

Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

► **B**

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1230/2012

ze dne 12. prosince 2012,

kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o požadavky pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel týkající se jejich hmotností a rozměrů, a mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 353, 21.12.2012, s. 31)

Opraveno:

► **C1** Oprava, Úř. věst. L 184, 3.7.2013, s. 7 (1230/2012)

**NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1230/2012****ze dne 12. prosince 2012,****kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o požadavky pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel týkající se jejich hmotností a rozměrů, a mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na 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 ⁽¹⁾, a zejména na čl. 14 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení,

s ohledem na směrnici 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) ⁽²⁾, a zejména na čl. 39 odst. 2, 3 a 5 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení (ES) č. 661/2009 je zvláštní nařízení pro účely schvalování typu podle směrnice 2007/46/ES.
- (2) Nařízením (ES) č. 661/2009 se zrušuje směrnice Rady 92/21/EHS ze dne 31. března 1992 o hmotnostech a rozměrech motorových vozidel kategorie M₁ ⁽³⁾, jakož i 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 ⁽⁴⁾. Požadavky týkající se hmotností a rozměrů motorových vozidel a jejich přípojných vozidel stanovené v uvedených směrnicích by měly být převzaty do tohoto nařízení a v případě potřeby změněny tak, aby se přizpůsobily vývoji vědeckých a technických poznatků.
- (3) Nařízení (ES) č. 661/2009 obsahuje základní ustanovení týkající se požadavků pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, pokud jde o jejich hmotnosti a rozměry. Je proto nutné pro takové schválení typu stanovit rovněž zvláštní postupy, zkoušky a požadavky.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 129, 14.5.1992, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 233, 25.8.1997, s. 1.

▼B

- (4) Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz⁽¹⁾, stanovuje určité maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz v členských státech. Při konstrukci vozidel je proto důležité, aby byly zohledněny rozměry, které jsou již v rámci Unie harmonizovány v zájmu podpory a zajištění volného pohybu zboží.
- (5) Směrnice 97/27/ES členským státům umožňovala udělovat ES schválení typu vozidlům, jejichž krajní rozměry překračovaly maximální přípustné rozměry stanovené v uvedené směrnici. Rovněž členským státům umožňovala odmítnout registraci vozidel, jimž bylo uděleno ES schválení typu, pokud jejich krajní rozměry nespĺňovaly požadavky stanovené na základě svých vnitrostátních právních předpisů. Je důležité, aby byla zachována možnost povolit za určitých podmínek schválení typu vozidel překračujících přípustné mezní hodnoty, prokáží-li se v členských státech, v nichž je silniční infrastruktura uzpůsobena takovému stavu, výhody z hlediska silniční dopravy a životního prostředí. Pokud se počet vozidel, jež mohou využít odchylného schvalování typu podle článku 23 směrnice 2007/46/EC, pokud jde o maximální přípustné rozměry, omezí na počet nezbytný pro účely tohoto nařízení, měla by být zajištěna možnost povolit taková vozidla na základě systémů pro schválení typu vozidla vyráběného v malých sériích či jednotlivě. Přílohu XII směrnice 2007/46/ES je proto třeba změnit, aby zahrnovala taková početní omezení.
- (6) Směrnice 96/53/ES stanoví maximální přípustné hmotnosti, jež se použijí pouze pro mezinárodní provoz. Uvedená směrnice však členským státům umožňuje, aby pro vnitrostátní provoz i nadále používaly své vnitrostátní právní předpisy. V důsledku toho zřejmě nelze v krátké době harmonizovat maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla a maximální technicky přípustnou hmotnost na nápravy nebo na skupinu náprav za účelem provozu v členských státech. Vzhledem k existenci neharmonizovaných pravidel týkajících se konstrukce silniční infrastruktury je však vhodné požadovat na členských státech, aby pro registraci/provoz stanovily maximální přípustné hmotnosti vozidel s povolením pro vnitrostátní či mezinárodní provoz podle směrnice 96/53/ES a aby zavedly postup umožňující takové stanovení.
- (7) Vzhledem ke zkušenostem získaným při používání právních předpisů Unie týkajících se hmotností a rozměrů vozidel je nezbytné, aby byly stanoveny jasně definované pojmy. Některé z těchto pojmů již byly stanoveny ve směrnicích 97/27/ES a 92/21/EHS. Z důvodu jednotnosti je vhodné tyto definice převzít a v případě potřeby je přizpůsobit s ohledem na vývoj technických a vědeckých poznatků.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59.

▼B

- (8) Vzhledem k tomu, že definice skutečné hmotnosti jednotlivého vozidla je zahrnuta do tohoto nařízení, je nezbytné příslušným způsobem změnit přílohu IX směrnice 2007/46/ES, aby se zabránilo nejasnostem při vyplňování prohlášení o shodě.
- (9) Vzhledem k tomu, že bílá kniha „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“⁽¹⁾ zdůraznila nutnost zlepšit aerodynamické vlastnosti silničních vozidel a výzkum prokázal, že montáží aerodynamických zařízení na vozidla lze zásadním způsobem snížit spotřebu paliva motorových vozidel a tím i emise CO₂, je důležité, aby byla montáž takových aerodynamických zařízení na vozidla povolena. Aerodynamická zařízení by měla být zařazena do seznamu zařízení nebo vybavení, jež se nebere v úvahu při stanovení krajních rozměrů, neboť se tato zařízení skládají z přídavných zařízení, jež v důsledku své konstrukce přesahují krajní zadní nebo boční části vozidel. Tento jejich přesah zadní či boční části je však zásadně nutno omezit tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost silničního provozu a aby byla zachována možnost intermodální dopravy. V tomto nařízení by proto měly být stanoveny nezbytné technické požadavky.
- (10) Dostupný software umožňuje využití virtuálních zkušebních metod, jež vycházejí z počítačových simulací. Vzhledem k tomu, že tyto simulace umožňují úspornější a méně náročné zkoušky, je vhodné umožnit, aby byly využity při kontrole, zda vozidlo může projet po úplné kruhové trajektorii (360°), a při měření maximálního vybočení zádi vozidla při projíždění vozidla uvnitř trajektorie. Proto je rovněž nezbytné doplnit toto nařízení na seznam regulačních aktů uvedených v příloze XVI směrnice 2007/46/ES.
- (11) V zájmu zajištění řádného fungování systému schvalování typu je třeba aktualizovat přílohy směrnice 2007/46/ES.
- (12) Přílohy I, III, IX, XII a XVI směrnice 2007/46/ES by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny. Jelikož ustanovení přílohy XII jsou dostatečně podrobná a není třeba dalších prováděcích kroků ze strany členských států, je vhodné je nahradit nařízením v souladu s čl. 39 odst. 8 směrnice 2007/46/ES.
- (13) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Technického výboru – motorová vozidla,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví požadavky pro ES schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, pokud jde o jejich hmotnosti a rozměry.

⁽¹⁾ KOM(2011) 144

▼B

2. Toto nařízení se vztahuje na neúplná, úplná a dokončená vozidla kategorií M, N a O.

*Článek 2***Definice**

Pro účely tohoto nařízení se použijí, vedle definic uvedených ve směrnici 2007/46/ES a v nařízení (ES) č. 661/2009, tyto definice:

- 1) „typem vozidla“ se rozumí skupina vozidel, jak je definována v části B přílohy II směrnice 2007/46/ES;
- 2) „standardním vybavením“ se rozumí základní konfigurace vozidla, jež je vybaveno všemi prvky požadovanými regulačními akty uvedenými v příloze IV nebo XI směrnice 2007/46/ES, včetně veškerých prvků, které jsou namontovány, aniž by tím vznikaly nějaké další požadavky na konfiguraci nebo úroveň vybavení;
- 3) „volitelným vybavením“ se rozumí veškeré prvky, jež nejsou součástí standardního vybavení a za jejichž montáž na vozidlo odpovídá výrobce, a které může zákazník objednat;
- 4) ►**C1** „hmotností v provozním stavu“ se rozumí ◀
 - a) u motorových vozidel:

hmotnost vozidla, jehož palivová nádrž (palivové nádrže) se naplní alespoň na 90 % svého objemu, včetně hmotnosti řidiče, paliva a kapalin, vybaveného standardním vybavením podle specifikací výrobce, a jsou-li součástí vybavení, i hmotnost karosérie, kabiny, spojovacího zařízení a náhradního kola (náhradních kol), jakož i nářadí;
 - b) v případě přípojného vozidla:

hmotnost vozidla, včetně paliva a kapalin, vybaveného standardním vybavením podle specifikací výrobce, a jsou-li součástí vybavení, i hmotnost karosérie, dalšího (dalších) spojovacího (spojovacích) zařízení a náhradního kola (náhradních kol) a nářadí;
- 5) „hmotností volitelného vybavení“ se rozumí hmotnost vybavení, jež může být namontováno na vozidle vedle standardního vybavení podle specifikací výrobce;
- 6) ►**C1** „skutečnou hmotností vozidla“ se rozumí hmotnost v provozním stavu a hmotnost volitelného vybavení namontovaného na jednotlivém vozidle; ◀
- 7) „maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla“ (M) se rozumí maximální hmotnost stanovená pro vozidlo na základě jeho konstrukčních vlastností a konstrukční výkonnosti; technicky přípustná hmotnost naloženého přívěsu nebo návěsu zahrnuje statickou hmotnost přenesenou na přípojné vozidlo, je-li připojeno;
- 8) „maximální technicky přípustnou hmotností naložené jízdní soupravy“ (MC) se rozumí maximální hmotnost stanovená pro kombinaci motorového vozidla a jednoho nebo více přípojných vozidel na základě jeho konstrukčních vlastností a konstrukční výkonnosti nebo maximální hmotnost určená pro jízdní soupravu složenou z tahače návěsu a návěsu;

▼ **B**

- 9) „maximální technicky přípustnou přípojnou hmotností“ (TM) se rozumí maximální hmotnost jednoho nebo více přípojných vozidel, jež mohou být tažena tažným vozidlem, odpovídající celkové hmotnosti přenášené na zem koly nápravy nebo skupiny náprav jakéhokoli přípojného vozidla připojeného k tažnému vozidlu;
- 10) „nápravou“ se rozumí společná osa rotace dvou či více kol, hnací či volně se otáčející, složená z jedné či více částí umístěných ve stejné rovině kolmé k podélné střednici vozidla;
- 11) „skupinou náprav“ se rozumí více náprav, jež mají vzdálenost mezi nápravami omezenou na vzdálenost mezi nápravami definovanou coby vzdálenost „d“ v příloze I směrnice 96/53/ES a jež spolupůsobí díky zvláštní konstrukci odpružení;
- 12) „jednotlivou nápravou“ se rozumí náprava, kterou nelze považovat za součást skupiny náprav;
- 13) „maximální technicky přípustnou hmotností na nápravu“ (m) se rozumí hmotnost, která odpovídá maximálnímu přípustnému statickému svislému zatížení přenášenému koly nápravy na zem, danému konstrukčními vlastnostmi nápravy a vozidla a jejich konstrukční výkonností;
- 14) „maximální technicky přípustnou hmotností na skupinu náprav“ (μ) se rozumí hmotnost, která odpovídá maximálnímu přípustnému statickému svislému zatížení přenášenému koly skupiny náprav na zem, danému konstrukčními vlastnostmi skupiny náprav a vozidla a jejich konstrukční výkonností;
- 15) „spojovacím zařízením“ se rozumí mechanické zařízení včetně jeho součástí, jak je vymezeno v bodech 2.1 až 2.6 předpisu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 55 – Jednotná ustanovení týkající se schvalování mechanických spojovacích částí jízdních souprav vozidel⁽¹⁾ a spojení vozidel nakrátko, jak je vymezeno v bodě 2.1.1 předpisu EHK OSN č. 102 – Jednotná ustanovení pro schvalování I.A zařízení pro spojení vozidel nakrátko (ZSVN) II. vozidel, pokud jde o montáž schváleného typu ZSVN⁽²⁾;
- 16) „bodem spojení“ se rozumí střed působení spojovacího zařízení namontovaného na tažené vozidlo v rámci spojovacího zařízení namontovaného na tažné vozidlo;
- 17) „hmotností spojovacího zařízení“ se rozumí hmotnost vlastního spojovacího zařízení a součástí potřebných k montáži spojovacího zařízení na vozidlo;
- 18) „maximální technicky přípustnou hmotností působící v bodě spojení“ se rozumí:
- u tažného vozidla hmotnost odpovídající maximálnímu přípustnému statickému svislému zatížení v bodě spojení (hodnota „S“ nebo „U“) tažného vozidla, danému konstrukčními vlastnostmi spojovacího zařízení a tažného vozidla;
 - v případě návěsu, přívěsu s nápravami uprostřed nebo tuhého přívěsu hmotnost odpovídající maximálnímu přípustnému statickému svislému zatížení (hodnota „S“ nebo „U“), jež má být přenášena přípojným vozidlem na tažné vozidlo v bodě spojení, danému konstrukčními vlastnostmi spojovacího zařízení a přípojného vozidla;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 227, 28.8.2010, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 351, 20.12.2008, s. 44.

▼ B

- 19) „hmotností cestujících“ se rozumí jmenovitá hmotnost v závislosti na kategorii vozidla násobená počtem míst k sezení, včetně míst k sezení pro členy posádky a míst k stání, jsou-li takové, jež však nezahrnuje řidiče;
- 20) „hmotností řidiče“ se rozumí jmenovitá hmotnost 75 kg působící v referenčním bodě místa k sezení řidiče;
- 21) ► **C1** „užitečnou hmotností“ se rozumí rozdíl mezi maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla a hmotností v provozním stavu zvětšenou o hmotnost cestujících a volitelného vybavení; ◀
- 22) „délkou“ se rozumí rozměr stanovený v bodech 6.1.1, 6.1.2 a 6.1.3 normy ISO 612:1978; tato definice se použije rovněž pro kloubová vozidla složená ze dvou či více částí;
- 23) „šířkou“ se rozumí rozměr stanovený v bodě 6.2 normy ISO 612:1978;
- 24) „výškou“ se rozumí rozměr stanovený v bodě 6.3 normy ISO 612:1978;
- 25) „rozvorem“ se rozumí toto:
- a) rozměr uvedený v bodě 6.4.1 normy ISO 612:1978;
 - b) v případě přívěsu s jednou nápravou uprostřed vodorovná vzdálenost mezi svislou osou spojovacího zařízení a středem nápravy;
 - c) v případě přívěsu s více než jednou nápravou uprostřed vodorovná vzdálenost mezi svislou osou spojovacího zařízení a středem první nápravy;
- 26) „vzdáleností mezi nápravami“ se rozumí vzdálenost mezi dvěma sousedními nápravami uvedenými v bodě 6.4 normy ISO 612:1978 v případě vozidel s více než dvěma nápravami; v případě, že jsou na vozidle namontovány pouze dvě nápravy, nebo v případě návěsu, přívěsu nebo tuhého přívěsu se vzdáleností mezi nápravami, jež je uvedena v bodě 6.4.2 normy ISO 612:1978, rozumí „rozvor“ definovaný v odstavci 25;
- 27) „rozchodem“ se rozumí vzdálenost uvedená v bodě 6.5 normy ISO 612:1978;
- 28) „předsazením točnice“ se rozumí vzdálenost uvedená v bodě 6.19.2 normy ISO 612: 1978, přičemž se zohlední poznámka uvedená v bodě 6.19 této uvedené normy;
- 29) „předním poloměrem upevnění návěsu“ se rozumí vodorovná vzdálenost od osy návěsného čepu a kterýmkoliv bodem předku návěsu;
- 30) „předním převísem“ se rozumí vodorovná vzdálenost mezi svislou rovinou procházející přes první nápravu nebo osou čepu v případě návěsu a nejpřednějším bodem vozidla;
- 31) „zadním převísem“ se rozumí vodorovná vzdálenost mezi svislou rovinou procházející před poslední zadní nápravou a nejzadnější částí vozidla; je-li na vozidle namontováno spojovací zařízení pevně, je nejzadnějším bodem vozidla bod spojení;

▼ B

- 32) „délkou ložné plochy“ se rozumí vzdálenost od nejpřednějšího vnitřního bodu k nejzadnějšímu vnitřnímu bodu ložného prostoru, měřená vodorovně v podélné rovině vozidla;
- 33) „vybočením zádi“ se rozumí vzdálenost mezi skutečným krajním bodem dosaženým zadním koncem vozidla při jízdě za podmínek stanovených v oddíle 7 části B nebo oddíle 6 části C přílohy I tohoto nařízení;
- 34) „zařízením pro zdvihání nápravy“ se rozumí mechanismus namontovaný na vozidle za účelem zdvižení nápravy nad zem a jejího spouštění na zem;
- 35) „zdvihatelnou nápravou“ se rozumí náprava, jež může být zdvižena ze své obvyklé polohy a opětovně spuštěna prostřednictvím zařízení pro zdvihání nápravy;
- 36) „zatížitelnou nápravou“ se rozumí náprava, jejíž zatížení lze měnit bez zvedání pomoci zařízení pro zdvihání nápravy;
- 37) „pneumatickým odpružením“ se rozumí systém odpružení, u kterého je nejméně 75 % pružícího účinku vyvoláno pneumatickou pružinou;
- 38) „třídou autobusu nebo autokaru“ se rozumí skupina vozidel, jak je definována v bodech 2.1.1 a 2.1.2 předpisu EHK OSN č. 107 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel kategorie M₂ nebo M₃ z hlediska jejich celkové konstrukce ⁽¹⁾;
- 39) „kloubovým vozidlem“ se rozumí vozidlo kategorie M₂ nebo M₃, jak je definováno v bodě 2.1.3 předpisu EHK OSN č. 107;
- 40) „nedělitelným nákladem“ se rozumí náklad, který nemůže být pro účely silniční dopravy rozdělen na dva nebo více nákladů bez nepřiměřených výdajů nebo nebezpečí poškození a který v důsledku své hmotnosti nebo rozměrů nemůže být dopravován vozidlem, jehož hmotnosti a rozměry vyhovují maximálním přípustným hmotnostem a rozměrům použitelným v členském státě.

