocení dopadů na unijní úrovni bylo prováděno Evropskou komisí při přípravě těchto aktů.

Hodnocení dopadů na podnikatelské prostředí ČR

Hlavní oblastí novely vyhlášky č. 341/2014 je zapracování změn unijního systému schvalování a souboru unijních předpisů, či jejich zrušení, které stanoví technické požadavky na silniční motorová vozidla nově uváděná do provozu, do českého právního řádu. Tyto předpisy obsahují poměrně detailní a ucelenou úpravu technických požadavků na vozidla, popř. jejich systémy, konstrukční části a samostatné technické celky, popř. i úpravu souvisejících oblastí, jako jsou postupy při ověřování splnění technických požadavků, obsah dokumentace apod.

Okruh adresátů z podnikatelské sféry je omezen na výrobce vozidel. Opětovně lze uvést, že návrh novely vyhlášky je návrhem vnitrostátní implementace, která se nijak neodchyluje od unijních aktů, přičemž hodnocení dopadů na unijní úrovni bylo prováděno Evropskou komisí při přípravě těchto aktů.

V případě kategorií vozidel, které nepodléhají úpravě předpisů s mezinárodní platností tj. § 7 vyhlášky, např. pracovní stroje samojízdné či skupiny vozidel, určené pro policii, hasiče atd. se jedná o stále stejnou podstatu odkazu na aplikaci mezinárodních předpisů, kdy změna v novele pouze nahrazuje odkaz na zrušené předpisy např. směrnice odkazem na předpisy např. nařízení, kterým daná směrnice byla nahrazena, nestanovují se tedy rozsahem nové požadavky. Ministerstvo dopravy tedy neočekává zvýšené náklady.

V zásadě jedinou změnou čistě národního charakteru je změna přílohy č. 9 týkající se způsobu předávání dat. Ale ani v tomto případě se nejedná o novou povinnost, resp. o nový způsob, ale především o změnu místa úložiště, kdy současný systém je obdobný a tudíž se nepředpokládají zásadní finanční dopady. V tomto případě se jedná spíše o problém časový spojený s přenastavením toku dat, a proto novela stanovuje v případě této změny odloženou účinnost na konec tohoto roku v souladu s požadavky zástupců výrobců vozidel.

Zhodnocení současného stavu a dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen

Navrhovaná úprava nebude mít do uvedených oblastí žádné dopady.

Zhodnocení korupčních rizik

Navržená vyhláška č. 341/2014 je svým rozsahem přiměřená množině vztahů, které má upravovat. Česká republika formou závazných odkazů v návrhu implementuje do svého právního řádu požadavky vyplývající z unijního a mezinárodního práva, aniž by tyto požadavky zpříšňovala nebo se od nich jinak jakkoli výrazně odchylovala. Kompetence schvalovacích orgánů, stejně jako opravné prostředky a kontrolní mechanismy stanoví primárně zákon č. 56/2001 Sb., přičemž předmětná novela vyhlášky tyto otázky neupravuje. Navrhovaný předpis nemá vliv na dostupnost informací dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, a způsob implementace unijních i mezinárodních požadavků v něm obsažený odpovídá postupům, které předkladatel zvolil již v minulosti v návaznosti na přijetí zákona č. 239/2013 Sb.

U navrhované vyhlášky č. 341/2014 Sb. tedy nebyla po jejím vyhodnocení podle metodiky CIA zjištěna korupční rizika.

Zhodnocení dopadů na bezpečnost nebo obranu státu

Navrhovaná úprava nebude mít do uvedených oblastí žádné dopady.

Kontakt na zpracovatele odůvodnění

Jméno a příjmení: Ing. Jiří Počta, tel. 225 131 503, jiri.pocta@mdcr.cz

Útvar, ve kterém pracuje: Odbor 150, Odbor provozu silničních vozidel

Zvláštní část:

K čl. I

K bodu 1

Z § 3 odst. 1 písmeno b) jsou vypuštěny odkazy na neplatnou směrnici 2002/24/ES a přidána informace, že tuto problematiku řeší přímo použitelný právní předpis Evropské unie.

