

## NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 678/2011

ze dne 14. července 2011,

**kterým se nahrazuje příloha II a mění přílohy IV, IX a XI směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních součástí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice)**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

je důležité upřesnit, které technické prvky vozidla budou použity jako kritéria při stanovení toho, co představuje nový typ.

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

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 součástí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcovou směrnicí)<sup>(1)</sup>, a zejména čl. 39 odst. 2 a čl. 39 odst. 3 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice 2007/46/ES stanoví harmonizovaný rámec zahrnující správní ustanovení a obecné technické požadavky pro všechna nová vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky. Směrnice obsahuje zejména konkrétní definice týkající se vozidel potřebné k řádnému fungování evropského systému schvalování typu.
- (2) Jedním z cílů směrnice 2007/46/ES je rozšíření evropského systému schvalování typu vozidel na všechny kategorie vozidel. Příloha II směrnice 2007/46/ES, která obsahuje potřebné konkrétní definice, musí být přepracována tak, aby zohledňovala technický pokrok. Proto je nezbytné změnit stávající definice nebo stanovit definice nové.
- (3) Ze zkušeností vyplývá, že současná kritéria pro určení, zda by se nový model vozidla měl považovat za nový typ, jsou příliš nejasná. Tato nejistota může zpozdit zavádění nových požadavků na nové typy vozidel stanovených právními předpisy EU. Ze zkušeností dále vyplývá, že právní předpisy EU týkající se vozidel v malých sériích lze obcházet rozdělením typu vozidla na několik dílčích typů podle různých schválení typu. Počet nových vozidel, která lze v Evropské unii uvést do provozu v režimu malých sérií, tak může překročit přípustné meze. Proto

- (4) V souladu se zásadami zakotvenými ve sděleních Komise s názvem Akční plán „Zjednodušení a zlepšení právního prostředí“<sup>(2)</sup> a Akční program „Snižování administrativní zátěže v Evropské unii“<sup>(3)</sup> je vhodné přehodnotit kritéria definující varianty a verze typů vozidel s ohledem na snížení administrativní zátěže pro výrobce vozidel. To by navíc vedlo ke zvýšení transparentnosti postupu schvalování typu pro příslušné orgány členských států.

- (5) Vzhledem ke globalizačním trendům v automobilovém průmyslu je stále důležitější práce Světového fóra pro sladění předpisů pro motorová vozidla a jeho „pracovní skupiny 29 (WP 29)“. Jelikož je v zájmu splnění doporučení skupiny odborníků na vysoké úrovni CARS 21 nezbytné zahrnout předpisy Evropské hospodářské komise Spojených národů (EHK/OSN) do práva EU nebo přímo nahradit směrnice nebo nařízení EU předpisy EHK/OSN a zahrnout celosvětové technické předpisy do práva EU, je třeba zajistit soulad právních předpisů Evropské unie s předpisy EHK/OSN.

- (6) Vzhledem k probíhající harmonizační činnosti Světového fóra pro sladění předpisů pro motorová vozidla je nezbytné vzít v úvahu nejnovější vývoj stanovený v rezoluci č. R.E. 3 o Klasifikaci a definici motorových vozidel a přípojných vozidel v rámci Dohody EHK/OSN o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat a/nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel (revidovaná dohoda z roku 1958), a zvláštní rezoluci S.R. 1 o společných definicích kategorií vozidel, hmotností a rozměrů v rámci dohody s EHK/OSN o stanovení technických předpisů pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat a/nebo užívat na kolových vozidlech („paralelní dohoda nebo dohoda z roku 1998“). Řádné fungování evropského systému schvalování typu lze zajistit pouze zahrnutím těchto součástí do rámcové směrnice. Je proto potřebné zavést nová kritéria pro stanovení příslušnosti typu vozidla do kategorie „M“ nebo „N“.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> KOM (2002) 278 v konečném znění.

<sup>(3)</sup> KOM (2007) 23 v konečném znění.