*Článek 3***Povinnosti výrobců**

1. Výrobce stanoví pro každou verzi v rámci typu vozidla bez ohledu na stav dokončenosti vozidla tyto hmotnosti:
- maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla;
 - maximální technicky přípustnou hmotnost naložené jízdní soupravy;
 - maximální technicky přípustnou přípojnou hmotnost;
 - maximální technicky přípustnou hmotnost na nápravy nebo maximální technicky přípustnou hmotnost na skupinu náprav;
 - maximální technicky přípustné hmotnosti působící v bodě (bodech) spojení, přičemž se zohlední technické vlastnosti spojovacích zařízení, jež případně jsou nebo mohou být namontována na vozidlo.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 255, 29.9.2010, s. 1.

▼ B

2. Výrobce při stanovení hmotností uvedených v odstavci 1 zohlední nejlepší postupy osvědčené technické praxe a nejlepší dostupné technické znalosti, aby se minimalizovala nebezpečí mechanického selhání, zejména pak ta, jež jsou způsobena únavou materiálů, a předešlo se poškození silniční infrastruktury.

3. Výrobce vezme při stanovení hmotností uvedených v odstavci 1 v úvahu maximální rychlost danou konstrukcí vozidla.

Vybaví-li výrobce vozidlo zařízením pro omezení rychlosti, je maximální konstrukční rychlost skutečnou rychlostí, kterou umožňuje dosáhnout zařízení pro omezení rychlosti.

4. Výrobce při stanovení hmotností uvedených v odstavci 1 neukládá žádná omezení užívání vozidla, s výjimkou omezení týkajících se parametrů pneumatik, jež mohou být konstrukčně přizpůsobeny k dané rychlosti, jak je umožněno podle předpisu EHK OSN č. 54 – Jednotná ustanovení pro schvalování typu pneumatik užitkových vozidel a jejich přípojných vozidel ⁽¹⁾ a podle části 5 přílohy II nařízení Komise (EU) č. 458/2011 ⁽²⁾.

5. Výrobce v případě nedokončených vozidel, včetně vozidel s karosérií typu podvozek-kabina, jež vyžadují další stupeň dokončení, poskytne veškeré příslušné informace výrobcům dalšího stupně, aby bylo zajištěno, že požadavky podle tohoto nařízení budou i nadále dodržovány.

Výrobce pro účely prvního pododstavce určí polohu těžiště hmotnosti odpovídající součtu zatížení.

6. Nedokončená vozidla kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃, jež nemají namontovány karosérii, se konstruují tak, aby umožnila výrobcům dalšího stupně splnit požadavky podle oddílů 7 a 8 části B a oddílů 6 a 7 části C přílohy I.

*Článek 4***Ustanovení pro ES schvalování typu vozidla, pokud jde o jeho hmotnosti a rozměry**

1. Výrobce nebo jeho zástupce předloží schvalovacímu orgánu žádost o ES schválení typu pro typ vozidla z hlediska jeho hmotností a rozměrů.

2. Žádost musí být vyhotovena podle vzoru informačního dokumentu uvedeného v příloze V části A.

3. Pro účely výpočtů rozložení hmotnosti předá výrobce schvalovacímu orgánu typu pro každou technickou konfiguraci v rámci typu vozidla, definovanou souborem hodnot všech relevantních bodů uvedených v příloze V, informace nezbytné k určení těchto hmotností:

a) maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 183, 11.7.2008, s. 41.

⁽²⁾ Úř. věst. L 124, 13.5.2011, s. 11.

▼ B

- b) maximální technicky přípustné hmotnosti na nápravy nebo na skupinu náprav;
- c) maximální technicky přípustné přípojně hmotnosti;
- d) maximální technicky přípustné hmotnosti působící v bodě (bodech) spojení;
- e) maximální technicky přípustné hmotnosti naložené jízdní soupravy.

Informace se poskytují v tabulce nebo jiné vhodné podobě po dohodě se schvalovacím orgánem.

4. Pokud volitelné vybavení podstatným způsobem ovlivňuje hmotnosti a rozměry vozidla, výrobce poskytne příslušné technické zkušební údaje o umístění, hmotnosti a geometrické poloze těžiště ve vztahu k nápravám volitelného vybavení, jež lze na vozidlo namontovat.

5. Odchylně od odstavce 4 může výrobce, skládá-li se volitelné vybavení z několika částí nacházejících se v různých místech vozidla, poskytnout technické zkušební pouze rozložení hmotnosti volitelného vybavení na nápravy.

6. U skupin náprav uvede výrobce rozložení celkové hmotnosti, která působí na skupinu, mezi jednotlivé nápravy.

Je-li to nezbytné, uvede výrobce vzorec rozložení hmotnosti nebo předloží příslušné grafy rozložení.

7. Jestliže to schvalovací orgán nebo technická zkušebna považuje za nutné, může po výrobci požadovat, aby poskytl pro účely inspekce jedno vozidlo představující typ, který má být schválen.

8. Výrobce vozidla může schvalovacímu orgánu předložit žádost o uznání rovnocennosti odpružení s pneumatickým odpružením.

Schvalovací orgán uzná rovnocennost odpružení s pneumatickým odpružením, jsou-li splněny požadavky podle přílohy III.

Uznala-li technická zkušebna rovnocennost, vystaví zkušební protokol. Schvalovací orgán připojí zkušební protokol a technický popis odpružení k certifikátu ES schválení typu.

9. Jsou-li splněny požadavky stanovené v přílohách I až IV tohoto nařízení, udělí schvalovací orgán schválení typu v souladu se systémem číslování stanoveným v příloze VII směrnice 2007/46/ES.

Tentýž členský stát nesmí přidělit stejné číslo jinému typu vozidla.

10. Pro účely odstavce 9 schvalovací orgán vyhotoví certifikát ES schválení typu podle vzoru uvedeného v příloze V části B.

11. Pro účely čl. 12 odst. 2 směrnice 2007/46/ES se použijí přípustné odchylky uvedené v dodatku 2 k příloze I.

▼ B*Článek 5***Maximální přípustné hmotnosti pro registraci/provoz**

1. Vnitrostátní orgány stanoví pro účely registrace a uvedení do provozu vozidel, pro něž bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, pro každou variantu a verzi v rámci typu vozidla veškeré následující hmotnosti, jež jsou podle směrnice 96/53/ES povoleny pro vnitrostátní či mezinárodní provoz:

- a) maximální přípustnou hmotnost naloženého vozidla pro registraci/provoz;
- b) maximální přípustnou hmotnost pro registraci/provoz na nápravu (nápravy);
- c) maximální přípustná hmotnost pro registraci/provoz na skupinu náprav;
- d) maximální přípustnou přípojnou hmotnost pro registraci/provoz;
- e) maximální přípustnou hmotnost naložené jízdní soupravy pro registraci/provoz.

Vnitrostátní orgány stanoví postup pro určení maximálních přípustných hmotností pro registraci/provoz uvedených v prvním pododstavci. Určí příslušný orgán pověřený stanovením těchto hmotností a stanoví informace, jež musí být uvedenému příslušnému orgánu předloženy.

2. Maximální přípustné hmotnosti pro registraci/provoz určené postupem uvedeným v odstavci 1 nesmí překročit maximální hmotnosti uvedené v čl. 3 odst. 1.

3. V zájmu zajištění řádného fungování systémů vozidla, zejména brzdového systému a systému řízení, konzultuje příslušný orgán otázky rozdělení hmotnosti na nápravy nebo skupinu náprav s výrobcem.

4. Vnitrostátní orgány při určování maximálních přípustných hmotností pro registraci/provoz zajistí, aby byly neustále dodržovány požadavky regulačních aktů uvedených v příloze IV a XI směrnice 2007/46/ES.

5. Dospějí-li vnitrostátní orgány k závěru, že požadavky některého z regulačních aktů uvedených v příloze IV a XI směrnice 2007/46/ES, s výhradou tohoto nařízení, již nejsou splněny, budou vyžadovat, aby byly provedeny nové zkoušky a případně uděleno nové schválení typu nebo prodloužení schvalovacím orgánem, jenž udělil původní schválení typu na základě dotčeného regulačního aktu.

*Článek 6***Výjimky**

1. Aniž je dotčen čl. 4 odst. 3 směrnice 96/53/ES, může být uděleno ES schválení typu vozidlům, jejichž rozměry překračují požadavky tohoto nařízení a jež jsou určena pro přepravu nedělitelných nákladů. V takovém případě musí certifikát schválení typu a prohlášení o shodě jasně uvádět, že toto vozidlo je určeno pouze k přepravě nedělitelných nákladů.

▼B

2. Členské státy mohou podle článků 23 a 24 směrnice 2007/46/ES udělit schválení vozidlům překračujícím maximální přípustné rozměry stanovené v bodě 1.1 části B, C, a D přílohy I tohoto nařízení.

Schválení typu podle článku 23 směrnice 2007/46/ES podléhají početním omezením stanoveným v části A oddíle 3 přílohy XII uvedené směrnice.

*Článek 7***Přechodná ustanovení**

1. Vnitrostátní orgány povolí prodej a uvedení do provozu vozidel, pro něž bylo schválení typu uděleno před datem uvedeným v čl. 13 odst. 2 nařízení (ES) č. 661/2009, a nadále budou udělovat prodloužení schválení udělených v souladu s požadavky uvedenými ve směrnici 92/21/EHS a ve směrnici 97/27/ES.

2. Odchylně od odstavce 1 končí platnost ES schválení typu udělených podle článku 7 směrnice 97/27/ES k datu uvedenému v čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 661/2009.

Podle článku 27 směrnice 2007/46/ES však členské státy mohou, požádá-li o to výrobce, registrovat vozidla z výběhu série, jejichž ES schválení typu již není platné, a povolovat jejich prodej nebo uvádění do provozu.

3. Po uplynutí dne 10. ledna 2014 musí výrobci vydávat prohlášení o shodě, jež jsou v souladu s tímto nařízením.

Do dne 9. ledna 2014 výrobci uvádějí skutečnou hmotnost vozidla v položce 52 prohlášení o shodě, není-li uvedena v jiné položce prohlášení o shodě.

*Článek 8***Změny směrnice 2007/46/ES**

Přílohy I, III, IX a XVI směrnice 2007/46/ES se mění v souladu s přílohou VI tohoto nařízení.

Příloha XII směrnice 2007/46/ES se nahrazuje přílohou VII tohoto nařízení.

*Článek 9***Vstup v platnost**

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

Použije se na nové typy vozidel, kterým se schválení typu udělí ode dne 1. listopadu 2012.

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

▼B*SEZNAM PŘÍLOH*

- Příloha I Část A: Technické požadavky pro vozidla kategorie M₁ a N₁.
ČÁST B: Technické požadavky pro vozidla kategorie M₂ a M₃.
ČÁST C: Technické požadavky pro vozidla kategorie N₂ a N₃.
ČÁST D: Technické požadavky pro vozidla kategorie O.
Dodatek 1 Seznam zařízení nebo vybavení, jež se nemusí brát v úvahu při stanovení krajních rozměrů.
Dodatek 2 Přípustné odchylky pro schválení typu a shodnost výroby.
Dodatek 3 Obrázky týkající se manévrovacích schopností.
- Příloha II Stoupavost terénních vozidel.
- Příloha III Podmínky rovnocennosti odpružení s pneumatickým odpružením.
- Příloha IV Technické požadavky týkající se montáže zdvihatelých nebo zatížitelných náprav ve vozidlech.
- Příloha V Část A: Dokument informační povahy.
ČÁST B: Certifikát ES schválení typu.
- Příloha VI Změny příloh I, III, IX a XVI směrnice 2007/46/ES.
- Příloha VII Příloha XII směrnice 2007/46/ES.

▼ B*PŘÍLOHA I***TECHNICKÉ POŽADAVKY****ČÁST A****Vozidla kategorií M₁ a N₁**

1. **Maximální přípustné rozměry**
 - 1.1 Rozměry nesmí přesáhnout následující hodnoty:
 - 1.1.1 Délka: 12,00 m.
 - 1.1.2 Šířka:
 - a) M₁: 2,55 m;
 - b) N₁: 2,55 m;
 - c) N₁: 2,60 m v případě vozidel s karosérií s izolovanými stěnami o šířce minimálně 45 mm, jak je uvedeno v dodatku 2 části C přílohy II směrnice 2007/46/ES;
 - 1.1.3 Výška: 4,00 m.
 - 1.2 **► C1** Pro účely měření délky, šířky a výšky musí mít vozidlo hmotnost v provozním stavu a musí být umístěno na vodorovném a rovném povrchu s pneumatikami nahuštěnými na tlak doporučený výrobcem. ◀
 - 1.3 Při stanovení délky, šířky a výšky se nebere v úvahu pouze zařízení nebo vybavení uvedené v dodatku 1 této přílohy.
2. **Rozložení hmotností**
 - 2.1 Součet maximálních technicky přípustných hmotností na nápravy nesmí být menší než maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla.
 - 2.2 **► C1** Maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla nesmí být menší než součet hmotnosti vozidla v provozním stavu, hmotnosti cestujících, hmotnosti volitelného vybavení a hmotnosti spojovacího zařízení, není-li zahrnuto v hmotnosti v provozním stavu. ◀
 - 2.3 Je-li vozidlo naloženo na maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla, nesmějí hmotnosti na každou z náprav překročit maximální technicky přípustnou hmotnost na dotyčnou nápravu.
 - 2.4 Je-li vozidlo zatíženo na maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla, nesmí být hmotnost na přední nápravu nikdy menší než 30 % maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla.
 - 2.4.1 Je-li vozidlo zatíženo na maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla a zároveň na maximální technicky přípustnou hmotnost v bodě spojení, nesmí být hmotnost na přední nápravu nikdy menší než 20 % maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla.
 - 2.5 Je-li vozidlo vybaveno odnímatelnými sedadly, omezí se ověření na stav s maximálním počtem míst k sezení.
 - 2.6 Pro účely ověřování požadavků stanovených v bodech 2.2, 2.3 a 2.4 se:
 - a) sedadla nastaví tak, jak je stanoveno v bodě 2.6.1;

▼ B

b) hmotnost cestujících, hmotnost další zátěže a hmotnost volitelného vybavení rozloží tak, jak je stanoveno v bodech 2.6.2. až 2.6.4.2.3.

2.6.1 Nastavení sedadel

2.6.1.1 Jsou-li sedadla nastavitelná, posunou se do své nejzadnější polohy.

2.6.1.2 V případě dalších možností seřízení sedadla (výškové seřízení, úhlové seřízení, seřízení opěradla apod.) se zvolí poloha určená výrobcem vozidla.

2.6.1.3 V případě odpružených sedadel musí být sedadlo aretováno v poloze podle pokynu výrobce.

2.6.2 Rozložení hmotnosti cestujících

2.6.2.1 Hmotnost pro jednotlivého cestujícího se stanoví na 75 kg.

2.6.2.2 Hmotnost každého z cestujících je umístěna v bodě určeném k sezení (tj. v bodě R sedadla).

2.6.2.3 V případě vozidla zvláštního určení se požadavek podle bodu 2.6.2.2 použije obdobně (např. hmotnost zraněné osoby ležící na lehátku v případě sanitního automobilu).

2.6.3 Rozložení hmotnosti volitelného vybavení

2.6.3.1 Hmotnost volitelného vybavení se rozloží podle pokynu výrobce.

2.6.4 Rozložení užitečné hmotnosti

2.6.4.1 Vozidla M₁

2.6.4.1.1 V případě vozidel M₁ se užitečná hmotnost rozloží podle pokynu výrobce po dohodě s technickou zkušebnou.

2.6.4.1.2 V případě motorových karavanů musí minimální užitečná hmotnost PM splňovat tento požadavek:

$$PM \text{ v kg} \geq 10 (n + L)$$

Kde

„n“ je maximálním počtem cestujících spolu s řidičem a

„L“ je celková délka vozidla v metrech

2.6.4.2 Vozidla N₁

2.6.4.2.1 V případě vozidel s karosérií se užitečná hmotnost rozloží stejnoměrně v ložném prostoru.

2.6.4.2.2 V případě vozidel bez karosérie (např. podvozek-kabina) musí výrobce určit krajní přípustné polohy těžiště užitečné hmotnosti navýšené o hmotnost vybavení určeného k uložení nákladu (např. karosérii, nádrží, atd.) (například: od 0,50 m do 1,30 m před první zadní nápravou).