K bodu 2

Z § 3 odst. 1 písmeno c) jsou vypuštěny odkazy na neplatnou směrnici 2003/37/ES a přidána informace, že tuto problematiku řeší přímo použitelný právní předpis Evropské unie.

K bodu 3

Z § 4 odst. 1 písmeno b) jsou vypuštěny odkazy na neplatnou směrnici 2002/24/ES a přidána informace, že tuto problematiku řeší přímo použitelný právní předpis Evropské unie.

K bodu 4

Z § 4 odst. 1 písmeno c) jsou vypuštěny odkazy na neplatnou směrnici 2003/37/ES a přidána informace, že tuto problematiku řeší přímo použitelný právní předpis Evropské unie.

K bodu 5

§ 7 je kompletně přepracován tak, aby lépe reflektoval možnosti národního schvalování. Jsou zde lépe definovány kategorie, na které se nevztahují předpisy Evropské unie nebo je není nutno aplikovat. Jedná se například i o možnost národního schvalování policejních motocyklů. V případě písm. a) jde o využití čl. 2 odst. 3 písm. b) směrnice 2007/46/ES, v případě písm. b) jde o čl. 2 odst. 2 písm. e) nařízení č. 168/2013; v případě písm. c) jde o úpravu v čl. 2 odst. 3 nařízení č. 167/2013 a v případě vozidel SS a SN jde o vozidla, která nespádají do věcné působnosti nařízení č. 167/2013 ani č. 168/2013, ani směrnice 2007/46/ES.

K bodu 6

§ 8 odst. 1 je upraven tak, aby plně pokrýval všechny kategorie vozidel uvedené ve vyhlášce. Technické požadavky uvedené v tomto odstavci musí být plně v souladu s požadavky uvedenými v jednotlivých právních předpisech, ať již se jedná o jakoukoliv kategorii vozidel. Z tohoto důvodu je odkazováno na jednotlivá písmena § 7.

K bodu 7

§ 8 odst. 2 upravuje terminologii, neboť výrazné odlišnosti v jednotlivých systémech, konstrukčních částech a samostatných technických celcích neumožňují použít slovo „obdobně“, ale pouze slovo „přiměřeně“.

K bodu 8

Do § 9 odst. 1 je vloženo slovo „silniční“ tak, aby znění lépe vystihovalo množinu vozidel, pro která je tento paragraf určen.

K bodu 9

Zrušení § 9 odst. 2 a 3 je způsobeno tím, že tuto oblast plně pokrývají přímo použitelné předpisy Evropské unie.

K bodu 10

V § 11 odst. 1 se vložением slova „silničních“ upřesňuje množina vozidel, pro které je tento paragraf platný.

K bodu 11

V § 11 odst. 1 se zrušuje část věty, která odkazuje na neplatné směrnice Evropské unie pokrývající typové schvalování.

K bodu 12

V § 11 se odstavec 3 zrušuje, neboť tato problematika je plně pokryta paragrafem 22a.

K bodu 13

V § 12 se odst. 2 a 3 zrušují, neboť odkazují na neplatné směrnice, které jsou nahrazeny přímo použitelnými právními předpisy Evropské unie.

K bodu 14

V § 13 odst. 1 se písmena b) a c) zrušují opět z důvodu odkazu na zrušené směrnice, které jsou nahrazeny přímo použitelnými právními předpisy Evropské unie.

K bodu 15

V § 13 se odst. 3 zrušuje vzhledem k tomu, že celý paragraf se týká schvalování harmonizovaného typu a tento odkaz vede ke schvalování neharmonizovaného typu a tato část je upravena novým § 22a.

K bodu 16

V § 14 odst. 1 se písmena b) a c) zrušují opět z důvodu odkazu na zrušené směrnice, které jsou nahrazeny přímo použitelnými právními předpisy Evropské unie.

K bodu 17

V § 14 se odst. 3 zrušuje vzhledem k tomu, že celý paragraf se týká schvalování harmonizovaného typu a tento odkaz se týká schvalování neharmonizovaného typu. Tato část je upravena novým § 22a.

K bodu 18

Do § 15 odst. 1 se vkládá slovní spojení „kategorií M, N a O“, které upřesňuje, na jaká vozidla se tato část úpravy vztahuje.