- (7) V souladu s článkem 8 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO<sub>2</sub> z lehkých užitkových vozidel<sup>(1)</sup>, jsou členské státy povinny vést registr údajů mj. o typu, variantě a verzi jednotlivých vozidel s ohledem na emise CO<sub>2</sub> každého nového vozidla registrovaného na jejich území. Je důležité upřesnit kritéria, podle nichž může lehké užitkové vozidlo získat schválení typu jako vozidlo kategorie M<sub>1</sub> nebo N<sub>1</sub>. Tato kritéria musí být objektivní a představovat pravidla pro výrobce automobilů i schvalovací orgány a registrační orgány. V souladu s čl. 13 odst. 4 nařízení (ES) č. 443/2009 musí být určeny inovativní technologie, podílející se na dalším snižování emisí CO<sub>2</sub>. Toho by mělo být dosaženo prostřednictvím „kódu“ přiřazovaného vozidlu výrobcem tak, aby každý typ, každá varianta či verze odpovídaly jedinečnému souboru inovativních technologií. Tyto inovativní technologie by pak mělo být možné určit z definice typu, varianty nebo verze. Proto je na místě doplnit odpovídající položku do přílohy II směrnice 2007/46/ES.
- (8) Jelikož druh karoserie musí být vyznačen v prohlášení o shodě, jehož účelem je zjednodušení registrace nových vozidel v členských státech, lze používáním harmonizovaných kódů každého druhu karoserie zjednodušit postup registrace. Jednotlivým druhům karoserie by měly být přiřazeny vhodné kódy, aby bylo možno zpracování dat automatizovat.
- (9) Jelikož přípojná vozidla konstruovaná pro přepravu zvláštních nákladů, nemohou splňovat všechna ustanovení právních předpisů uvedených v příloze IV směrnice 2007/46/ES, jejichž splnění je vyžadováno pro účely evropského systému schvalování typu, je třeba tato přípojná vozidla vzhledem k jejich technickým vlastnostem začlenit do kategorie vozidel zvláštního určení. Pro účely schvalování typu je nezbytné vytvořit zjednodušená pravidla, aby bylo možné schvalování typu na evropské úrovni. Proto je třeba k příloze XI směrnice 2007/46/ES připojit nový dodatek.
- (10) V současnosti probíhá nový technologický vývoj, který umožní vyhovět potřebě nových řešení v oblasti přepravy zboží. Proto je nezbytné do rámcových právních předpisů začlenit nové definice, které umožní dodatečně stanovení technických pravidel v příslušných právních předpisech, uvedených v příloze IV nebo XI směrnice 2007/46/ES. Je tedy důležité jasně stanovit, že by ES schválení typu nemělo být těmto vozidlům udělováno, dokud nebudou předpisy pro schválení typu pro tyto účely změněny.
- (11) Při přijímání směrnice Komise 2010/19/EU ze dne 9. března 2010, kterou se mění pro účely přizpůsobení technickému pokroku v oblasti systémů proti rozstříku u určitých kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel směrnice Rady 91/226/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady<sup>(2)</sup> 2007/46/ES došlo k chybě, a uvedenou směrnicí byly změněny také přílohy IV a XI směrnice 2007/46/ES. Uvedené přílohy byly předtím nahrazeny nařízením Komise (ES) č. 1060/2008 ze dne 7. října 2008, které nahradilo přílohy I, III, IV, VI, VII, XI a XV směrnice Evropského parlamentu a Rady Evropského parlamentu 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních součástí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice)<sup>(3)</sup>. V zájmu právní jistoty musí být jakákoli dílčí změna příloh nadále prováděna výhradně nařízením. Jelikož článek 2 směrnice 2010/19/EU byl zrušen rozhodnutím Komise 2011/415/EU ze dne 14. července 2011, kterým se opravuje směrnice 2010/19/EU, kterou se mění pro účely přizpůsobení technickému pokroku v oblasti systémů proti rozstříku u určitých kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel směrnice Rady 91/226/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, pokud jde o změny příloh směrnice 2007/46/ES<sup>(4)</sup>, aby byla tato chyba opravena, je vhodné provést změny obsažené v uvedeném článku prostřednictvím tohoto nařízení.
- (12) V zájmu zajištění řádného fungování systému schvalování typu je třeba aktualizovat přílohy směrnice 2007/46/ES, aby odpovídaly rozvoji vědeckých a technických poznatků.
- (13) S cílem stanovit technické požadavky pro schvalování typu vozidel zvláštního určení je také třeba aktualizovat přílohy směrnice 2007/46/ES.
- (14) Jelikož ustanovení těchto příloh jsou dostatečně podrobná a nevyžadují další prováděcí opatření ze strany členských států, je vhodné nahradit přílohu II a změnit přílohy IV, IX a XI nařízením v souladu s čl. 39 odst. 8 směrnice 2007/46/ES.
- (15) Příloha II by měla být nahrazena a přílohy IV, IX a XI by měly být odpovídajícím způsobem změněny.