2.6.4.2.3 V případě vozidel, na nichž má být namontováno spojovací zařízení točnice návěsu, musí výrobce uvést minimální a maximální předsazení točnice.

2.7 Další požadavky v případě, že vozidlo může být provozováno s přípojným vozidlem

2.7.1 Použijí se požadavky uvedené v bodech 2.2, 2.3 a 2.4, přičemž se vezme v úvahu hmotnost spojovacího zařízení a maximální technicky přípustná hmotnost působící v bodě spojení.

▼ B

- 2.7.2 Aniž jsou dotčeny požadavky bodu 2.4, nesmí být maximální technicky přípustná hmotnost působící na zadní nápravu (nápravy) překročena o více než 15 %.
- 2.7.2.1 Je-li překročena maximální technicky přípustná hmotnost na zadní nápravu (nápravy) o méně než 15 %, použijí se požadavky bodu 5.2 přílohy II nařízení Komise (EU) č. 458/2011 ⁽¹⁾.
- 2.7.2.2 Výrobce může ve členských státech, v nichž to umožňují právní předpisy v oblasti silniční dopravy, uvést ve vhodném podkladovém dokumentu, jako je například příručka uživatele nebo příručka pro údržbu, že maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla může být překročena nejvýše o 10 % či 100 kg, podle toho, která z těchto hodnot je nižší.
- Tato tolerance se použije pouze pro tažení přípojného vozidla za podmínek stanovených v bodě 2.7.2.1, pokud je provozní rychlost omezena na 100 km/h či méně.
- 3. Přípojná hmotnost a hmotnost v bodě spojení**
- 3.1 Pokud jde o maximální technicky přípustnou přípojnou hmotnost, použijí se tyto požadavky:
- 3.1.1 Přípojně vozidlo s namontovaným systémem provozního brzdění
- 3.1.1.1 Maximální technicky přípustná přípojná hmotnost vozidla musí být nejnižší z těchto hodnot:
- a) maximální technicky přípustná přípojná hmotnost stanovená na základě konstrukčních vlastností vozidla a pevnosti spojovacího zařízení;
- b) maximální technicky přípustná hmotnost naloženého tažného vozidla;
- c) 1,5násobek maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého tažného vozidla v případě terénního vozidla definovaného podle přílohy II směrnice 2007/46/ES.
- 3.1.1.2 Maximální technicky přípustná přípojná hmotnost nesmí však nikdy překročit 3 500 kg.
- 3.1.2 Přípojně vozidlo bez systému provozního brzdění
- 3.1.2.1 Přípojná hmotnost musí být nejnižší z těchto hodnot:
- a) maximální technicky přípustná přípojná hmotnost stanovená na základě konstrukčních vlastností vozidla a pevnosti spojovacího zařízení;
- b) ► **C1** polovina hmotnosti tažného vozidla v provozním stavu. ◀
- 3.1.2.2 Maximální technicky přípustná přípojná hmotnost nesmí být v žádném případě větší než 750 kg.
- 3.2 Maximální technicky přípustná hmotnost působící v bodě spojení musí činit nejméně 4 % maximální přípustné přípojně hmotnosti a nesmí být menší než 25 kg.
- 3.3 Výrobce musí v příručce uživatele určit maximální technicky přípustnou hmotnost v bodě spojení, body upevnění spojovacího zařízení na tažném vozidle a maximální přípustný zadní převis spojovacího bodu.
- 3.4 Maximální technicky přípustná přípojná hmotnost se nesmí definovat ve vztahu k počtu cestujících.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 124, 13.5.2011, s. 11.

▼ B**4. Hmotnost jízdní soupravy**

Maximální technicky přípustná hmotnost naložené jízdní soupravy nesmí překročit součet maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla a maximální technicky přípustné přípojně hmotnosti.

$$MC \leq M + TM$$

5. Schopnost rozjezdu do stoupání

5.1 Tažné vozidlo musí být schopno pětikrát během pěti minut rozjet jízdní soupravu na stoupajícím sklonu nejméně 12 %.

5.2 Pro vykonání zkoušky uvedené v bodě 5.1 musí být tažné vozidlo a přípojně vozidlo naloženy tak, aby se jejich hmotnost rovnala maximální technicky přípustné hmotnosti naložené jízdní soupravy.

ČÁST B**Vozidla kategorie M₂ a M₃****1. Maximální přípustné rozměry**

1.1 Rozměry nesmí přesáhnout následující hodnoty:

1.1.1 Délka

a) vozidlo se dvěma nápravami složené z jedné části: 13,50 m;

b) vozidlo se třemi a více nápravami složené z jedné části: 15,00 m;

c) kloubové vozidlo: 18,75 m.

1.1.2 Šířka: 2,55 m.

1.1.3 Výška: 4,00 m.

1.2 ► **C1** Pro účely měření délky, šířky a výšky musí mít vozidlo hmotnost v provozním stavu a musí být umístěno na vodorovném a rovném povrchu s pneumatikami nahuštěnými na tlak doporučený výrobcem. ◀

1.3 Při stanovení délky, šířky a výšky se nebere v úvahu pouze zařízení nebo vybavení uvedené v dodatku I této přílohy.

2. Rozložení hmotnosti vozidel s karosérií

2.1 Postup výpočtu

Výrazy:

„M“ maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla;

„TM“ maximální technicky přípustná přípojná hmotnost;

„MC“ maximální technicky přípustná hmotnost naložené jízdní soupravy;

„m_i“ maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla na jednotlivou nápravu, označenou indexem „i“, přičemž „i“ se pohybuje od 1 do celkového počtu náprav vozidla;

„m_c“ maximální technicky přípustná hmotnost v bodě spojení;

„μ_j“ maximální technicky přípustná hmotnost na skupinu náprav, označená indexem „j“, přičemž „j“ se pohybuje od 1 do celkového počtu skupin náprav vozidla.

▼ B

- 2.1.1 Provedou se vhodné výpočty k zajištění toho, že pro každou technickou konfiguraci v rámci typu jsou splněny níže uvedené požadavky.
- 2.1.2 U vozidel vybavených zatížitelnými nápravami se níže uvedené výpočty provedou s odpružením náprav zatížených v běžném provozním uspořádání.
- 2.2 Obecné požadavky
- 2.2.1 Součet maximálních technicky přípustných hmotností na jednotlivé nápravy společně se součtem maximálních technicky přípustných hmotností na skupiny náprav nesmí být menší než maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla.
- $$M \leq \Sigma [m_i + \mu_j].$$
- 2.2.2 ► **C1** Součet hmotnosti v provozním stavu, hmotnosti volitelného vybavení, hmotnosti cestujících, hmotností „WP“ a „B“ uvedených v bodě 2.2.3, hmotností spojovacího zařízení, není-li zahrnuta v hmotnosti v provozním stavu, a maximální technicky přípustné hmotnosti v bodě spojení nesmí překročit maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla. ◀
- 2.2.3 Rozložení zatížení
- 2.2.3.1 Výrazy:
- „P“ počet míst k sezení, přičemž není zahrnut řidič a člen (členové) posádky;
- „Q“ hmotnost jednoho cestujícího v kg;
- „Qc“ hmotnost jednoho člena posádky v kg;
- „S_l“ plocha v m² pro stojící cestující;
- „SP“ počet stojících cestujících uvedený výrobcem;
- „Ssp“ jmenovitý prostor pro jednoho stojícího cestujícího v m²;
- „WP“ počet míst pro invalidní vozíky vynásobený hodnotou 250 kg reprezentující hmotnost invalidního vozíku a uživatele;
- „V“ celkový objem prostorů pro zavazadla v m³, včetně prostorů pro příruční zavazadla, přihrádek a boxu k uložení lyží;
- „B“ maximální přípustná hmotnost zavazadel v kg udávaná výrobcem, včetně maximální přípustné hmotnosti (B'), jež může být přepravována v boxu k uložení lyží, je-li stanovena.
- 2.2.3.2 Hmotnost Q a Q_c sedících cestujících je umístěna v referenčních bodech sezení (tj. v bodě R sedadla).
- 2.2.3.3 Hmotnost odpovídající počtu stojících cestujících SP o hmotnosti Q se rozloží stejnoměrně po ploše pro stojící cestující S_l.
- 2.2.3.4 Je-li to vhodné, rozloží se hmotnost WP rovnoměrně na každé ploše pro invalidní vozík.
- 2.2.3.5 Hmotnost, jež se rovná B (kg), je rozložena stejnoměrně v prostorech pro zavazadla.
- 2.2.3.6 Hmotnost, jež se rovná B' (kg), je umístěna v těžišti boxu k uložení lyží.
- 2.2.3.7 Maximální technicky přípustná hmotnost působící v bodě spojení musí být umístěna v bodě spojení, jehož zadní převis udává výrobce vozidla.

▼ B

2.2.3.8 Hodnoty Q a Ssp

Třída vozidel	Q (kg)	Ssp (m ²)
Třída I a A	68	0,125 m ²
Třída II	71	0,15 m ²
Třída III a B	71	Nepoužije se

Hmotnost pro jednotlivého člena posádky se stanoví na 75 kg.

2.2.3.9 Počet stojících cestujících nesmí překročit hodnotu S_1/S_{sp} , kde Ssp je jmenovitý prostor určený pro jednoho stojícího cestujícího podle tabulky uvedené v bodě 2.2.3.8.

2.2.3.10 Maximální přípustná hmotnost zavazadel nesmí být méně než:
 $B = 100 \times V$

2.2.4 Výpočty

2.2.4.1 Požadavky bodu 2.2.2 se ověřují při všech konfiguracích uspořádání vnitřního prostoru.

2.2.4.2 Za podmínek stanovených v bodě 2.2.3 nesmí překročit hmotnost působící na každou jednotlivou nápravu nebo na každou skupinu náprav maximální technicky přípustnou hmotnost na takovou nápravu či skupinu náprav.

2.2.4.3 U vozidla vybaveného proměnným počtem sedadel s plochou pro stojící cestující (S_1) a vybaveného pro přepravu invalidních vozíků se požadavky bodů 2.2.2 a 2.2.4.2 musí podle konkrétního situace ověřit pro každou z následujících podmínek:

- při obsazení všech sedadel a následném obsazení zbylé plochy pro stojící cestující (až do maximálního počtu míst k stání uvedeného výrobcem, je-li dosažen) a jestliže ještě zbývá prostor, při obsazení všech ploch pro invalidní vozík;
- při obsazení všech ploch pro stojící cestující (až do maximálního počtu míst k stání uvedeného výrobcem, je-li dosažen) a následném obsazení zbývajících míst pro sedící cestující, a jestliže ještě zbývá prostor, při obsazení všech ploch pro invalidní vozík;
- při obsazení všech ploch pro invalidní vozík, a následném obsazení zbývajících ploch pro stojící cestující (až do maximálního počtu uvedeného výrobcem, je-li dosažen) a pak při obsazení zbývajících dostupných sedadel.

2.2.5 Je-li vozidlo zatíženo na hmotnost uvedenou v bodě 2.2.2, nesmí být hmotnost odpovídající zatížení na přední řízenou nápravu (nápravy) nikdy menší než 20 % maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla „M“.

2.2.6 Pokud má být schválen typ vozidla pro více než jednu třídu, použijí se požadavky oddílu 2 pro každou třídu.

3. **Tažná kapacita**

3.1 Maximální technicky přípustná hmotnost naložené jízdní soupravy nesmí překročit součet maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla a maximální technicky přípustné přípojně hmotnosti.

$$MC \leq M + TM$$

3.2 Maximální technicky přípustná přípojná hmotnost nesmí překročit 3 500 kg.

▼ B

4. **Maximální technicky přípustná hmotnost v bodě spojení**
- 4.1 Maximální technicky přípustná hmotnost působící v bodě spojení musí činit nejméně 4 % maximální přípustné přípojně hmotnosti nebo nejméně 25 kg, přičemž se použije větší z uvedených hodnot.
- 4.2 Výrobce musí uvést v příručce pro uživatele podmínky pro připevnění spojovacího zařízení k motorovému vozidlu.
- 4.2.1 Je-li to vhodné, musí podmínky uvedené v bodě 4.2 zahrnovat maximální technicky přípustnou hmotnost působící v bodě spojení tažného vozidla, maximální přípustnou hmotnost spojovacího zařízení, místa montáže spojovacího zařízení a maximální přípustný zadní převis spojovacího zařízení.
5. **Schopnost rozjezdu do stoupání**
- 5.1 Vozidla konstruovaná pro tažení přípojného vozidla musí být schopna se během pěti minut pětkrát rozjet do stoupání o sklonu nejméně 12 %.
- 5.2 Pro vykonání zkoušky uvedené v bodě 5.1 musí být tažné vozidlo a přípojně vozidlo naloženy tak, aby se jejich hmotnost rovnala maximální technicky přípustné hmotnosti naložené jízdní soupravy.
6. **Výkon motoru**
- 6.1 Motor musí poskytovat výstupní výkon minimálně 5 kW na tunu maximální technicky přípustné hmotnosti naložené jízdní soupravy nebo, není-li vozidlo konstruováno pro tažení přípojného vozidla, maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého samostatného vozidla.
- 6.2 Výkon motoru se měří podle směrnice Rady 80/1269/EHS ⁽¹⁾ nebo podle předpisu EHK OSN č. 85 ⁽²⁾.
7. **Manévrovací schopnosti**
- 7.1 Vozidlo musí být schopno projet v obou směrech po úplné trajektorii 360°, jak je uvedeno na obrázku 1 dodatku 3 k této příloze, aniž by jakékoliv krajní body vozidla vyčnívaly z obvodu vnější kružnice či případně přesahovaly do obvodu kružnice vnitřní.
- 7.1.1 ► **C1** Zkouška se provádí s vozidlem jak za podmínek nenaloženého vozidla (tj. při hmotnosti vozidla v provozním stavu), tak u vozidla zatíženého na maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla. ◀
- 7.1.2 Pro účely bodu 7.1 se v úvahu neberou části, jež mohou přesahovat šířku vozidla uvedené v dodatku 1 k této příloze.
- 7.2 V případě vozidel vybavených zatížitelnou nápravou se požadavek bodu 7.1 uplatní rovněž v případě použití zatížitelné nápravy (zatížitelných náprav).
- 7.3 Požadavky bodu 7.1 se ověřují tímto způsobem:
- 7.3.1 Vozidlo musí projet uvnitř plochy definované dvěma soustřednými kružnicemi, přičemž vnější kružnice má poloměr 12,50 m a vnitřní kružnice poloměr 5,30 m.
- 7.3.2 Krajní přední bod motorového vozidla musí sledovat vnější kružnici (viz obrázek 1 dodatku 3 k této příloze).

⁽¹⁾ Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 46.⁽²⁾ Úř. věst. L 326, 24.11.2006, s. 55.

▼ B

8. **Vybočení zádi**
- 8.1 Vozidlo složené z jedné části
- 8.1.1 Vozidlo je zkoušeno v souladu se zkušební metodou vjíždění (drive-in) popsanou v bodě 8.1.2.
- 8.1.2 Zkušební metoda vjíždění (drive-in)
- U stojícího vozidla se určí vyznačením čáry na zemi svislá rovina tečná k boku vozidla, který směřuje vně kružnice.
- Vozidlo se musí pohybovat ze směru přímého přiblížení do kruhové plochy vymezené podle obrázku 1, přičemž přední kola jsou natočena tak, aby přední bod sledoval obrys vnější kružnice (viz obrázek 2a dodatku 3 k této příloze).
- 8.1.3 ► **C1** Vozidlo musí být zatíženo na svou hmotnost v provozním stavu. ◀
- 8.1.4 Maximální vybočení zádi nesmí přesáhnout 0,60 m.
- 8.2 Vozidla složená ze dvou a více částí
- 8.2.1 Požadavky podle bodu 8.1 se použijí na vozidla složená ze dvou či více částí obdobně.
- V takovém případě se dvě nebo více z tuhých částí srovnají rovnoběžně s rovinou zobrazenou na obrázku 2 b dodatku 3 k této příloze.