K bodu 19

V § 16 odst. 1 se písmena b) a c) zrušují opět z důvodu odkazu na zrušené směrnice, které jsou nahrazeny přímo použitelnými právními předpisy Evropské unie.

K bodu 20

V § 16 se odst. 3 zrušuje vzhledem k tomu, že celý paragraf se týká schvalování harmonizovaného typu a tento odkaz se týká schvalování neharmonizovaného typu. Tato část je upravena novým § 22a.

K bodu 21

V § 17 odst. 1 se vkládá slovní spojení „kategorií M, N a O a vozidel podle § 7“, které upřesňuje, na jaká vozidla se tento bod bude aplikovat. Zároveň se ze stejného důvodu zrušuje slovo „silničním“.

K bodu 22

V § 17 odst. 2 se slovo „silničních“ zrušuje, z důvodu rozšíření oblasti působnosti tohoto bodu.

K bodu 23

V § 18 odst. 1 se písmena b) a c) zrušují opět z důvodu odkazu na zrušené směrnice, které jsou nahrazeny přímo použitelnými právními předpisy Evropské unie.

K bodu 24

V § 18 odst. 4 se část věty zrušuje, neboť odkazuje na neplatné směrnice, které jsou nahrazeny přímo použitelnými právními předpisy.

K bodu 25

V § 19 se doplňují odstavce 4 a 5. Přidání odstavce 4 omezuje využití tohoto paragrafu na vozidla, která nejsou schválena podle přímo použitelných právních předpisů Evropské unie. Odstavec 5 navíc přidává dříve opomenutou možnost mezinárodního schvalování.

K bodu 26

§ 20 odst. 1 je upraven tak, aby z něj byla vypuštěna vozidla kategorie L, která jsou uvedena v přímo použitelných právních předpisech Evropské unie.

K bodu 27

§ 20 odst. 2 je zrušen, neboť jeho náplň je plně uvedena v přímo použitelných právních předpisech Evropské unie.

K bodu 28

V § 20 odst. 3 se část věty zrušuje, neboť odkazuje na neplatné směrnice, které jsou nahrazeny přímo použitelnými právními předpisy Evropské unie.

K bodu 29

§ 21 je upraven tak, aby zcela pokryl všechny případy, kdy mají být vozidla, konstrukční části a samostatné technické celky opatřeny značkou schválení typu a které nejsou pokryty přímo použitelnými právními předpisy Evropské unie.

K bodu 30

V § 22 se odst. 2 a 3 zrušují z důvodu odkazu na zrušené směrnice, které jsou nahrazeny přímo použitelnými právními předpisy Evropské unie.

K bodu 31

Vložení nového paragrafu 22a je nutným krokem, jak pokrýt oblast neharmonizovaného schválení technické způsobilosti. Sloučení odkazů z celé vyhlášky nyní lépe pokrývá celou oblast neharmonizovaného schválení a stává se přehlednějším. Nově vložený odstavec zajišťuje i možnost schvalování vozidel v kategoriích a podkategoriích, na které se harmonizované předpisy Evropské unie nevztahují, např. na policejní motocykly, samojízdné stroje, atd.

K bodu 32

V § 23 se mění odstavec 3, který lépe a v souladu s přímo použitelnými právními předpisy Evropské unie popisuje činnost technických zkušeben a jejich vybavení než dříve využitý popis.

Tento odstavec lze nyní aplikovat i na neharmonizované a mezinárodní schválení, což bylo v původním znění problematické.

K bodu 33

V § 23 se odst. 3 až 6 zrušují, neboť jejich znění se nedalo jednoduše aplikovat na neharmonizované a mezinárodní schválení. Náhrada těchto odstavců je uvedena v odstavci 3 § 23.

K bodu 34

Přidáním nového paragrafu 27a je do právního řádu precizována povinnost výrobce provádět zkoušky tachografů a snímačů pohybu v souladu s požadavkem nařízení o tachografech.

K bodu 35

Doplňuje současný možný rozsah přestavby vozidla na alternativní palivo o možnost použití vodíku. Tato možnost reflektuje i na nový předpis EHK č. 134, který stanovuje podmínky pro tyto přestavby.