(1) Úř. věst. L 140, 5.6.2009 s. 1.

(2) Úř. věst. L 72, 20.3.2010, s.17.

(3) Úř. věst. L 292, 31.10.2008, s.1.

(4) Viz strana 76 v tomto čísle Úředního věstníku.

- (16) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Technického výboru – motorová vozidla,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

*Článek 1*

Směrnice 2007/46/ES se mění takto:

- 1) Příloha II se nahrazuje zněním uvedeným v příloze I tohoto nařízení.
- 2) Příloha IV se mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení.
- 3) Příloha IX se mění v souladu s přílohou III tohoto nařízení.
- 4) Příloha XI se mění v souladu s přílohou IV tohoto nařízení.

*Článek 2*

Toto nařízení neruší platnost žádného schválení typu uděleného před 29. říjnem 2012 ani nebrání prodloužení těchto schválení.

*Článek 3*

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

Použije se na nové typy vozidel, kterým bude schválení uděleno ke dni 29. října 2012 nebo po tomto datu.

Požadavky uvedené v příloze II a v bodech 1 a 2 přílohy IV se však použijí ode dne 9. dubna 2011.

2. Odchylně od druhého pododstavce odstavce 1 mohou výrobci od 4. srpna 2011 použít jakékoli ustanovení tohoto nařízení.

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

V Bruselu dne 14. července 2011.

*Za Komisi*  
José Manuel BARROSO  
*předseda*

---

## PŘÍLOHA I

## „PŘÍLOHA II

## OBECNÉ DEFINICE, KRITÉRIA PRO KATEGORIZACI VOZIDEL, TYPŮ VOZIDEL A DRUHŮ KAROSERÍ

## ÚVODNÍ ČÁST

## Obecné definice a obecná ustanovení

## 1. Definice

- 1.1 „Místem k sezení“ se rozumí místo, které pojme jednu sedící osobu, jež je nejméně stejně velká jako:
- a) figurína odpovídající 50. percentilu mužské populace v případě řidiče;
  - b) figurína odpovídající 5. percentilu dospělé ženské populace v ostatních případech.
- 1.2 „Sedadlem“ se rozumí kompletní konstrukce s povrchovou úpravou, která může být pevnou součástí konstrukce vozidla a která je určena k sezení jedné osoby.
- 1.2.1 Pojem „sedadlo“ zahrnuje jak jednotlivé sedadlo, tak i lavicové sedadlo.
- 1.2.2 Tato definice zahrnuje i sklápěcí a vyjímatelná sedadla.
- 1.3 „Nákladem“ se rozumí především jakékoli přenosné předměty.
- Pojem „náklad“ zahrnuje výrobky volně ložené, zpracované výrobky, kapaliny, zvířata, plodiny, nedělitelné náklady.
- 1.4 „Maximální hmotnost“ se rozumí „maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla“ podle definice v bodě 2.8 přílohy I.

## 2. Obecná ustanovení

- 2.1 Počet míst k sezení
- 2.1.1 Požadavky na počet míst k sezení platí pro sedadla konstruovaná k použití při jízdě vozidla po pozemních komunikacích.
- 2.1.2 Nevztahují se na sedadla, která jsou konstruovaná k použití pro užívání ve vozidle, které není v pohybu, a která jsou jasně pro uživatele označena piktogramem nebo značkou s příslušným textem.
- 2.1.3 Ke stanovení počtu míst k sezení platí tyto požadavky:
- a) každé jednotlivé sedadlo se počítá jako jedno místo k sezení;
  - b) v případě lavicového sedadla za jedno místo k sezení počítá prostor, který je široký nejméně 400 mm, měřeno v úrovni sedáku.  
  