ČÁST C

Vozidla kategorií N₂ a N₃

1. **Maximální přípustné rozměry**
- 1.1 Rozměry nesmí přesáhnout následující hodnoty:
- 1.1.1 Délka: 12,00 m.
- 1.1.2 Šířka:
- a) 2,55 m pro jakékoli vozidlo;
- b) 2,60 m v případě vozidel s karosérií s izolovanými stěnami o šířce minimálně 45 mm, jak je uvedeno v dodatku 2 přílohy II směrnice 2007/46/ES;
- 1.1.3 Výška: 4,00 m.
- 1.2 ► **C1** Pro účely měření délky, šířky a výšky musí mít vozidlo hmotnost v provozním stavu a musí být umístěno na vodorovném a rovném povrchu s pneumatikami nahuštěnými na tlak doporučený výrobcem. ◀
- 1.3 Při stanovení délky, šířky a výšky se nebere v úvahu pouze zařízení nebo vybavení uvedené v dodatku 1 této přílohy.
2. **Rozložení hmotnosti vozidel s karosérií**
- 2.1 Postup výpočtu
- Výrazy:
- „M“ maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla;
- „TM“ maximální technicky přípustná přípojná hmotnost;
- „MC“ maximální technicky přípustná hmotnost naložené jízdní soupravy;
- „m_i“ maximální technicky přípustná hmotnost na jednotlivou nápravu, označená indexem „i“, přičemž „i“ se pohybuje od 1 do celkového počtu náprav vozidla;

▼ B

„ m_c “ maximální technicky přípustná hmotnost v bodě spojení;

„ μ_j “ maximální technicky přípustná hmotnost na skupinu náprav, označená indexem „j“, přičemž „j“ se pohybuje od 1 do celkového počtu skupin náprav vozidla.

- 2.1.1 Provedou se vhodné výpočty k zajištění toho, že pro každou technickou konfiguraci v rámci typu jsou splněny požadavky stanovené v bodech 2.2 a 2.3.
- 2.1.2 U vozidel vybavených zatížitelnými nápravami se výpočty podle bodů 2.2 a 2.3 provedou s odpružením těchto zatížitelných náprav při běžné provozní konfiguraci.
- 2.1.3 U vozidel se zdvihatelými nápravami se výpočty podle bodů 2.2 a 2.3 provedou při spuštěných nápravách.

2.2 Obecné požadavky

- 2.2.1 Součet maximálních technicky přípustných hmotností na jednotlivé nápravy společně se součtem maximálních technicky přípustných hmotností na skupiny náprav nesmí být menší než maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla.

$$M \leq \Sigma [m_i + \mu_j]$$

- 2.2.2 U žádné skupiny náprav označené indexem „j“ nesmí být součet maximálně technicky přípustné hmotnosti na jejich nápravách menší než maximální technicky přípustná hmotnost na skupinu náprav.

Kromě toho nesmí být žádná z hmotností m_i menší než část μ_j působící na nápravu „i“, jak určuje rozložení hmotnosti pro uvedenou skupinu náprav.

2.3 Zvláštní požadavky

- 2.3.1 ► **C1** Součet hmotnosti vozidla v provozním stavu, hmotnosti volitelného vybavení, hmotnosti cestujících, hmotnosti spojovacího zařízení, není-li zahrnuta v hmotnosti v provozním stavu, a maximální technicky přípustné hmotnosti v bodě spojení nesmí překročit maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla. ◀
- 2.3.2 Je-li vozidlo zatíženo na svou maximální přípustnou hmotnost naloženého vozidla, nesmí hmotnost přenášená na nápravu „i“ překročit hmotnost m_i na tuto nápravu a hmotnost na skupinu náprav „j“ nesmí překročit hmotnost μ_j .
- 2.3.3 Požadavky bodu 2.3.2 je třeba splnit při těchto podmínkách zatížení:
- 2.3.3.1 Rovnoměrné rozložení užitečné hmotnosti:

▼ C1

vozidlo musí být zatíženo na součet hmotnosti vozidla v provozním stavu a hmotnosti volitelného vybavení, hmotnosti cestujících umístěných v bodech určených k sezení, hmotnosti spojovacího zařízení (není-li zahrnuta v hmotnosti v provozním stavu) a maximální technicky přípustné hmotnosti v bodě spojení a užitečné hmotnosti rovnoměrně rozložené v ložném prostoru.

▼ B

- 2.3.3.2 Nerovnoměrné rozložení užitečné hmotnosti:

▼ C1

vozidlo musí být zatíženo na součet hmotnosti vozidla v provozním stavu a hmotnosti volitelného vybavení, hmotnosti cestujících umístěných v bodech určených k sezení, hmotnosti spojovacího zařízení (není-li zahrnuta v hmotnosti v provozním stavu) a maximální technicky přípustné hmotnosti v bodě spojení a užitečné hmotnosti rozložené podle pokynů výrobce.

▼ B

Za tímto účelem musí výrobce uvést krajní přípustné možné polohy těžiště užitečného zatížení nebo karoserie nebo zařízení nebo vnitřní výbavy (např. od 0,50 m do 1,30 m před první zadní nápravou).

2.3.3.3 Kombinace rovnoměrného a nerovnoměrného rozložení:

Požadavky podle bodů 2.3.3.1 a 2.3.3.2 je třeba splnit současně.

Příklad: nákladní automobil se sklopnou korbou (rovnoměrně rozložené zatížení) s přídatným jeřábem (místní zatížení).

2.3.3.4 Hmotnost přenášená spojovacím zařízením točnice (tahač návěsu):

▼ C1

vozidlo musí být zatíženo na součet hmotnosti vozidla v provozním stavu a hmotnosti volitelného vybavení, hmotnosti cestujících umístěných v bodech určených k sezení, hmotnosti spojovacího zařízení (není-li zahrnuta v hmotnosti v provozním stavu) a maximální technicky přípustné hmotnosti v bodě spojení točnice rozložené podle pokynů výrobce (minimální a maximální předsazení točnice).

▼ B

2.3.3.5 Požadavky bodů 2.3.3.1 musí být dodrženy vždy, je-li vozidlo vybaveno rovnou ložnou plochou.

2.3.4 ► **C1** Je-li vozidlo zatíženo na součet maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla a hmotnosti spojovacího zařízení, není-li zahrnuta v hmotnosti v provozním stavu, a maximální přípustné hmotnosti v bodě spojení tak, aby bylo dosaženo maximálního přípustného maximálního zatížení na zadní skupinu náprav (μ) nebo maximálního přípustného maximálního zatížení na zadní nápravu (m), nesmí být hmotnost působící na přední řízenou nápravu (řízené nápravy) menší než 20 % maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla. ◀2.3.5 V případě vozidel zvláštního určení kategorie N_2 a N_3 ověřuje technická zkušebna splnění požadavků oddílu 2 po dohodě s výrobcem, přičemž se zohlední zvláštní konstrukce vozidla (například autojeřábu).3. **Tažná kapacita**

3.1 Maximální technicky přípustná hmotnost naložené jízdní soupravy nesmí překročit součet maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla a maximální technicky přípustné přípojné hmotnosti.

$$MC \leq M + TM$$

4. **Schopnost rozjezdu do stoupání a stoupavost**

4.1 Vozidla konstruovaná pro tažení přípojného vozidla a zatížená na maximální technicky přípustnou hmotnost naložené jízdní soupravy musí být schopna se během pěti minut pětikrát rozjet do stoupání o sklonu nejméně 12 %.

4.2 Pokud jde o stoupavost, zkouší se u terénních vozidel splnění požadavků podle přílohy II.

4.2.1 Použijí se rovněž požadavky podle oddílu 5 dodatku 1 k příloze II směrnice 2007/46/ES.

5. **Výkon motoru**

5.1 Vozidla musí mít výkon motoru nejméně 5 kW na tunu maximální technicky přípustné hmotnosti naložené jízdní soupravy.

▼ B

5.1.1 V případě tahače přívěsu nebo tahače návěsu určeného pro přepravu nedělitelných nákladů musí být výkon motoru nejméně 2 kW na tunu maximální technicky přípustné hmotnosti naložené jízdní soupravy.

5.2 Výkon motoru se měří podle směrnice 80/1269/EHS nebo podle předpisu EHK OSN č. 85.

6. Manévrovací schopnosti

6.1 Vozidlo musí být schopno projet v obou směrech po úplné trajektorii 360°, jak je uvedeno na obrázku 1 dodatku 3 této přílohy, aniž by jakékoliv krajní body vozidla vyčnívaly z obvodu vnější kružnice či případně přečnívaly do obvodu kružnice vnitřní.

6.1.1 ► **C1** Zkouška se provádí s vozidlem jak za podmínek nenaloženého vozidla (tj. při hmotnosti vozidla v provozním stavu), tak u vozidla zatíženého na maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla. ◀

6.1.2 Pro účely bodu 6.1 se v úvahu neberou části, jež mohou přesahovat šířku vozidla, uvedené v dodatku 1 k této příloze.

6.2 V případě vozidel vybavených zařízením pro zdvihání nápravy se požadavek bodu 6.1 použije rovněž ve zdvižené poloze zdvihatelé nápravy (zdvihatelných náprav) a v případě použití zatížitelné nápravy (zatížitelných náprav).

6.3 Požadavky bodu 6.1 se ověřují tímto způsobem:

6.3.1 Vozidlo musí projet uvnitř plochy definované dvěma soustřednými kružnicemi, přičemž vnější kružnice má poloměr 12,50 m a vnitřní kružnice poloměr 5,30 m.

6.3.2 Krajní přední bod motorového vozidla musí sledovat vnější kružnici (viz obrázek 1 dodatku 3 k této příloze).

7. Maximální vybočení zádi

7.1 Vozidlo je zkoušeno v souladu se zkušební metodou ustáleného stavu popsanou v bodě 7.1.1.

7.1.1 Zkušební metoda ustáleného stavu

7.1.1.2 Vozidlo stojí a jeho přední řízená kola jsou natočena tak, aby vozidlo za pohybu opisovalo svým krajním bodem kružnici o poloměru 12,50 m.

Vyznačením čáry se na zemi určí na zemi svislá rovina tečná k boku vozidla, který směřuje vně kružnice.

Vozidlo se pohybuje vpřed, přičemž přední krajní bod sleduje obrys vnější kružnice o poloměru 12,50 m.

7.2 Maximální vybočení zádi nesmí přesáhnout: (viz obrázek 3 v dodatku 3 k této příloze)

a) 0,80 m;

b) 1,00 m v případě vozidla vybaveného zařízením pro zdvihání nápravy, je-li tato náprava zdvižena nad zem;

c) 1,00 m v případě, že je nejzadnější náprava řízená.

▼ B

ČÁST D

Vozidla kategorie O

1. **Maximální přípustné rozměry**
 - 1.1 Rozměry nesmí přesáhnout následující hodnoty:
 - 1.1.1 Délka
 - a) přívěs: 12,00 m včetně oje;
 - b) návěs: 12,00 m a přední převis.
 - 1.1.2 Šířka
 - a) 2,55 m pro jakékoli vozidlo;
 - b) 2,60 m v případě vozidel s karosérií s izolovanými stěnami o šířce minimálně 45 mm, jak je uvedeno v dodatku 2 k příloze II směrnice 2007/46/ES.
 - 1.1.3 Výška: 4,00 m.
 - 1.1.4 Přední poloměr upevnění návěsu: 2,04 m.
 - 1.2 **► C1** Pro účely měření délky, šířky a výšky musí mít vozidlo hmotnost v provozním stavu a musí být umístěno na vodorovném a rovném povrchu s pneumatikami nahuštěnými na tlak doporučený výrobcem. ◀
 - 1.3 Měření délky, výšky a předního poloměru upevnění se provádí za podmínek vodorovné polohy ložné plochy nebo referenční plochy uvedené ve druhém pododstavci bodu 1.2.1 přílohy 7 předpisu EHK OSN č. 55.

Nastavitelné oje musí být ve vodorovné poloze a sledovat střednici vozidla. Musí být nastaveny na co nejdelší vodorovnou polohu.
 - 1.4 Při stanovení rozměrů uvedených v bodě 1.1 se nebere v úvahu pouze zařízení a vybavení uvedené v dodatku 1 k této příloze.
2. **Rozložení hmotnosti pro vozidla s karosérií**
 - 2.1 Postup výpočtu
Výrazy:
 - „ M “ maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla;
 - „ m_0 “ maximální technicky přípustná hmotnost v předním bodě spojení;
 - „ m_i “ maximální technicky přípustná hmotnost na nápravu, označená indexem „i“, přičemž „i“ se pohybuje od 1 do celkového počtu náprav vozidla;
 - „ m_c “ maximální technicky přípustná hmotnost v zadním bodě spojení;
 - „ μ_j “ maximální technicky přípustná hmotnost na skupinu náprav, označená indexem „j“, přičemž „j“ se pohybuje od 1 do celkového počtu skupin náprav vozidla.
 - 2.1.1 Provedou se vhodné výpočty k zajištění toho, že pro každou technickou konfiguraci v rámci typu jsou splněny požadavky uvedené v bodech 2.2 a 2.3.
 - 2.1.2 U vozidel vybavených zatížitelnými nápravami se výpočty podle bodů 2.2 a 2.3 provedou s odpružením zatížitelných náprav při běžné provozní konfiguraci.
 - 2.1.3 U vozidel se zdvihatelými nápravami se výpočty podle bodů 2.2 a 2.3 provedou při spuštěných nápravách.

▼ B

- 2.2 Obecné požadavky
- 2.2.1 Součet maximálních technicky přípustné hmotnosti v předním bodě spojení a maximální technicky přípustné hmotnosti na jednotlivé nápravy nebo skupinu náprav a maximální technicky přípustné hmotnosti v zadním bodě spojení nesmí být menší než maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla.
- $$M \leq \Sigma [m_0 + m_i + \mu_j + m_c]$$
- 2.2.2 U žádné skupiny náprav označené indexem „j“ nesmí být součet hmotností m_i na jejích nápravách menší než hmotnost μ_j .
- Kromě toho nesmí být žádná z hmotností m_i menší než část μ_j působící na nápravu „i“, jak určuje rozložení hmotností pro uvedenou skupinu náprav.
- 2.3 Zvláštní požadavky
- 2.3.1 **► C1** Součet hmotností vozidla v provozním stavu a hmotnosti volitelného vybavení a maximální technicky přípustné hmotnosti působící v bodě (bodech) spojení nesmí překročit maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla. **◄**
- 2.3.2 Je-li vozidlo zatíženo na svou maximální přípustnou hmotnost naloženého vozidla, nesmí hmotnost přenášená na nápravu „i“ překročit hmotnost m_i na tuto nápravu a hmotnost na skupinu náprav „j“ nesmí překročit hmotnost μ_j .
- 2.3.3 Požadavky bodu 2.3.2 je třeba splnit při těchto podmínkách zatížení:
- 2.3.3.1 Rovnoměrné rozložení užitečné hmotnosti

▼ C1

Vozidlo musí být zatíženo na součet hmotnosti v provozním stavu, hmotnosti volitelného vybavení a užitečné hmotnosti rozložené rovnoměrně na ložné ploše.

▼ B

- 2.3.3.2 Nerovnoměrné rozložení užitečné hmotnosti

▼ C1

Vozidlo musí být zatíženo na součet hmotnosti v provozním stavu, hmotnosti volitelného vybavení a užitečné hmotnosti rozložené podle pokynů výrobce.

▼ B

Za tímto účelem musí výrobce stanovit krajní přípustné možné polohy těžiště užitečného zatížení a/nebo karoserie a/nebo zařízení nebo vnitřní výbavy (např. od 0,50 m do 1,30 m před první zadní nápravou).

- 2.3.3.3 Kombinace rovnoměrného a nerovnoměrného zatížení

Požadavky podle bodů 2.3.3.1 a 2.3.3.2 je třeba splnit současně.

- 2.3.3.4 Požadavky bodů 2.3.3.1 musí být dodrženy vždy, je-li vozidlo vybaveno rovnou ložnou plochou.

- 2.3.4 Zvláštní požadavky na obytné přívěsy

- 2.3.4.1 Minimální užitečná hmotnost (PM) musí splňovat tento požadavek:

$$PM \text{ v kg} \geq 10 (n + L)$$

Kde

„n“ je maximální počet lůžek a

„L“ je celková délka délky karoserie, jak je stanoveno v bodě 6.1.2 normy ISO 7237:1981.

▼ B**3. Požadavky na manévrovací schopnosti**

3.1 Konstrukce přívěsů nebo návěsů musí umožňovat, aby, jsou-li spojeny s tažným vozidlem, jízdní souprava mohla projet v obou směrech po úplné trajektorii 360°, tvořené dvěma soustřednými kružnicemi, přičemž vnější kružnice má poloměr 12,50 m a vnitřní kružnice poloměr 5,30 m, aniž by jakékoliv krajní body tažného vozidla vyčnívaly z obvodu vnější kružnice či jakékoliv krajní body přívěsu nebo návěsu přečnívaly do obvodu kružnice vnitřní.

3.2 U návěsu se požadavek bodu 3.1 považuje za splněný, splňuje-li referenční rozvor jeho náprav „RWB“ tento požadavek:

$$RWB \leq [(12,50 - 2,04)^2 - (5,30 + \frac{1}{2}W)^2]^{1/2}$$

kde:

„RWB“ je vzdálenost mezi osou návěsného čepu a střednicí neřízených náprav,

„W“ je šířka návěsu.