K bodu 36

§ 33 odst. 1 lépe popisuje, na jaká zvláštní vozidla lze aplikovat technické požadavky v souladu s neharmonizovaným schválením a v souladu s přímo použitelnými právními předpisy Evropské unie. Jedná se o vozidla v kategoriích T4.1, T4.2, C, R a S, kde se výrobce může rozhodnout a harmonizované předpisy Evropské unie nepoužít.

K bodu 37, 39 až 41, 43

V souladu s přílohou č. 2 je slovo „kategorií“ nahrazeno slovem „podkategorií“, které lépe reprezentuje označení vozidel podkategorií SS a SN. Tato změna vychází z kategorizace, která je uvedena v zákoně.

K bodu 38

Oprava špatně uvedeného odkazu na odstavec.

K bodu 42

Úprava vypuštěním textu, který je nadbytečný a mohl by být matoucí.

K bodu 44

Do přílohy 1 jsou zapracovány nové pozměňující směrnice ES a zároveň jsou vypuštěny směrnice neplatné.

K bodu 45

V příloze 2 je kategorizace upravena tak, aby byla v souladu s přímo použitelnými právními předpisy Evropské unie. Do národní legislativy se přidává kategorie LZ, která zajistí, aby mohly být národně schvalovány motocykly například pro polici a ozbrojené složky.

K bodu 46

Do přílohy 3 bodu 2 jsou zapracovány nové pozměňující směrnice EU a zároveň jsou vypuštěny směrnice neplatné.

K bodu 47

Odebrání druhé věty bodu 7 přílohy č. 3 bylo provedeno na základě debaty s odbornou veřejností, kdy došlo ke konsensu, že ověření tachografu jednou za dva roky pro všechna vozidla je nejlepším řešením, neboť delší doba zničí baterii a tachograf nejde použít.

K bodu 48

Zrušení bodu 13 přílohy č. 3 je provedeno z důvodu, že vozidla kategorie Z jsou již ošetřena § 22a a § 27a.

K bodu 49

Příloha č. 4 se zrušuje, neboť její obsah je plně uveden v přímo použitelném právním předpisu Evropské unie upravujícím schvalování vozidel kategorie L.

K bodu 50

Do přílohy č. 5 je přidáno 7 nových předpisů EHK/OSN, které v předchozí vyhlášce ještě nebyly uvedeny, protože nebyly platné.

K bodu 51

Příloha č. 6 se zrušuje, neboť její obsah je plně uveden v přímo použitelném právním předpisu Evropské unie upravujícím schvalování vozidel kategorie T, C, R a S.

K bodu 52

V příloze č. 7 se zrušuje vzor osvědčení o schválení technické způsobilosti, protože jsou problémy s tiskem tohoto osvědčení a osvědčení je ukládáno do systému, kde může být kdykoliv zkontrolováno. Navíc ochranné prvky jsou zajištěny tiskem na ochranný papír.

K bodu 53

Příloha č. 9 je upravena tak, aby plně popisovala stav, v jakém budou data nahrávána do Informačního systému stanic technické kontroly, čímž bude zjednodušen postup výrobců a zmenšen počet systémů, které musí mít ministerstvo k dispozici.

K bodu 54

Důvodem zrušení dvou vět v příloze č. 10 bodu 6, které upravovaly místní příslušnost žadatelů o ražbu či opravu VIN, je vstup platnosti novely zákona, která v případech registrace a schvalování technické způsobilosti ruší místní příslušnost.

K bodu 55, 57

Doplňuje současný možný rozsah přestavby vozidla na alternativní palivo o možnost použití vodíku. Tato možnost reflektuje i na nový předpis EHK č. 134, který stanovuje podmínky pro tyto přestavby.

K bodu 56

Doplňuje současný možný rozsah návodu k obsluze pro přestavby vozidla na alternativní palivo o povinnost informace o životnosti tlakových nádob, jedná se z hlediska bezpečnosti o zásadní údaj.

K bodu 58

Ze seznamu výbavy uvedené v příloze č. 12 části A, které podléhá národnímu schvalování technické způsobilosti, je vypuštěno schvalování obnovených pneumatik, neboť ty již musí být schvalovány v rámci mezinárodního schválení.