Tato podmínka nebrání výrobci použít obecná ustanovení uvedená v bodě 1.1;
  - c) prostor uvedený v bodě b) však nelze počítat za jedno místo k sezení, pokud:
    - i) má lavicové sedadlo vlastnosti, které spodní části figuríny brání sedět v přirozené poloze – například: přítomnost pevně zabudované konzoly, nečalouněné části nebo vnitřního obložení, které tvoří překážku na vnitřní sedací ploše;
    - ii) konstrukce podlahové části před předpokládaným místem k sezení (například přítomnost tunelu) brání umístit nohy figuríny do přirozené polohy.
- 2.1.4 S ohledem na vozidla, na něž se vztahuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/85/ES ze dne 20. listopadu 2001, o zvláštních ustanoveních pro vozidla používaná k přepravě osob, která mají více než osm sedadel kromě sedadla řidiče, a o změně směrnic 70/156/EHS a 97/27/ES<sup>(1)</sup>, musí být rozměr uvedený v bodě 2.1.3 b) přizpůsoben požadavkům na minimální prostor pro jednu osobu v souvislosti s různými třídami vozidel.

(1) Úř. věst. L 42, 13.2.2002, s. 1.

- 2.1.5 Pokud je vozidlo vybaveno kotevními úchyty pro vyjímatelné sedadlo, zahrne se vyjímatelné sedadlo do počtu míst k sezení.
- 2.1.6 Místo určené pro obsazený invalidní vozík se považuje za jedno místo k sezení.
- 2.1.6.1 Tímto ustanovením nejsou dotčeny požadavky uvedené v bodech 3.6.1 a 3.7 přílohy VII směrnice 2001/85/ES.
- 2.2 Maximální hmotnost
- 2.2.1 V případě tahače návěsu zahrnuje maximální hmotnost, ke které je třeba přihlédnout při klasifikaci vozidla, i maximální hmotnost návěsu na návěsovém čepu točnice.
- 2.2.2 V případě motorového vozidla, které může táhnout přívěs s nápravami uprostřed nebo tuhý přívěs, musí maximální hmotnost, ke které je třeba přihlédnout při klasifikaci motorového vozidla, zahrnovat maximální hmotnost přenášenou na tažné vozidlo spojovacím zařízením.
- 2.2.3 V případě návěsu, přívěsu s nápravami uprostřed a tuhého přívěsu musí maximální hmotnost, ke které je třeba přihlédnout při klasifikaci vozidla, odpovídat maximální hmotnosti přenášené na zem koly nápravy nebo skupiny náprav, pokud je připojen k tažnému vozidlu.
- 2.2.4 V případě ojnivicového přívěsu zahrnuje maximální hmotnost, ke které je třeba přihlédnout při klasifikaci vozidla, maximální hmotnost návěsu na návěsovém čepu točnice.
- 2.3 Zvláštní vybavení
- 2.3.1 Vozidla vybavená především pevným zařízením, jako jsou stroje nebo přístrojové vybavení, se považují za vozidla kategorie N nebo O.
- 2.4 Jednotky
- 2.4.1 Není-li uvedeno jinak, musí veškeré jednotky měření a příslušné symboly splňovat ustanovení směrnice Rady 80/181/EHS<sup>(1)</sup>.
3. **Kategorizace vozidel**
- 3.1 Výrobce odpovídá za zařazení typu vozidla do konkrétní kategorie.

Pro tyto účely musejí být splněna všechna příslušná kritéria popsaná v této příloze.

- 3.2 Schvalovací orgán je oprávněn požadovat od výrobce další příslušné informace, aby prokázal, že určitý typ vozidla musí být zařazen do kategorie vozidel zvláštního určení ve zvláštní skupině („kód SG“).

#### ČÁST A

#### Kritéria pro kategorizaci vozidel

##### 1. Kategorie vozidel

Pro účely evropského a vnitrostátního schvalování typu i pro jednotlivá schválení se vozidla zařazují do kategorií na základě této klasifikace:

(Má se za to, že schválení lze udělit pouze pro kategorie uvedené v bodech 1.1.1 až 1.1.3, 1.2.1 až 1.2.3 a 1.3.1 až 1.3.4.)