3.3 Má-li jedna nebo několik těchto neřízených náprav zařízení pro zdvihání nápravy, bere se v úvahu referenční rozvor se spuštěnou nebo zdviženou nápravou, podle toho, který je větší.

▼B

Dodatek I

Seznam zařízení nebo vybavení, jež se nemusí brát v úvahu při stanovení krajních rozměrů

1. S výhradou dodatečných omezení stanovených v následujících tabulkách se nemusí brát v úvahu při stanovení krajních rozměrů zařízení a vybavení uvedené v tabulkách I, II a III, jsou-li splněny tyto požadavky:
- a) je-li na přední části namontováno několik zařízení, celkový přesah těchto zařízení nesmí překročit 250 mm;
- b) celkový přesah zařízení a vybavení přidaného k délce vozidla nesmí překročit 750 mm;
- c) s výjimkou zpětných zrcátek nesmí celkový přesah zařízení a vybavení přidaného k šířce vozidla překročit 100 mm.
2. Požadavky stanovené v odst. 1 písm. a) a b) se nepoužijí u zařízení pro nepřímý výhled.

Tabulka I

Délka vozidla

Položka		Kategorie vozidel									
		M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
1.	Zařízení pro nepřímý výhled, jak jsou definována v bodě 2.1 předpisu EHK OSN č. 46 ⁽¹⁾	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2.	Zařízení stěračů a ostřikovačů	x	x	x	x	x	x				
3.	Vnější sluneční clony	—	—	—	—	x	x	—	—	—	—
4.	Systém čelní ochrany se schválením typu v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 ⁽²⁾	x			x						
5.	Přístupové schody a držadla	—	x	x	x	x	x	x	x	x	x
6.	Spojovací zařízení (je-li odnímatelné)	x	x	x	x	x	x	—	—	—	—
7.	Další spojovací zařízení na zádi přípojného vozidla (je-li odnímatelné)	—	—	—	—	—	—	x	x	x	x
8.	Nosič jízdních kol (je-li odnímatelný či zasuvatelný)	x			x	—	—	—	—	—	—
9.	Zvedací plošiny, přístupové rampy a podobná zařízení (jsou-li v neprovozní poloze a nepřesahují-li o více než 300 mm), pokud nezvětšují nákladovou kapacitu vozidla.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
10.	Pomocné prostředky pro výhled a detekci včetně radarů	—	x	x	—	x	x	x	x	x	x
11.	Odolné nárazníky a podobná zařízení	—	—	—	—	x	x	x	x	x	x

▼B

Položka		Kategorie vozidel									
		M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
	6.3 Směrové svítilny	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	6.4 Zadní obrysové svítilny	—	—	—	—	x	x	x	x	x	x
	6.5 Systémy osvětlení provozních dveří	—	x	x	—	—	—	—	—	—	—
7.	Přístupové rampy, zdvihací plošiny a podobná zařízení (jsou-li v neprovozní poloze a za předpokladu, že nevyčnívají více než 10 mm od boku vozidla a dopředu nebo dozadu směřující rohy ramp jsou zaobleny poloměrem nejméně 5 mm); hrany musí být zaobleny poloměrem nejméně 2,5 mm	—	x	x	—	x	x	x	x	x	x
8.	Boční zasouvatelná vodicí zařízení určená k použití ve vodicím systému autobusu, nejsou-li zasunuta	—	—	x	—	—	—	—	—	—	—
9.	Zasouvatelné schody, když jsou používány a vozidlo stojí	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
10.	Pomocné prostředky pro výhled a detekci včetně radarů	—	x	x	—	x	x	x	x	x	x
11.	Zařízení a vybavení speciálně konstruované za účelem snížení aerodynamického odporu, pokud nepřesahují na každé straně o více než 50 mm od krajní šířky vozidla a nezvětšují nákladovou kapacitu vozidla. Taková zařízení musí být konstruována tak, aby byla zatažitelná, stojí-li vozidlo, aby nebyla překročena maximální přípustná šířka, a aby neohrožovala možnost využití vozidla v rámci intermodální dopravy. Jsou-li zařízení a vybavení použita, šířka vozidla nesmí překročit 2 650 mm.	—	—	—	x	x	x	x	x	x	x
12.	Zařízení s celními plombami a jejich ochrana	—	—	—	x	x	x	x	x	x	x
13.	Zařízení pro připoutání plachty a jejich ochrana, jež nepřesahují o více než 20 mm, jsou-li umístěna ve výšce do 2,0 m nad zemí, a jež nepřesahují o více než 50 mm, jsou-li umístěna ve výšce nad 2,0 m nad zemí. Hrany musí být zaobleny poloměrem nejméně 2,5 mm	—	—	—	x	x	x	x	x	x	x

▼ **B**

Položka		Kategorie vozidel									
		M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
14.	Vyčnívající ohebné části systému proti rozstříku uvedené v nařízení Komise (EU) č. 109/2011 (*)	—	—	—	—	x	x	—	—	x	x
15.	Ohebné blatníky, jež nejsou zahrnuty v položce 14	—	x	x	x	x	x	x	x	x	x
16.	Sněhové řetězy	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
17.	Bezpečnostní zábradlí u vozidel pro přepravu automobilů Pouze v případě vozidel určených a konstruovaných k přepravě nejméně dvou dalších vozidel, u nichž jsou bezpečnostní zábradlí umístěna ve výšce přesahující 2,0 m nad zemí, avšak nejvýše ve výšce 3,70 m nad zemí, a nepřesahují o více než 50 mm krajní stranu vozidla. Šířka vozidla nesmí překročit 2 650 mm.	—	—	—	—	x	x	—	—	x	x

(*) Úř. věst. L 34, 9.2.2011, s. 2.

Tabulka III
Výška vozidla

		M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
1.	Anténa rádiového přijímače či rádiové navigace	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2.	Pantografy nebo trolejové sběrače ve zdvižené poloze	—	—	x	—	—	—	—	—	—	—

▼B*Dodatek 2***Přípustné odchylky pro schválení typu a shodnost výroby****1. Rozměry**

- 1.1 Celková délka, šířka a výška se měří podle bodu 1.2 částí A až D této přílohy.
- 1.2 Pokud nejsou překročeny mezní hodnoty stanovené v bodě 1.1 částí A až D této přílohy, mohou se skutečné rozměry lišit od rozměrů uváděných výrobcem maximálně o 3 %.

2. ►C1 Hmotnost v provozním stavu a skutečná hmotnost vozidla ◀

- 2.1 ►C1 Hmotnost v provozním stavu se ověřuje podle skutečné hmotnosti zvážení vozidla a odečtením hmotnosti namontovaného volitelného vybavení. ◀ Pro tyto účely musí váhy splňovat požadavky podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/23/ES ⁽¹⁾.
- 2.2 ►C1 Hmotnost v provozním stavu určená v souladu s požadavky bodu 2.1 se může odchýlit od jmenovité hodnoty uvedené v bodě 2.6 písm. b) přílohy I nebo v oddíle I, části A nebo B přílohy III směrnice 2007/46/ES nebo v příslušné položce prohlášení o shodě nejvíce o: ◀
 - a) 3 %, pokud jde o spodní a horní přípustné odchylky (= záporné a kladné odchylky od deklarované hodnoty) u vozidel M, N a O s výjimkou vozidel zvláštního určení;
 - b) 5 %, pokud jde o spodní a horní přípustné odchylky (= záporné a kladné odchylky od deklarované hodnoty) u vozidel zvláštního určení;
 - c) 5 %, pokud jde o spodní a horní přípustné odchylky (= záporné a kladné odchylky od deklarované hodnoty) pro účely čl. 12 odst. 2 směrnice 2007/46/ES.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 122, 16.5.2009, s. 6.

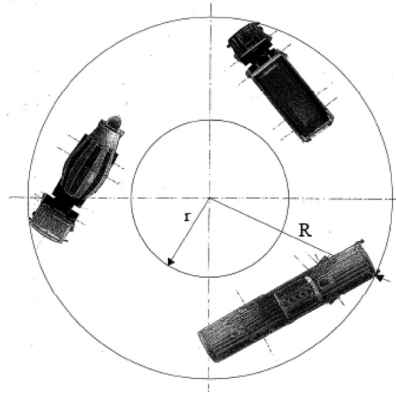
▼ B

Dodatek 3

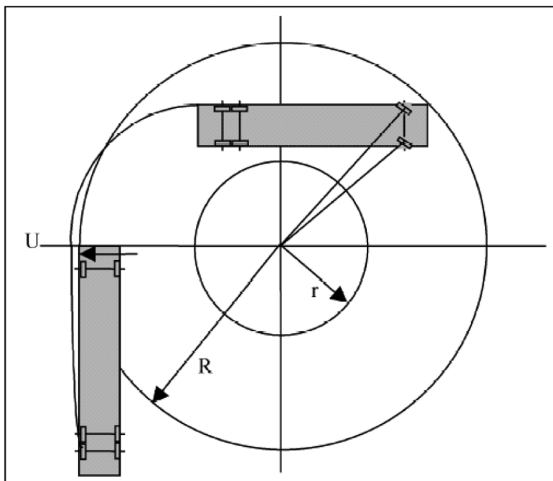
Obrázky týkající se požadavků na manévrovací schopnosti

Obrázek 1

Kruh manévrování = 5,3 m R = 12,5 m



Obrázek 2

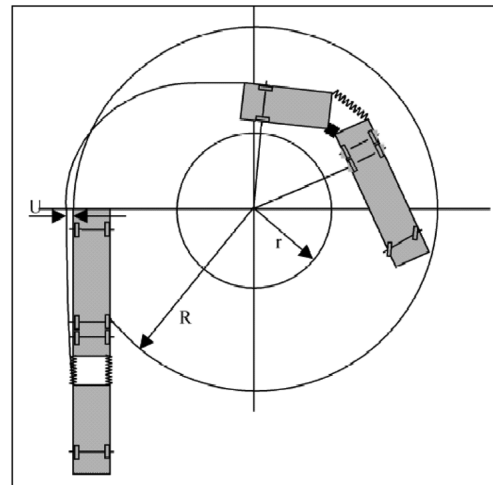
Metoda vjíždění pro vozidla M₂ a M₃

Obrázek 2a

Vybočení zádí (nekloubová vozidla)

R = 12,5 m

r = 5,3 m

 $U_{\max} \leq 60 \text{ cm}$ 

Obrázek 2b

Vybočení zádí (kloubová vozidla)

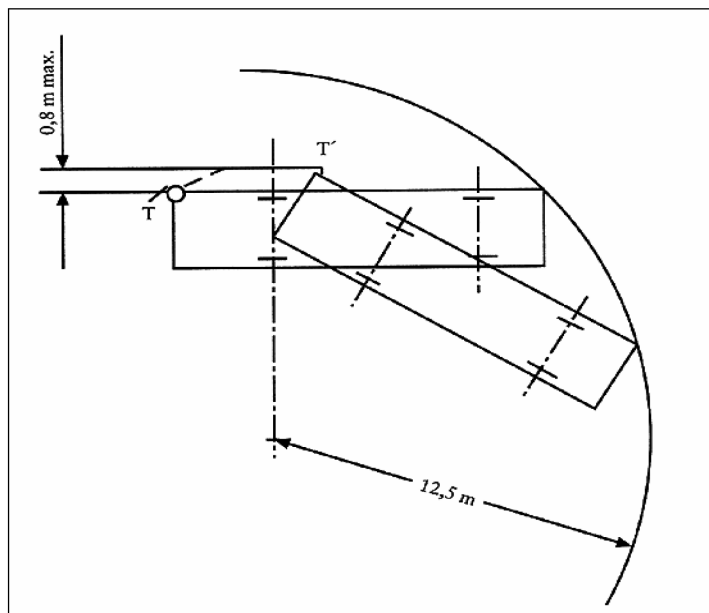
R = 12,5 m

r = 5,3 m

 $U_{\max} \leq 60 \text{ cm}$

▼B

Obrázek 3

Metoda ustáleného stavu pro vozidla N₂ a N₃



PŘÍLOHA II

STOUPAVOST TERÉNNÍCH VOZIDEL

1. Obecně

- 1.1 Tato příloha stanoví technické požadavky pro účely ověřování stoupavosti vozidla za účelem zařazení do kategorie terénní vozidla v souladu s oddílem 4 části A přílohy II směrnice 2007/46/ES.
- 1.2 Technická zkušebna ověří, zda lze úplné nebo dokončené vozidlo nebo tahač návěsu považovat za terénní vozidlo podle požadavků uvedených v příloze II směrnice 2007/46/ES.
- 1.3 U nedokončených vozidel se toto ověření provádí pouze na žádost výrobce.

2. Zkušební podmínky

2.1 Stav vozidla

- 2.1.1 Vozidlo se připraví podle podmínek doporučených výrobcem a vybaví vybavením uvedeným v příloze I směrnice 2007/46/ES.
- 2.1.2 Nastavení brzd, spojky (příp. její obdoby), motoru a převodové skříně se provede podle doporučení výrobce pro účely jízdy v terénu.
- 2.1.3 V případě pneumatik se musí jednat o pneumatiky doporučené pro použití v terénu. Hloubka běhounu musí odpovídat minimálně 90 % hloubky běhounu nové pneumatiky. Tlak v pneumatice musí být upraven na hodnotu doporučenou výrobcem pneumatiky.
- 2.1.4 Vozidlo musí být zatíženo na svou maximální přípustnou technickou hmotnost naloženého vozidla, přičemž zatížení je rozloženo rovnoměrně ve vztahu k rozložení maximální hmotnosti na nápravy uváděné výrobcem.

Například vozidlo o 7,5 tunách s maximální hmotností na přední nápravu 4 tuny a s maximální hmotností na zadní nápravu 6 tun musí být zkoušeno s váhou 3 tun (40 %) na přední nápravě a 4,5 tun (60 %) na zadní nápravě.

2.2 Podmínky zkušební dráhy

- 2.2.1 Povrch zkušební dráhy musí být suchý, asfaltový či betonový.
- 2.2.2 Stoupání musí vykazovat stálou procentní hodnotu 25 % s tolerancí + 3 % ($\theta = 14$ stupňů).
- 2.2.3 Po dohodě s výrobcem lze zkoušku provést na stoupání, jež vykazuje procentní hodnotu převyšující 25 %. Zkouška musí být provedena s maximálními hodnotami sníženými s ohledem na zkušební podmínky.

Tyto podmínky musí být uvedeny ve zprávě.

- 2.2.4 Povrch dráhy musí vykazovat dobrý koeficient přilnavosti.

Index smykového odporu („SRI“) povrchu se měří podle normy CEN/TS 13036-2: 2010 Vlastností povrchu silnic a letišť – Zkušební metody – část 2: Hodnocení smykového odporu povrchu zpevněné silnice pomocí dynamických měřicích systémů.

Zaznamenává se průměrná hodnota SRI.

▼B

3. Zkušební postup

- 3.1 Vozidlo musí být nejprve umístěno na vodorovném povrchu.
- 3.2 Režim trakce musí být nastaven pro použití v terénu. Zařazený rychlostní stupeň (zařazené rychlostní stupně) musí umožňovat stálou rychlost.
- 3.3 Použijí se oddíly 4 a 5 dodatku 1 k příloze II směrnice 2007/46/ES.

▼B*PŘÍLOHA III***PODMÍNKY ROVNOCENNOSTI ODPRUŽENÍ S PNEUMATICKÝM ODPRUŽENÍM**

1. Tato příloha stanoví technické podmínky týkající se rovnocennosti odpružení s pneumatickým odpružením hnací nápravy (hnacích náprav) vozidla.
2. Systém odpružení bude uznán rovnocenný se systémem pneumatického odpružení, jestliže splňuje tyto požadavky:
 - 2.1 Při volném neustáleném nízkokmitočtovém svislém kmitání odpružené hmoty nad hnací nápravou nebo skupinou náprav nesmí změřený kmitočet a velikost tlumení při odpružení zatíženém svým maximálním zatížením překročit mezní hodnoty uvedené v bodech 2.3 až 2.6.
 - 2.2 Každá náprava musí být vybavena hydraulickými tlumiči. U skupin náprav musí být tlumiče umístěny tak, aby co nejvíce snížily kmitání skupin náprav.
 - 2.3 Střední hodnota poměrného tlumení D_m musí být větší než 20 % kritického tlumení pro odpružení za jeho běžných podmínek s namontovanými a funkčními hydraulickými tlumiči.
 - 2.4 Poměrné tlumení D_r odpružení se všemi hydraulickými tlumiči odstraněnými nebo vyřazenými z činnosti nesmí být větší než 50 % D_m .
 - 2.5 Kmitočet odpružené hmoty nad hnací nápravou nebo skupinou náprav při volném neustáleném svislém kmitání nesmí být vyšší než 2,0 Hz.
 - 2.6 Postupy zkoušek měřících frekvenci a tlumení se stanovují v bodě 3.