K bodu 59

V příloze č. 12 části B bodě 3 je, v souladu s přílohou č. 2, slovo „kategorií“ nahrazeno slovem „podkategorií“, které lépe reprezentuje označení vozidel podkategorie SS. Tato změna vychází z kategorizace, která je uvedena v zákoně.

K bodu 60

V příloze č. 12 části C v bodu 10 je odstraněn neplatný odkaz na směrnici 2002/24/ES a je nahrazen odkazem na přímo použitelné předpisy Evropské unie.

K bodu 61

V příloze č. 12 části D bodu 1 jsou odstraněny odkazy na zrušené přílohy č. 4 a č. 6 a jsou nahrazeny odkazem na přímo použitelné předpisy Evropské unie.

K bodu 62

V příloze č. 12 části D bodu 2 je zrušeno slovo „na“, které v původním textu vyhlášky bylo nadbytečné a nedávalo smysl.

K bodu 63

Předpis EHK č. 65, který stanovuje technické požadavky na zvláštní výstražná světla, umožňuje mimo jiné dvě intenzity těchto světel, kdy méně intenzivnější je určena pro použití v noci a výraznější pro den. V praxi se stává, že je používán denní režim v noci a dochází tím k nebezpečnému oslnění ostatních účastníků provozu.

K bodu 64

V příloze č. 12 části F bodu 2 je slovo „kapacita“ nahrazeno slovem „kategorií“, protože slovo „kapacita“ (rychlostní kategorie nikoliv kapacita) nedávalo ve větě smysl a bylo zjevně chybou.

K bodu 65

V příloze č. 12 části F bodu 4 je provedena úprava tak, aby věta byla jednoznačná. Smysl věty se nemění.

K bodu 66

V příloze č. 12 části G jsou za bod 7 doplněny tři odkazy na směrnice Evropské unie, které nařizovaly dovybavení vozidel zrcátky, klimatizačními systémy a omezovači. Všechna vozidla by již nyní měla být dovybavena, ale z důvodu, pokud by to na vozidlech nebylo provedeno, je nutné mít toto zahrnuto v právním řádu z důvodu prokázání dřívější povinnosti dovybavení.

K bodu 67

V příloze č. 12 části I bodu 3 je odstraněn neplatný odkaz na směrnici 2009/61/ES a je nahrazen odkazem na přímo použitelné předpisy Evropské unie.

K bodu 62 až 64, 68 až 70

V příloze č. 13 je, v souladu s přílohou č. 2, slovo „kategorií“ nahrazeno slovem „podkategorií“, které lépe reprezentuje označení vozidel podkategorie SS. Tato změna vychází z kategorizace, která je uvedena v zákoně.

K bodu 71

V přímo použitelném předpisu Evropské unie upravujícím schvalování zemědělských a lesnických vozidel (167/2013) je možnost použití systému nájezdové brzdy až do 8 t. Toto ustanovení umožňuje stejnou možnost i pro podvozky pro přepravu pracovních zařízení např. žací lišty samojízdných sklízecích mlátiček.

K bodu 73

Oprava chybně uvedeného vzorce.

K bodu 72, 74 až 89

V příloze č. 13 jsou odstraněny neplatné odkazy na směrnice Evropského parlamentu a Rady a jsou nahrazeny odkazem na přímo použitelné předpisy Evropské unie popř. další technické předpisy nebo přímo vypuštěny.

K bodu 73

Rozšíření o další možný způsob kombinace pohonné soustavy.

K bodu 91

V příloze č. 13 bodu 82 je, v souladu s přílohou č. 2, slovo „kategorií“ nahrazeno slovem „podkategorií“, které lépe reprezentuje označení vozidel podkategorií SS a SN. Tato změna vychází z kategorizace, která je uvedena v zákoně.

K čl. II

Účinnost vyhlášky je nastavena v krátkém období 15-ti dnů po vydání, vzhledem k termínům vycházejícím z jednotlivých mezinárodních předpisů, kdy vlastní obsah nevyžaduje delší časové období, vyjma bodu 53, který stanovuje držitelům typových schválení aktualizované požadavky na předávání dat, pro jejich realizaci je stanovena dostatečná doba do konce roku 2017.