- 1.1 Kategorie M Motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu osob a jejich zavazadel.
- 1.1.1 Kategorie M<sub>1</sub> Vozidla kategorie M, s nejvýše osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče.

Vozidla náležející do kategorie M<sub>1</sub> nesmí mít prostor pro stojící cestující.

Počet míst k sezení může být omezen na jedno (tj. místo k sezení řidiče).

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 39, 15.2.1980 s. 40.

- 1.1.2 Kategorie M<sub>2</sub> Vozidla kategorie M, s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností nepřevyšující 5 tun.
- Vozidla náležející do kategorie M<sub>2</sub> mohou mít kromě míst k sezení i prostor pro stojící cestující.
- 1.1.3 Kategorie M<sub>3</sub> Vozidla kategorie M, s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností převyšující 5 tun.
- Vozidla náležející do kategorie M<sub>3</sub> mohou mít prostor pro stojící cestující.
- 1.2 Kategorie N Motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu nákladů.
- 1.2.1 Kategorie N<sub>1</sub> Vozidla kategorie N s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 tuny.
- 1.2.2 Kategorie N<sub>2</sub> Vozidla kategorie N s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 12 tun.
- 1.2.3 Kategorie N<sub>3</sub> Vozidla kategorie N s maximální hmotností převyšující 12 tun.
- 1.3 Kategorie O Přípojná vozidla konstruovaná a vyrobená pro dopravu nákladů nebo osob i pro ubytování osob.
- 1.3.1 Kategorie O<sub>1</sub> Vozidla kategorie O s maximální hmotností nepřevyšující 0,75 tuny.
- 1.3.2 Kategorie O<sub>2</sub> Vozidla kategorie O s maximální hmotností převyšující 0,75 tuny, ale nepřevyšující 3,5 tuny.
- 1.3.3 Kategorie O<sub>3</sub> Vozidla kategorie O s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 10 tun.
- 1.3.4 Kategorie O<sub>4</sub> Vozidla kategorie O s maximální hmotností převyšující 10 tun.

## 2. Podkategorie vozidel

### 2.1 Terénní vozidla

„Terénním vozidlem“ se rozumí vozidlo zařazené do kategorie M nebo N, které má zvláštní technické vlastnosti umožňující jeho použití mimo běžné vozovky.

V případě těchto kategorií vozidel se k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla připojí písmeno „G“.

Kritéria pro zařazení vozidla do podkategorie „terénních vozidel“ jsou uvedena v oddílu 4 části A této přílohy.

### 2.2 Vozidla zvláštního určení

#### 2.2.1 „Vozidlem zvláštního určení“ se rozumí vozidlo kategorie M, N nebo O, které má zvláštní technické vlastnosti k výkonu funkce, jež vyžaduje zvláštní uspořádání a/nebo výstroj.

V případě neúplných vozidel, která mají spadat do podkategorie vozidel zvláštního určení, se k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla připojí písmeno „S“.

Různé typy vozidel zvláštního určení jsou vymezeny a uvedeny v oddílu 5.

### 2.3 Terénní vozidlo zvláštního určení

#### 2.3.1 „Terénním vozidlem zvláštního určení“ se rozumí vozidlo zařazené do kategorie M nebo N, které má zvláštní technické vlastnosti uvedené v bodech 2.1 a 2.2.

V případě těchto kategorií vozidel se k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla připojí písmeno „G“.

V případě neúplných vozidel, která mají spadat do podkategorie vozidel zvláštního určení, se navíc k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla připojí jako druhá přípona písmeno „S“.