3. Zkušební postup**3.1 Frekvence a tlumení**

- 3.1.1 Volné kmitání odpružené hmoty je dáno touto rovnicí:

$$M \frac{d^2Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + KZ = 0$$

Kde

„ M “ je odpružená hmota (kg),

„ Z “ je svislé posunutí odpružené hmoty (m),

„ C “ je celkový koeficient tlumení (N.s/m) a

„ K “ je celková svislá tuhost (N/m) měřeno mezi povrchem vozovky a odpruženou hmotou (N/m).

- 3.1.2 Frekvence kmitání („ F “ v Hz) odpružené hmoty je dána touto rovnicí:

$$F = \frac{1}{2\pi} \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

- 3.1.3 Tlumení je kritické při $C = C_0$,

kde

$$C_0 = 2\sqrt{KM}$$

Poměrné tlumení je dáno poměrem koeficientu tlumení a kritického tlumení C/C_0 .

▼ B

3.1.4 V průběhu volné přechodné oscilace odpružené hmoty vozidla sleduje svislá změna polohy hmotnosti odpružených částí vozidla tlumící sinusovou stopu (obrázek 2). Kmitočet je možno odhadnout měřením času během tolika cyklů, kolik lze pozorovat. Velikost tlumení může být odhadnuta měřením výšek po sobě následujících vrcholů kmitů v totéž směru.

3.1.5 Je-li vrcholová amplituda prvního a druhého cyklu kmitání A_1 a A_2 , pak je tlumící koeficient D dán touto rovnicí:

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \ln \frac{A_1}{A_2}$$

„ln“ je přirozený logaritmus poměru amplitud.

3.2 Zkušební postup

Při určování poměrného tlumení D_m , poměrného tlumení bez hydraulických tlumičů D_r a kmitočtu kmitání odpružení F pomocí zkoušky musí naložené vozidlo buď:

- a) přejet nízkou rychlostí ($5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$) stupeň vysoký 80 mm, jehož profil je znázorněn na obrázku 1. Přechodná oscilace, která má být analyzována z hlediska frekvence a tlumení, se projeví poté, co kola hnací nápravy opustila stupeň;
- b) být taženo za svůj rám dolů tak, aby hnací náprava byla zatížena na 1,5násobek své maximální statické hodnoty. Vozidlo stlačené dolů se náhle uvolní a analyzuje se následné kmitání;
- c) být zvednuto za svůj rám tak, aby se odpružená hmota zvedla nad hnací nápravu o 80 mm. Poté se vozidlo náhle spustí a analyzuje se následné kmitání;
- d) být podrobena jiným postupům, jestliže výrobce ke spokojenosti technické zkušebny prokáže, že jsou rovnocenné.

3.3 Zkušební zařízení vozidla a podmínky zatížení

3.3.1 Vozidlo musí být vybaveno snímačem svislého zdvihu mezi hnací nápravou a rámem, přímo nad hnací nápravou. Z křivky tlumení se zjistí tlumení změřením časového intervalu mezi prvním a druhým vrcholem kmitů při stlačení.

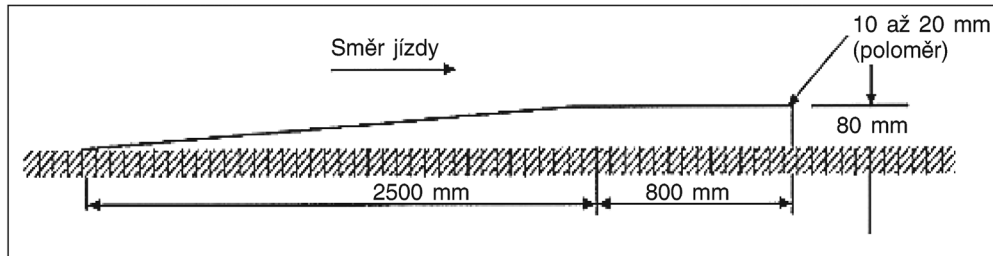
U hnacích dvounáprav se snímače svislého zdvihu instalují mezi každou hnací nápravou a rámem, přímo nad nápravou.

3.3.2 Pneumatiky musí být nahuštěny na příslušný tlak doporučený výrobcem vozidla.

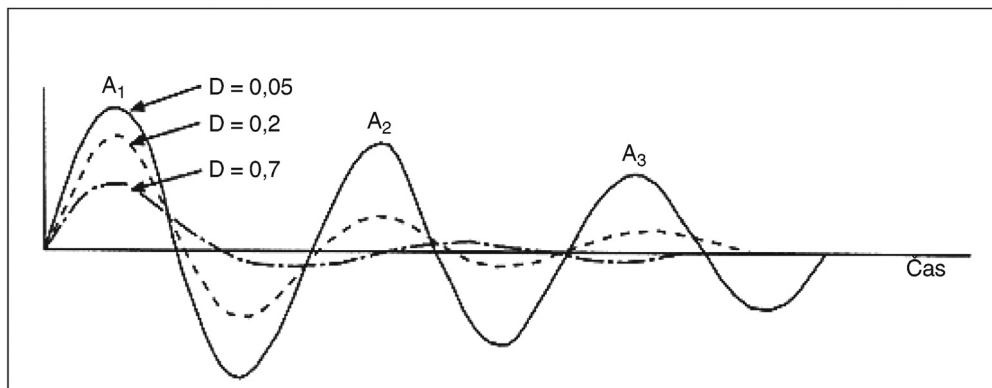
3.3.3 Zkouška k ověření rovnocennosti odpružení se provádí při maximální technicky přípustné hmotnosti na nápravu nebo skupinu náprav, přičemž se předpokládá, že rovnocennost platí pro všechny nižší hmotnosti.

▼ **B**

Obrázek 1
Stupeň pro zkoušky odpružení



Obrázek 2
Tlumená odezva při přechodném volném kmitání





PŘÍLOHA IV

TECHNICKÉ POŽADAVKY TÝKAJÍCÍ SE MONTÁŽE ZDVIHATELNÉ NEBO ZATÍŽITELNÉ NÁPRAVY (ZDVIHATELNÝCH NEBO ZATÍŽITELNÝCH NÁPRAV) VE VOZIDLECH

1. Je-li vozidlo vybaveno jednou nebo několika zdvihatelnými nebo zatížitelnými nápravami, musí se zajistit, aby za běžných provozních podmínek nebyly překročeny hodnoty maximální přípustné hmotnosti na nápravu nebo skupinu náprav pro registraci/provoz. Za tím účelem se zdvihatelná nebo zatížitelná náprava (zdvihatelné nebo zatížitelné nápravy) musí samočinně spustit k zemi nebo být automaticky zatížena (zatíženy), je-li nejbližší náprava (nápravy) skupiny nebo přední náprava (nápravy) motorového vozidla zatížena (zatíženy) na svou maximální přípustnou hmotnost (maximální přípustné hmotnosti) pro registraci/provoz.

Je-li zdvihatelná náprava ve zdvižené poloze, musí být za účelem bezpečné jízdy vozidla za všech podmínek zajištěno, aby byla i nadále dostatečně zatížena řízená náprava (řízené nápravy). Výrobce vozidla pro tento účel stanoví v případě nedokončených vozidel minimální hmotnost na řízenou nápravu (řízené nápravy).

2. Všechna zařízení pro zdvihání nápravy namontovaná ve vozidle, jakož i systémy pro jejich činnost, musí být konstruovány a namontovány tak, aby byly chráněny proti nesprávnému použití nebo nedovolenému zásahu.
3. Požadavky pro rozjezd vozidel na kluzkém povrchu a pro zlepšení jejich manévrovacích schopností
- 3.1 Za účelem zlepšení rozjezdu motorových vozidel nebo jízdních souprav na kluzkém povrchu, ke zvýšení trakční schopnosti pneumatik na takovém povrchu a zlepšení manévrovacích schopností může být odchylně od požadavků podle bodu 1 prostřednictvím zařízení pro zdvihání nápravy uvedena v činnost zdvihatelná či zatížitelná náprava (zdvihatelné či zatížitelné nápravy) motorového vozidla nebo návěsu, aby se zvýšilo či snížilo zatížení hnací nápravy motorového vozidla, a to při splnění těchto podmínek:
 - a) hmotnost odpovídající zatížení na jednotlivé nápravy vozidla může překročit maximální přípustnou hmotnost stanovenou v členském státě až o 30 %, není-li překročena hodnota, jež je pro tento zvláštní účel uvedena výrobcem;
 - b) hmotnost odpovídající zbývajícimu zatížení přední nápravy (předních náprav) musí být větší než nula (tj. v případě zadní zatížitelné nápravy s velkým zadním převisem se vozidlo nesmí překloupat);
 - c) zdvihatelná nebo zatížitelná náprava (zdvihatelné nebo zatížitelné nápravy) musí být ovládána (ovládány) pouze zvláštním ovládacím zařízením;
 - d) jakmile se vozidlo rozjede a dokud nepřekročí rychlost 30 km/h, musí se náprava samočinně spustit na zem nebo se musí opět zatížit.

▼ B*PŘÍLOHA V*

ČÁST A
INFORMAČNÍ DOKUMENT
 POVINNÝ VZOR

Informační dokument č. ... pro ES schválení typu motorového vozidla a jeho přípojných vozidel z hlediska hmotností a rozměrů vozidla.

Následující informace se spolu se soupisem obsahu dodávají trojmo. Všechny výkresy musí být vyhotoveny ve vhodném měřítku, musí být dostatečně podrobné a musí mít formát A4 nebo být na tento formát složeny. Případné fotografie musí být dostatečně podrobné.

- 0. ÚVOD
- 0.1 Značka (obchodní název výrobce):
- 0.2 Typ:
- 0.2.1 Obchodní název (názvy) (je-li/jsou-li k dispozici):
- 0.4 Kategorie vozidla (°):
- 0.5 Název společnosti a adresa výrobce:
- 0.8 Název (názvy) a adresa (adresy) montážního závodu (závodů):
- 0.9 Název a adresa případného zástupce výrobce:
- 1. OBECNÉ KONSTRUKČNÍ VLASTNOSTI VOZIDLA
- 1.1 Fotografie a/nebo výkresy představitele typu vozidla:
- 1.2 Rozměrový výkres celého vozidla:
- 1.3 Počet náprav a kol:
- 1.3.1 Počet a umístění náprav s dvojitou montáží kol:
- 1.3.2 Počet a umístění řízených náprav:
- 1.3.3 Hnací nápravy (počet, umístění, propojení):
- 1.4 Podvozek (existuje-li) (celkový výkres):
- 1.7 Kabina řidiče (bezkapotová nebo kapotová) (°):
- 1.9 Uveďte, zda je tažné vozidlo určeno k tažení návěsů nebo jiných přípojných vozidel a zda je přípojně vozidlo návěsem, ojí taženým přívěsem, přívěsem s nápravami uprostřed nebo tuhým přívěsem: ...
- 1.10 Uveďte, zda jsou vozidla zvláště konstruovaná pro přepravu nákladů s řízenou teplotou:

▼ B

2. HMOTNOSTI A ROZMĚRY ^(f) ^(g) ⁽⁷⁾
(v kg a mm) (případně uveďte odkaz na výkres)
- 2.1 **Rozvor (rozvory) náprav (plně naloženého vozidla) ^(g1):**
- 2.1.1 Vozidla s dvěma nápravami:
- 2.1.2 Vozidla s třemi nebo více nápravami
- 2.1.2.1 Vzdálenost mezi sousedními nápravami od nejpřednější po nejzadnější nápravu:
- 2.1.2.2 Celková vzdálenost mezi nápravami:
- 2.2 **Točnice**
- 2.2.1 U návěsů
- 2.2.1.1 Vzdálenost mezi osou návěsného čepu a nejzadnějším koncem návěsu:
- 2.2.1.2 Maximální vzdálenost mezi osou návěsného čepu a kterýmkoli bodem předku návěsu:
- 2.2.1.3 Referenční rozvor návěsu (jak je vyžadován podle přílohy I části D bodu 3.2 nařízení (EU) č. 1230/2012:
- 2.2.2 U tahačů návěsů
- 2.2.2.1 Představení točnice (maximální a minimální; u nedokončeného vozidla uveďte přípustné hodnoty) ^(g2):
- 2.3 **Rozchod (rozchody) kol a šířka (šířky) náprav**
- 2.3.1 Rozchod kol u jednotlivých řízených náprav ^(g4):
- 2.3.2 Rozchod kol u všech ostatních náprav ^(g4):
- 2.4 **Rozsah rozměrů vozidla (vnějších)**
- 2.4.1 U podvozku bez karoserie
- 2.4.1.1 Délka ^(g5):
- 2.4.1.1.1 Maximální přípustná délka:
- 2.4.1.1.2 Minimální přípustná délka:
- 2.4.1.1.3 U přípojných vozidel maximální přípustná délka oje ^(g6):
- 2.4.1.2 Šířka ^(g7):
- 2.4.1.2.1 Maximální přípustná šířka:
- 2.4.1.2.2 Minimální přípustná šířka:
- 2.4.1.3 Výška ^(g8) (u výškově nastavitelného odpružení náprav uveďte obvyklou jízdní polohu):
- 2.4.1.4 Přední převis ^(g9):
- 2.4.1.4.1 Nájezdový úhel ^(g10) ⁽⁴⁾: ... stupňů.
- 2.4.1.5 Zadní převis ^(g11):
- 2.4.1.5.1 Zadní nájezdový úhel ^(g12) ⁽⁴⁾: ... stupňů.
- 2.4.1.5.2 Minimální a maximální přípustný převis spojovacího bodu ^(g13):
- 2.4.1.6 Světlná výška (podle definice v příloze II dodatku 1 bodech 3.1.1 a 3.2.1 směrnice 2007/46/ES)
- 2.4.1.6.1 Mezi nápravami:
- 2.4.1.6.2 Pod přední nápravou/předními nápravami:

▼ B

- 2.4.1.6.3 Pod zadní nápravou/zadními nápravami:
- 2.4.1.8 Poloha těžiště karoserie a/nebo vnitřní výbavy a/nebo zařízení vozidla a/nebo užitečného zatížení (minimálního a maximálního):
- 2.4.2 U podvozku s karoserií
- 2.4.2.1 Délka (^{e5}):
- 2.4.2.1.1 Délka ložného prostoru:
- 2.4.2.2 Šířka (^{e7}):
- 2.4.2.2.1 Tloušťka stěn (u vozidel konstruovaných pro přepravu nákladů s řízenou teplotou):
- 2.4.2.3 Výška (^{e8}) (u výškově nastavitelného zavěšení náprav uveďte obvyklou jízdní polohu):
- 2.4.2.4 Přední převis (^{e9}):
- 2.4.2.4.1 Nájezdový úhel (^{e10}) (⁴): ... stupňů.
- 2.4.2.5 Zadní převis (^{e11}):
- 2.4.2.5.1 Zadní nájezdový úhel (^{e12}) (⁴): ... stupňů.
- 2.4.2.5.2 Minimální a maximální přípustný převis spojovacího bodu (^{e13}):
- 2.4.2.6 Světlná výška (podle definice v příloze II dodatku 1 bodech 3.1.1 a 3.2.1 směrnice 2007/46/ES) (⁴)
- 2.4.2.6.1 Mezi nápravami:
- 2.4.2.6.2 Pod přední nápravou/předními nápravami:
- 2.4.2.6.3 Pod zadní nápravou/zadními nápravami:
- 2.4.2.8 Polohy těžiště užitečného zatížení (v případě nerovnoměrného rozložení nákladu):
- 2.4.3 U karoserie schválené bez podvozku (vozidla M₂ a M₃)
- 2.4.3.1 Délka (^{e5}):
- 2.4.3.2 Šířka (^{e7}):
- 2.4.3.3 Výška (^{e8}) na uvažovaném typu (typech) podvozku (u výškově nastavitelného zavěšení náprav uveďte obvyklou jízdní polohu):
- 2.5 **Minimální hmotnost na řízenou nápravu (řízené nápravy) u nedokončených vozidel:**
- 2.6 **► C1 Hmotnost v provozním stavu ^(b) ◀**
- a) minimální a maximální hodnota pro každou variantu:
- 2.6.1 Rozložení této hmotnosti na nápravy a, u návěsu, přívěsu s nápravami uprostřed, nebo tuhého přívěsu zatížení v bodě spojení:
- a) minimální a maximální hodnota pro každou variantu:
- 2.6.2 Hmotnost volitelného vybavení (viz definice čl. 2 odst. 5 nařízení (EU) č. 1230/2012:
- 2.8 **Technicky přípustná maximální hmotnost naloženého vozidla ⁽ⁱ⁾:**
- 2.8.1 Rozložení této hmotnosti na nápravy a, u návěsu, přívěsu s nápravami uprostřed nebo tuhého přívěsu, zatížení v bodě spojení:
- 2.9 **Maximální technicky přípustná hmotnost na každou z náprav: .**
- 2.10 **Maximální technicky přípustná hmotnost na každou skupinu náprav:**

▼ B

- 2.11 **Maximální technicky přípustná přípojná hmotnost u tažného vozidla**
 pro:
- 2.11.1 přívěs:
- 2.11.2 návěs:
- 2.11.3 přívěs s nápravami uprostřed:
- 2.11.4 tuhý přívěs:
- 2.11.4.1 Maximální poměr převisu spojovacího zařízení (l) k rozvoru náprav:
- 2.11.4.2 Maximální hodnota-V: ... kN.
- 2.11.5 Maximální technicky přípustná hmotnost naložené jízdní soupravy:
- 2.11.6 Maximální hmotnost nebrzděného přípojného vozidla:
- 2.12 **Maximální technicky přípustná hmotnost v bodě spojení:**
- 2.12.1 tažného vozidla:
- 2.12.2 návěsu, přívěsu s nápravami uprostřed nebo tuhého přívěsu:
- 2.12.3 Maximální přípustná hmotnost spojovacího zařízení (pokud není montováno výrobcem):
- 2.16 **Uvažované maximální přípustné hmotnosti pro registraci/provoz (není povinné)**
- 2.16.1 Maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla pro registraci/provoz (5):
- 2.16.2 Maximální přípustná hmotnost pro registraci/provoz na každou nápravu a u návěsu nebo u přívěsu s nápravami uprostřed uvažovaná hmotnost v bodě spojení podle výrobce, pokud je tato hmotnost nižší než maximální technicky přípustná hmotnost v bodě spojení (5):
- 2.16.3 Maximální přípustná hmotnost pro registraci/provoz na každou skupinu náprav (5):
- 2.16.4 Maximální přípustná přípojná hmotnost pro registraci/provoz (5):
- 2.16.5 Maximální přípustná hmotnost jízdní soupravy pro registraci/provoz (5):
3. **HNACÍ JEDNOTKA (k)**
- 3.1 **Výrobce motoru:**
- 3.2 **Motor s vnitřním spalováním**
- 3.2.1.8 Maximální netto výkon (a): ... kW při ... min⁻¹ (hodnota uváděná výrobcem)
- Poznámka:* pro účely tohoto nařízení je možné odkazovat na motor s nejnižším výkonem.
- 3.3 **Elektrický motor**
- 3.3.1.1 Maximální hodinový výkon: ... kW
- 3.4 **Jiné motory nebo jejich kombinace**
- 3.4.1 Hybridní elektrické vozidlo: ano/ne (l)
- 3.4.5.4 Maximální výkon: ... kW

▼ B

4. PŘEVODY (P)
- 4.1 **Výkres převodového ústrojí** (4):
5. NÁPRAVY
- 5.1 Popis každé nápravy:
- 5.2 Model:
- 5.3 Typ:
- 5.4 Umístění zdvihatelne nápravy (zdvihatelných náprav):
- 5.5 Umístění zatížitelné nápravy (zatížitelných náprav):
6. ODPRUŽENÍ
- 6.1 Výkresy uspořádání odpružení:
- 6.2 Typ a konstrukce odpružení každé nápravy nebo skupiny náprav nebo kola:
- 6.2.3 Pneumatické odpružení hnací nápravy (náprav): ano/ne (1)
- 6.2.3.1 Odpružení hnací nápravy (hnacích náprav) rovnocenné pneumatickému odpružení: ano/ne (1)
- 6.2.3.2 Frekvence a tlumení svislého kmitání odpružené hmoty:
- 6.2.4 Pneumatické odpružení volně se otáčející nápravy (volně se otáčejících náprav): ano/ne (1)
- 6.2.4.1 Odpružení volně se otáčející nápravy (náprav) rovnocenné pneumatickému odpružení: ano/ne (1)
- 6.2.4.2 Frekvence a tlumení svislého kmitání odpružené hmoty:
- 6.3 Rozložení hmotnosti mezi nápravy, jež tvoří skupinu náprav (je-li nezbytné, připojte příslušné grafické znázornění):
- 6.6 Pneumatiky a kola
- 6.6.1 Kombinace pneumatika/kolo (f)
- a) u pneumatik uveďte
- i) označení rozměru:
- ii) index únosnosti:
- iii) symbol kategorie rychlosti:
- 6.6.1.1 Nápravy
- 6.6.1.1.1 Náprava 1:
- 6.6.1.1.2 Náprava 2:
- atd.
9. KAROSERIE
- 9.1 Druh karoserie podle kódů stanovených v části C přílohy II:
- 9.10.3 Sedadla
- 9.10.3.1 Počet míst k sezení (s):
- 9.10.3.1.1 Umístění a uspořádání:
- 9.10.3.5 Souřadnice nebo výkres R-bodu (f)
- 9.10.3.5.1 Sedadlo řidiče:
- 9.10.3.5.2 Ostatní místa k sezení:
- 9.25 Zařízení konstruovaná za účelem snížení aerodynamického odporu
- 9.25.1 Výkres a technický popis zařízení:

▼ B

11. SPOJENÍ TAŽNÝCH VOZIDEL S PŘÍPOJNÝMI VOZIDLY A NÁVĚSY
- 11.1 Třída a druh namontovaných spojovacích zařízení nebo zařízení určených k montáži:
- 11.2 Parametry D, U, S a V namontovaných spojovacích zařízení nebo minimální parametry D, U, S a V spojovacích zařízení určených k montáži: ... daN
13. ZVLÁŠTNÍ USTANOVENÍ PRO AUTOBUSY A AUTOKARY
- 13.1 Třída vozidla: třída I/třída II/třída III/třída A/třída B ⁽¹⁾
- 13.2 Plocha pro cestující (m²)
- 13.2.1 Celková (S₀):
- 13.2.2 Horní podlaží (S_{0a}) ⁽¹⁾:
- 13.2.3 Dolní podlaží (S_{0b}) ⁽¹⁾:
- 13.2.4 Pro stojící cestující (S₁):
- 13.3 Počet míst (k sezení a stání)
- 13.3.1 Celkem (N):
- 13.3.2 Horní podlaží (N_a) ⁽¹⁾:
- 13.3.3 Dolní podlaží (N_b) ⁽¹⁾:
- 13.4 Počet míst k sezení
- 13.4.1 Celkem (A):
- 13.4.2 Horní podlaží (A_a) ⁽¹⁾:
- 13.4.3 Dolní podlaží (A_b) ⁽¹⁾:
- 13.4.4 Počet míst pro invalidní vozíky u vozidel kategorie M₂ a M₃:
- 13.7 Objem zavazadlového prostoru (m³):
- 13.12 Výkres s rozměry zobrazující vnitřní uspořádání, pokud jde o místa k sezení, plochu pro stojící pasažéry, uživatele invalidních vozíků, zavazadlové prostory včetně případných příhrádek a boxu k uložení lyží

Vysvětlivky

- ⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte (mohou nastat případy, kdy není třeba škrtnat nic, pokud vyhovuje více položek).
- ⁽⁴⁾ Pouze pro účely vymezení terénních vozidel.
- ⁽⁵⁾ Uveďte takovým způsobem, aby byla zřejmá skutečná hodnota pro každou technickou konfiguraci typu vozidla.
- ⁽⁷⁾ Musí být uvedeno volitelné vybavení, jež ovlivňuje rozměry vozidla.
- ^(b) Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typu vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týká tento informační dokument, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).
- ^(c) Klasifikace podle definic uvedených v části A přílohy II.
- ^(e) „Bezkapotové provedení“ podle definice v bodě 2.7 přílohy I směrnice Rady 74/297/EHS ⁽¹⁾
- ⁽¹⁾ Úř. věst. L 165, 20.6.1974, s. 16.
- ^(f) Pokud existuje jedna verze se standardní kabinou a jiná s kabinou s lůžky, uveďte obě řady údajů o hmotnosti a rozměrech.
- ^(g) Norma ISO 612:1978 – Road vehicles – Dimensions of motor vehicles and towed vehicles – terms and definitions.
- ^(g¹) — bod č. 6.4
- ^(g²) — bod č. 6.19.2
- ^(g³) — bod č. 6.20
- ^(g⁴) — bod č. 6.5
- ^(g⁵) — bod č. 6.1 a pro vozidla jiné kategorie než M₁:
v případě přípojných vozidel musí být délky uvedeny podle bodu č. 6.1.2 normy ISO 612: 1978.
- ^(g⁶) — bod č. 6.17
- ^(g⁷) — bod č. 6.2 a pro vozidla jiné kategorie než M₁
- ^(g⁸) — bod č. 6.3 a pro vozidla jiné kategorie než M₁

▼B

- (^{g9}) — bod č. 6.6
- (^{g10}) — bod č. 6.10
- (^{g11}) — bod č. 6.7
- (^{g12}) — bod č. 6.11
- (^{g13}) — bod č. 6.18.1
- (^{g14}) — bod č. 6.9
- (^h) Hmotnost řidiče je 75 kg.
Systémy plněné kapalinami (s výjimkou systémů na odpadní vodu, jež musí zůstat prázdné) se naplní na 100 % objemu podle údaje výrobce.
Informace, na něž odkazují body 2.6 písm. a) a 2.6.1 písm. a), se nemusí poskytovat u vozidel kategorií N₂, N₃, M₂, M₃, O₃, a O₄.
- (ⁱ) U přípojných vozidel nebo návěsů a u vozidel spojených s přípojným vozidlem nebo s návěsem, kde na spojovací zařízení nebo na točnici působí výrazné svislé zatížení, se toto zatížení po vydělení standardním gravitačním zrychlením zahrne do maximální technicky přípustné hmotnosti.
- (^j) „Převís spojovacího zařízení“ je vodorovná vzdálenost mezi zařízením pro připojení přívěsů s nápravami uprostřed a střednicí zadní nápravy (zadních náprav).
- (^k) Pokud může vozidlo používat jako palivo jak benzin, motorovou naftu atd., tak také jejich kombinaci s jinými palivy, je třeba jednotlivé body opakovat.
U nekonvenčních motorů a systémů musí být výrobcem uvedeny odpovídající údaje.
Tento údaj se zaokrouhlí na nejbližší desetinu milimetru.
- (^l) Stanoveno podle požadavků směrnice Rady 80/1269/EHS (¹)
(¹) Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 46.
- (^m) Stanoveno podle požadavků směrnice Rady 80/1269/EHS (¹)
(¹) Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 36.
- (ⁿ) Určené údaje musí být uvedeny pro každou předkládanou variantu.
- (^o) U pneumatik kategorie Z určených pro vozidla s maximální rychlostí vyšší než 300 km/h je třeba uvést odpovídající údaje.
- (^p) Z údajů o počtu míst k sezení se uvede ten, který platí, je-li vozidlo v pohybu.
V případě modulárního uspořádání lze uvést rozmezí.
- (^q) „R-bod“ čili „vztažný bod sedění“ znamená vztažný bod stanovený výrobcem vozidla pro každou polohu sedění vzhledem ke třírozměrnému referenčnímu systému podle definice v příloze III směrnice 77/649/EHS (¹)
(¹) Úř. věst. L 267, 19.10.1977, s. 1.

▼B

ČÁST B

Certifikát ES schválení typu

VZOR

Formát: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU

Razítko schvalovacího orgánu

Sdělení týkající se:

- | | | |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> — ES schválení typu ⁽¹⁾ — rozšíření ES schválení typu ⁽¹⁾ — odmítnutí ES schválení typu ⁽¹⁾ — odejmutí ES schválení typu ⁽¹⁾ | } | vozidla z hlediska jeho hmotností
a rozměrů |
|---|---|--|

s ohledem na nařízení (EU) č. .../...,

ES schválení typu č.:

Důvod rozšíření:

ODDÍL I

- 0.1 Značka (obchodní název výrobce):
- 0.2 Typ:
 - 0.2.1 Obchodní název (je-li k dispozici):
- 0.4 Kategorie vozidla ⁽²⁾:
- 0.5 Název společnosti a adresa výrobce:
- 0.8 Název a adresa montážního závodu (závodů):
- 0.9 Název a adresa případného zástupce výrobce:

ODDÍL II

1. Doplňující informace (přicházejí-li v úvahu): viz doplněk
2. Technická zkušebna provádějící zkoušky:
3. Datum zkušebního protokolu:
4. Číslo zkušebního protokolu:
5. Poznámky (jsou-li nějaké):
6. Místo:
7. Datum:
8. Podpis:

Přílohy: 1) Schvalovací dokumentace (všechny stránky musí být označeny razítkem správního orgánu).

2) Zkušební protokol.

3) V případě vozidel vybavených odpružením, jež je uznáno za rovnocenné pneumatickému odpružení, zkušební protokol a technický popis odpružení.

▼ B*Doplňěk***k certifikátu ES schválení typu č. ...****Poznámky**

1. Vozidlo bylo typově schváleno podle čl. 6 odst. 1 tohoto nařízení (tj. krajní rozměry vozidla přesahují maximální rozměry uvedené v části A, B, C nebo D přílohy I): ... ano/ne ⁽¹⁾
2. Vozidlo je vybaveno pneumatickým odpružením: ... ano/ne ⁽¹⁾
3. Vozidlo je vybaveno odpružením, jež je považováno za rovnocenné pneumatickému odpružení: ... ano/ne ⁽¹⁾
4. Vozidlo splňuje požadavky pro terénní vozidla: ... ano/ne ⁽¹⁾

Vysvětlivky:

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.

⁽²⁾ Podle definice v části A přílohy II.

▼B*PŘÍLOHA VI***Změny příloh I, III, IX a XVI směrnice 2007/46/ES**

Směrnice 2007/46/ES se mění takto:

1) Příloha I se mění takto:

a) bod 0.5 se nahrazuje tímto:

„0.5 Název společnosti a adresa výrobce:“;

b) bod 1.9 se nahrazuje tímto:

„1.9 Uveďte, zda je vozidlo určeno k tažení návěsů nebo jiných přípojných vozidel a zda je přípojně vozidlo návěsem, ojí taženým přívěsem, přívěsem s nápravami uprostřed nebo tuhým přívěsem:“;

c) doplňuje se nový bod 1.10, který zní:

„1.10 Uveďte, zda je vozidlo zvláště konstruované pro přepravu nákladů s řízenou teplotou:“;

d) bod 2 se nahrazuje tímto:

„2. HMOTNOSTI A ROZMĚRY ^(f) ^(g) ⁽⁷⁾
(v kg a mm) (případně uveďte odkaz na výkres)“;

e) body 2.1.1.1, 2.1.1.1.1 a 2.1.1.1.2 se nahrazují tímto:

„2.1.2 Vozidla s třemi nebo více nápravami
2.1.2.1 Vzdálenost mezi sousedními nápravami od nejpřednější po nejzadnější nápravu:
2.1.2.2 Celková vzdálenost mezi nápravami:“;

f) body 2.5 a 2.5.1 se nahrazují tímto:

„2.5 **Minimální hmotnost na řízenou nápravu (řízené nápravy) u nedokončených vozidel:**
.....“;

g) body 2.6 a 2.6.1 se nahrazují tímto:

„2.6 **Hmotnost vozidla v provozním stavu ^(h)**

a) minimální a maximální hodnota pro každou variantu:

b) hmotnost pro každou verzi (musí být poskytnuta tabulka): .