3. **Kritéria pro zařazení vozidel do kategorie N**
- 3.1 Zařazení typu vozidla do kategorie N je určeno technickými vlastnostmi vozidla uvedenými v bodech 3.2 až 3.6.
- 3.2 Prostor s místy k sezení je v zásadě zcela oddělen od ložného prostoru.
- 3.3 Odchylně od požadavků uvedených v bodě 3.2 mohou být osoby přepravovány ve stejném prostoru jako náklad pod podmínkou, že je ložný prostor vybaven upevňovacím zařízením na ochranu přepravovaných osob před pohybem nákladu za jízdy, při prudkém brzdění a zatáčení.
- 3.4 Upevňovací zařízení – uvazovací zařízení – určené k zajištění nákladu v souladu s požadavky uvedenými v bodě 3.3 a oddělovací systémy určené pro vozidla do 7,5 tun musí být konstruovány v souladu s ustanoveními oddílů 3 a 4 normy ISO 27956: 2009 „Road vehicles – Securing of cargo in delivery vans – Requirements and Test methods“.
- 3.4.1 Požadavky uvedené v bodě 3.4 mohou být ověřeny v prohlášení o shodě poskytnutém výrobcem.
- 3.4.2 Alternativně k požadavkům uvedeným v bodě 3.4 může výrobce ke spokojenosti schvalovacího orgánu prokázat, že nainstalovaná upevňovací zařízení poskytují srovnatelnou úroveň ochrany, jaká je stanovena v uvedené normě.
- 3.5 Počet míst k sezení kromě místa k sezení řidiče nesmí být vyšší než:
- a) 6 v případě vozidel kategorie N<sub>1</sub>;
- b) 8 v případě vozidel kategorie N<sub>2</sub> nebo N<sub>3</sub>.
- 3.6 Kapacita vozidel pro přepravu nákladu musí být stejná nebo vyšší než kapacita pro dopravu osob vyjádřená v kilogramech.
- 3.6.1 Pro tyto účely musí být v jakémkoli uspořádání, zejména v případě obsazení všech míst k sezení, splněny tyto podmínky:
- a) když  $N = 0$ :
- $$P - M \geq 100 \text{ kg}$$
- b) když  $0 < N \leq 2$ :
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
- c) když  $N > 2$ :
- $$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68;$$
- kde písmena mají tento význam:
- „P“ je maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla;
- „M“ je provozní hmotnost;
- „N“ je počet míst k sezení kromě místa k sezení řidiče.
- 3.6.2 V hodnotě M musí být započtena hmotnost zařízení namontovaného ve vozidle k uložení nákladu (např. nádrž, karoserie apod.), k manipulaci s nákladem (např. jeřáb, zdviž apod.) a k zajištění nákladu (např. zařízení k upevnění nákladu).
- Hmotnost zařízení, které není použito pro výše uvedené účely (např. kompresoru, navijáku, generátoru elektrického proudu, vysílacího zařízení apod.), se pro výpočet podle uvedeného vzorce do hodnoty M nezahrnuje.
- 3.7 Požadavky uvedené v bodech 3.2 až 3.6 musí být splněny pro všechny varianty a verze typu vozidla.
- 3.8 Kritéria pro zařazení vozidel do kategorie N<sub>1</sub>.

3.8.1 Vozidlo se zařadí do kategorie N<sub>1</sub>, pokud splní všechna příslušná kritéria.

Pokud nespĺní jedno kritérium nebo více kritérií, bude zařazeno do kategorie M<sub>1</sub>.

3.8.2 Kromě obecných kritérií uvedených v bodech 3.2 až 3.6 musí vozidlo pro zařazení do kategorie vozidel, v níž je prostor pro řidiče a náklad v jednom celku (tj. karoserie typu „BB“), splňovat také kritéria stanovená v bodech 3.8.2.1 až 3.8.2.3.5.

3.8.2.1 Skutečnost, že mezi řadu sedadel a nákladní prostor je namontována úplná nebo částečná stěna nebo přepážka, nevylučuje povinnost splnit požadovaná kritéria.