2.6.1 Rozložení této hmotnosti na nápravy a, u návěsu, přívěsu s nápravami uprostřed nebo tuhého přívěsu, zatížení v bodě spojení:

a) minimální a maximální hodnota pro každou variantu:

b) hmotnost pro každou verzi (musí být poskytnuta tabulka):“;

h) vkládá se nový bod 2.6.2, který zní:

„2.6.2 Hmotnost volitelného vybavení (viz definice stanovená v čl. 2 odst. 5 nařízení (EU) č. 1230/2012 ^(*)):“;

▼C1**▼B**

^(*) Úř. věst. L 353, 21.12.2012, s. 31.“

▼ B

- i) bod 2.10 se nahrazuje tímto:
- „2.10 **Technicky přípustná hmotnost na každou skupinu náprav:**
- j) bod 2.11 se nahrazuje tímto:
- „2.11 **Maximální technicky přípustná přípojná hmotnost tažného vozidla**
pro:“;
- k) bod 2.11.4 se nahrazuje tímto:
- „2.11.4 Tuhý přívěs:
- l) bod 2.11.5 se nahrazuje tímto:
- „2.11.5 Maximální technicky přípustná hmotnost naložené jízdní soupravy ⁽³⁾:
- m) body 2.12, 2.12.1 a 2.12.2 se nahrazují tímto:
- „2.12 **Maximální technicky přípustná hmotnost v bodě spojení:**
2.12.1 tažného vozidla:
2.12.2 návěsu, přívěsu s nápravami uprostřed nebo tuhého přívěsu:
- n) body 2.16 až 2.16.5 se nahrazují tímto:
- „2.16 **Maximální přípustné hmotnosti pro registraci/provoz (není povinné)**
2.16.1 Maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla pro registraci/provoz:
2.16.2 Maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla pro registraci/provoz na každou nápravu a u návěsu nebo u přívěsu s nápravami uprostřed uvažovaná hmotnost v bodě spojení podle výrobce, pokud je tato hmotnost nižší než maximální technicky přípustná hmotnost v bodě spojení:
2.16.3 Maximální přípustná hmotnost pro registraci/provoz na každou skupinu náprav:
2.16.4 Maximální přípustná přípojná hmotnost pro registraci/provoz: ..
2.16.5 Maximální přípustná hmotnost jízdní soupravy pro registraci/provoz:
- o) doplňuje se nový bod 13.12, který zní:
- „13.12 Výkres vnitřních rozměrů zobrazující vnitřní uspořádání, pokud jde o místa k sezení, plocha pro stojící pasažéry, uživatele invalidních vozíků, zavazadlové prostory včetně případných příhrádek a boxu k uložení lyží“;
- p) vysvětlivky se mění takto:
- i) vkládá se vysvětlivka ⁽⁷⁾, která zní:
- „⁽⁷⁾ Musí být uvedeno volitelné vybavení, jež ovlivňuje rozměry vozidla.“;
- ii) vysvětlivka ^(h) se nahrazuje tímto:
- „^(h) Uvažovaná hmotnost řidiče je 75 kg.
- Systémy plněné kapalinami (s výjimkou systémů na odpadní vodu, jež musí zůstat prázdné) se naplní na 100 % objemu podle údaje výrobce.
- Informace, na něž odkazují body 2.6 písm. b) a 2.6.1 písm. b), se nemusí poskytovat u vozidel kategorií N₂, N₃, M₂, M₃, O₃ a O₄.“

▼B

2) V příloze III se část I mění takto:

a) oddíl A se mění takto:

i) bod 0.5 se nahrazuje tímto:

„0.5 Název společnosti a adresa výrobce:“,

ii) doplňují se nové body 1.9. a 1.10, které znějí:

„1.9 Uveďte, zda je vozidlo určeno k tažení návěsů nebo jiných přípojných vozidel a zda je přípojně vozidlo návěsem, ojí taženým přívěsem, přívěsem s nápravami uprostřed nebo tuhým přívěsem:“

1.10 Uveďte, zda je vozidlo zvláště konstruované pro přepravu nákladů s řízenou teplotou:“,

iii) bod 2 se nahrazuje tímto:

„2. HMOTNOSTI A ROZMĚRY ^(f) ^(g) ⁽⁷⁾
(v kg a mm) (případně uveďte odkaz na výkres)“,

iv) doplňuje se nový bod 2.5, který zní:

„2.5 **Minimální hmotnost na řízenou nápravu (řízené nápravy) u nedokončených vozidel:**“,

v) body 2.6 a 2.6.1 se nahrazují tímto:

▼C1

„2.6 **Hmotnost vozidla v provozním stavu ^(h)**

▼B

a) minimální a maximální hodnota pro každou variantu: .

b) hmotnost pro každou verzi (musí být poskytnuta tabulka):

2.6.1 Rozložení této hmotnosti na nápravy a, u návěsu, tuhého přívěsu nebo přívěsu s nápravami uprostřed, zatížení spojovacího zařízení:

a) minimální a maximální hodnota pro každou variantu: ..

b) hmotnost pro každou verzi (musí být poskytnuta tabulka):“,

vi) vkládá se nový bod 2.6.2, který zní:

„2.6.2 Hmotnost volitelného vybavení (jak je definováno v čl. 2 odst. 5 nařízení (EU) č. 1230/2012:“,

vii) bod 2.10 se nahrazuje tímto:

„2.10 **Technicky přípustná hmotnost na každou skupinu náprav:**“,

viii) bod 2.11 se nahrazuje tímto:

„2.11 **Maximální technicky přípustná přípojná hmotnost tažného vozidla**

pro:“,

ix) bod 2.11.4 se nahrazuje tímto:

„2.11.4 Tuhý přívěs:“,

▼ B

x) bod 2.11.5 se nahrazuje tímto:

„2.11.5 Maximální technicky přípustná hmotnost naložené jízdní soupravy ⁽³⁾:“,

xi) body 2.12, 2.12.1 a 2.12.2 se nahrazují tímto:

„2.12 **Maximální technicky přípustná hmotnost v bodě spojení:**

2.12.1 tažného vozidla:

2.12.2 návěsu, přívěsu s nápravami uprostřed nebo tuhého přívěsu:“,

xii) body 2.16 až 2.16.5 se nahrazují tímto:

„2.16 **Maximální přípustné hmotnosti pro registraci/provoz (není povinné)**

2.16.1 Maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla pro registraci/provoz:

2.16.2 Maximální přípustná hmotnost pro registraci/provoz na každou nápravu a u návěsu nebo u přívěsu s nápravami uprostřed uvažovaná hmotnost v bodě spojení podle výrobce, pokud je tato hmotnost nižší než maximální technicky přípustná hmotnost v bodě spojení:

2.16.3 Maximální přípustná hmotnost pro registraci/provoz na každou skupinu náprav:

2.16.4 Maximální přípustná přípojná hmotnost pro registraci/provoz:

2.16.5 Maximální přípustná hmotnost jízdní soupravy pro registraci/provoz:“,

b) oddíl B se mění takto:

i) bod 0.5 se nahrazuje tímto:

„0.5 Název společnosti a adresa výrobce:“,

ii) doplňují se nové body 1.9. a 1.10, které znějí:

„1.9 Uveďte, zda je vozidlo určeno k tažení návěsů nebo jiných přípojných vozidel a zda je přípojně vozidlo návěsem, ojí taženým přívěsem, přívěsem s nápravami uprostřed nebo tuhým přívěsem:

1.10 Uveďte, zda je vozidlo zvláště konstruované pro přepravu nákladů s řízenou teplotou:“,

iii) bod 2 se nahrazuje tímto:

„2. HMOTNOSTI A ROZMĚRY ^(f) ^(g) ⁽⁷⁾
(v kg a mm) (případně uveďte odkaz na výkres)“,

▼B

iv) body 2.6 a 2.6.1 se nahrazují tímto:

▼C1

„2.6 **Hmotnost vozidla v provozním stavu ^(h)**

▼B

a) minimální a maximální hodnota pro každou variantu: ..

b) hmotnost pro každou verzi (musí být poskytnuta tabulka):

2.6.1 Rozložení této hmotnosti na nápravy a, u návěsu, tuhého přívěsu nebo přívěsu s nápravami uprostřed, zatížení spojovacího zařízení:

a) minimální a maximální hodnota pro každou variantu: ..

b) hmotnost pro každou verzi (musí být poskytnuta tabulka):“;

v) vkládá se nový bod 2.6.2, který zní:

„2.6.2 Hmotnost volitelného vybavení (jak je definováno v čl. 2 odst. 5 nařízení (EU) č. 1230/2012:“;

vi) bod 2.10 se nahrazuje tímto:

„2.10 **Technicky přípustná hmotnost na každou skupinu náprav:**“;

vii) body 2.12 a 2.12.2 se nahrazují tímto:

„2.12 **Maximální technicky přípustná hmotnost v bodě spojení:**

2.12.2 návěsu, přívěsu s nápravami uprostřed nebo tuhého přívěsu:“;

viii) body 2.16 až 2.16.3 se nahrazují tímto:

„2.16 **Maximální přípustné hmotnosti pro registraci/provoz (není povinné)**

2.16.1 Maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla pro registraci/provoz:

2.16.2 Maximální přípustná hmotnost pro registraci/provoz na každou nápravu a u návěsu nebo u přívěsu s nápravami uprostřed uvažovaná hmotnost v bodě spojení podle výrobce, pokud je tato hmotnost nižší než maximální technicky přípustná hmotnost v bodě spojení:

2.16.3 Maximální přípustná hmotnost pro registraci/provoz na každou skupinu náprav:“;

ix) bod 2.16.5 se zrušuje.

3) Příloha IX se mění takto:

a) bod 0.5 „vzoru A1 – strana 1 – úplná vozidla ES prohlášení o shodě“ se nahrazuje tímto:

„0.5 Název společnosti a adresa výrobce:“;

b) bod 0.5 „vzoru A2 – strana 1 – Schválení typu pro úplná vozidla v malých sériích – [Rok] – [Pořadové číslo] – ES prohlášení o shodě“ se nahrazuje tímto:

„0.5 Název společnosti a adresa výrobce:“;

c) bod 0.5 „vzoru B – strana 1 – dokončená vozidla – ES prohlášení o shodě“ se nahrazuje tímto:

„0.5 Název společnosti a adresa výrobce:“;

▼B

d) bod 0.5 „vzoru C1 – strana 1 – neúplná vozidla – ES prohlášení o shodě“ se nahrazuje tímto:

„0.5 Název společnosti a adresa výrobce:“;

e) bod 0.5 „vzoru A2 – strana 1 – Schválení typu pro neúplná vozidla v malých sériích – [Rok] – [Pořadové číslo] – ES prohlášení o shodě“ se nahrazuje tímto:

„0.5 Název společnosti a adresa výrobce:“;

f) bod 13 „strany 2 – kategorie vozidla M₁ (úplná a dokončená vozidla)“ se nahrazuje tímto:

▼C1

„13. Hmotnost vozidla v provozním stavu: kg“;

▼B

g) vkládá se bod 13.2 „strany 2 – kategorie vozidla M₁ (úplná a dokončená vozidla)“, který zní:

„13.2 Skutečná hmotnost vozidla: kg“;

h) bod 13 „strany 2 – kategorie vozidla M₂ (úplná a dokončená vozidla)“ se nahrazuje tímto:

▼C1

„13. Hmotnost vozidla v provozním stavu: kg“;

▼B

i) vkládá se bod 13.2 „strany 2 – kategorie vozidla M₂ (úplná a dokončená vozidla)“, který zní:

„13.2 Skutečná hmotnost vozidla: kg“;

j) bod 13 „strany 2 – kategorie vozidla M₃ (úplná a dokončená vozidla)“ se nahrazuje tímto:

▼C1

„13. Hmotnost vozidla v provozním stavu: kg“;

▼B

k) vkládá se bod 13.2 „strany 2 – kategorie vozidla M₃ (úplná a dokončená vozidla)“, který zní:

„13.2 Skutečná hmotnost vozidla: kg“;

l) bod 13 „strany 2 – kategorie vozidla N₁ (úplná a dokončená vozidla)“ se nahrazuje tímto:

▼C1

„13. Hmotnost vozidla v provozním stavu: kg“;

▼B

m) vkládá se bod 13.2 „strany 2 – kategorie vozidla N₁ (úplná a dokončená vozidla)“, který zní:

„13.2 Skutečná hmotnost vozidla: kg“;

n) bod 13 „strany 2 – kategorie vozidla N₂ (úplná a dokončená vozidla)“ se nahrazuje tímto:

▼C1

„13. Hmotnost vozidla v provozním stavu: kg“;

▼B

o) vkládá se bod 13.2 „strany 2 – kategorie vozidla N₂ (úplná a dokončená vozidla)“, který zní:

„13.2 Skutečná hmotnost vozidla: kg“;

p) bod 13 „strany 2 – kategorie vozidla N₃ (úplná a dokončená vozidla)“ se nahrazuje tímto:

▼C1

„13. Hmotnost vozidla v provozním stavu: kg“;

▼B

q) vkládá se bod 13.2 „strany 2 – kategorie vozidla N₃ (úplná a dokončená vozidla)“, který zní:

„13.2 Skutečná hmotnost vozidla: kg“;

▼B

- r) bod 13 „strany 2 – kategorie vozidla O₁ a O₂ (úplná a dokončená vozidla)“ se nahrazuje tímto:

▼C1

„13. Hmotnost vozidla v provozním stavu: kg“;

▼B

- s) vkládá se bod 13.2 „strany 2 – kategorie vozidla O₁ a O₂ (úplná a dokončená vozidla)“, který zní:

„13.2 Skutečná hmotnost vozidla: kg“;

- t) bod 13 „strany 2 – kategorie vozidla O₃ a O₄ (úplná a dokončená vozidla)“ se nahrazuje tímto:

▼C1

„13. Hmotnost vozidla v provozním stavu: kg“;

▼B

- u) vkládá se bod 13.2 „strany 2 – vozidlo kategorie M₁ (neúplná vozidla)“, který zní:

„13.2 Skutečná hmotnost vozidla: kg“;

- v) bod 14 „strany 2 – vozidlo kategorie M₁ (neúplná vozidla)“ se nahrazuje tímto:

„14. Skutečná hmotnost vozidla: kg“;

- w) bod 14 „strany 2 – vozidlo kategorie M₂ (neúplná vozidla)“ se nahrazuje tímto:

„14. Skutečná hmotnost vozidla: kg“;

- x) bod 14 „strany 2 – vozidlo kategorie M₃ (neúplná vozidla)“ se nahrazuje tímto:

„14. Skutečná hmotnost vozidla: kg“;

- y) vkládá se bod 13 „strany 2 – vozidlo kategorie N₁ (neúplná vozidla)“, který zní:

▼C1

„13. Hmotnost vozidla v provozním stavu: kg“;

▼B

- z) bod 14 „strany 2 – vozidlo kategorie N₁ (neúplná vozidla)“ se nahrazuje tímto:

„14. Skutečná hmotnost vozidla: kg“;

- aa) bod 14 „strany 2 – vozidlo kategorie N₂ (neúplná vozidla)“ se nahrazuje tímto:

„14. Skutečná hmotnost vozidla: kg“;

- ab) bod 14 „strany 2 – kategorie vozidla N₃ (neúplná vozidla)“ se nahrazuje tímto:

„14. Skutečná hmotnost vozidla: kg“;

- ac) bod 14 „strany 2 – kategorie vozidla O₁ a O₂ (neúplná vozidla)“ se nahrazuje tímto:

„14. Skutečná hmotnost vozidla: kg“;

- ad) bod 14 „strany 2 – kategorie vozidla O₃ a O₄ (neúplná vozidla)“ se nahrazuje tímto:

„14. Skutečná hmotnost vozidla: kg“;

- ae) poznámka ^(f) uvedená ve „vysvětlivkách k příloze IX“ se vypouští.

▼B

4) Příloha XVI se mění takto:

a) do seznamu regulačních aktů se vkládá položka č. 44, jež zní:

„44. Nařízení (EU) č. 1230/2012“

b) Do dodatku 2 se vkládá položka č. 44, která zní:

	Odkaz na regulační akt	Příloha a příslušné ustanovení	Zvláštní podmínky
„44.“	Nařízení (EU) č. 1230/2012	Oddíly 7 a 8 části B přílohy I	a) Ověření požadavku na manévrovací schopnosti, včetně manévrovacích schopností vozidel vybavených zdvihatelnými či zatížitelnými nápravami.
		Oddíly 6 a 7 části C přílohy I	b) Měření maximálního vybočení zádi.“



PŘÍLOHA VII

„PŘÍLOHA XII

OMEZENÍ MALÝCH SÉRIÍ A VÝBĚHU SÉRIE

A. OMEZENÍ MALÝCH SÉRIÍ

1. Počet jednotek jednoho typu vozidla, jež mají být v Evropské unii za jeden rok podle článku 22 zaregistrovány, prodány nebo uvedeny do provozu, nesmí překročit u příslušné kategorie vozidla číselné hodnoty uvedené níže:

Kategorie	Jednotky
M ₁	1 000
M ₂ , M ₃	0
N ₁	0
N ₂ , N ₃	0
O ₁ , O ₂	0
O ₃ , O ₄	0

2. Počet jednotek jednoho typu vozidla, jež mají být za jeden rok v jednom členském státě podle článku 23 zaregistrovány, prodány nebo uvedeny do provozu, stanoví u příslušné kategorie vozidla členský stát, avšak tento počet nepřekročí číselné hodnoty uvedené níže:

Kategorie	Jednotky
M ₁	75
M ₂ , M ₃	250
N ₁	500
N ₂ , N ₃	250
O ₁ , O ₂	500
O ₃ , O ₄	250

3. Počet jednotek jednoho typu vozidla, jež mají být za jeden rok v jednom členském státě podle čl. 6 odst. 2 nařízení (EU) č. 1230/2012 zaregistrovány, prodány nebo uvedeny do provozu, stanoví u příslušné kategorie vozidla členský stát, avšak tento počet nepřekročí číselné hodnoty uvedené níže:

Kategorie	Jednotky
M ₂ , M ₃	1 000
N ₂ , N ₃	1 200
O ₃ , O ₄	2 000

▼ B**B. OMEZENÍ VÝBĚHU SÉRIE**

Nejvyšší množství úplných a dokončených vozidel uvedených v každém členském státu do provozu v rámci postupu „výběh série“ je omezeno jedním z následujících způsobů, pro něž se příslušný členský stát rozhodne:

1. V případě kategorie M₁ nesmí nejvyšší množství vozidel jednoho či více typů přesáhnout 10 % a v případě všech dalších kategorií nesmí přesáhnout 30 % vozidel všech dotyčných typů, jež byla v daném členském státě uvedena do provozu v průběhu předchozího roku.

Pokud by uvedených 10 % či 30 % představovalo méně než 100 vozidel, může členský stát povolit uvedení do provozu až 100 vozidel.

2. Vozidla jakéhokoli typu se omezí na ta, pro něž bylo platné prohlášení o shodě vydáno v den výroby nebo později, zůstalo platné alespoň tři měsíce ode dne vydání, ale poté ztratilo platnost v důsledku vstupu regulačního aktu v platnost.“