3.8.2.2 Jedná se o tato kritéria:

a) náklad musí být možné nakládat zadními dveřmi, zadními výklopnými dveřmi nebo bočními dveřmi, které jsou konstruované a vyrobené pro tyto účely;

b) v případě zadních dveří nebo zadních výklopných dveří musí otvor pro nakládání splňovat tyto požadavky:

i) pokud je vozidlo vybaveno pouze jednou řadou sedadel nebo pouze sedadlem řidiče, musí být minimální výška otvoru pro nakládání nejméně 600 mm;

ii) pokud je vozidlo vybaveno dvěma nebo více řadami sedadel, musí být minimální výška otvoru pro nakládání nejméně 800 mm a plocha otvoru nejméně 12 800 cm<sup>2</sup>;

c) Nákladní prostor musí splňovat tyto požadavky:

„nákladním prostorem“ se rozumí část vozidla za řadou (řadami) sedadel nebo za sedadlem řidiče, pokud je vozidlo vybaveno pouze jedním sedadlem řidiče;

i) ložná plocha nákladního prostoru musí být obecně rovná

ii) pokud je vozidlo vybaveno pouze jednou řadou sedadel nebo jedním sedadlem, musí minimální délka nákladního prostoru představovat nejméně 40 % rozvoru vozidla

iii) pokud je vozidlo vybaveno dvěma nebo více řadami sedadel, musí minimální délka nákladního prostoru představovat nejméně 30 % rozvoru vozidla.

Pokud je možné z vozidla snadno vyjmout poslední řadu sedadel bez použití speciálních nástrojů, musí být požadavky na délku nákladního prostoru splněny u všech sedadel upevněných ve vozidle

iv) požadavky na délku nákladního prostoru musí být splněny, pokud jsou sedadla první řady nebo případně poslední řady vzpřímena v obvyklé poloze pro sezení cestujících ve vozidle.

3.8.2.3 Zvláštní podmínky měření

3.8.2.3.1 Definice

a) „Výškou otvoru pro nakládání“ se rozumí svislá vzdálenost dvou vodorovných rovin dotýkajících se nejvyššího bodu spodní části dveří a nejnižšího bodu horní části dveří;

b) „plochou otvoru pro nakládání“ se rozumí největší plocha kolmého průmětu do vertikální roviny kolmá ke střednici vozidla při maximálním otvoru možném v případě úplného otevření zadních dveří nebo zadních výklopných dveří;

c) „rozvorem náprav“ se pro účely použití výpočtových vzorců uvedených v bodech 3.8.2.2 a 3.8.3.1 rozumí vzdálenost mezi:

i) střednicí přední nápravy a střednicí druhé nápravy v případě vozidla se dvěma nápravami, nebo

ii) střednicí přední nápravy a střednicí simulované nápravy stejně vzdálené od druhé a třetí nápravy v případě vozidla se třemi nápravami.



### 3.8.2.3.2 Nastavení sedadel

- a) sedadla musí být nastavená do nejbližší polohy vzadu;
- b) pokud jsou opěradla sedadel nastavitelná, musí být nastavena tak, aby umožnila usazení trojrozměrného zařízení pro stanovení bodu H při úhlu trupu 25 stupňů;
- c) pokud nejsou opěradla nastavitelná, musí být v poloze konstrukčně dané výrobcem vozidla;
- d) Výškově nastavitelné sedadlo musí být nastaveno v nejnižší poloze.

### 3.8.2.3.3 Stav vozidla

- a) vozidlo musí být v zatíženém stavu odpovídajícím jeho maximální hmotnosti;
- b) kola vozidla musí nastavena do přímého směru.

### 3.8.2.3.4 Požadavky uvedené v bodě 3.8.2.3.2 neplatí pro vozidla vybavená stěnou nebo přepážkou.

### 3.8.2.3.5 Měření délky nákladního prostoru

- a) Pokud vozidlo není vybaveno přepážkou nebo stěnou, měří se délka od vertikální roviny kolmé k nejbližšímu zadnímu bodu horní části opěradla k zadní vnitřní ploše nebo k zadním dveřím nebo zadním výklopným dveřím v uzavřené poloze;
- b) pokud je vozidlo vybaveno přepážkou nebo stěnou, měří se délka od vertikální roviny kolmé k nejbližšímu zadnímu bodu přepážky nebo stěny k zadní vnitřní ploše nebo k zadním dveřím nebo případně zadním výklopným dveřím v uzavřené poloze;
- c) požadavky na délku musí být splněny alespoň podél vodorovné přímky umístěné v podélné svislé rovině procházející střednicí vozidla, na úrovni podlahy ložného prostoru.

### 3.8.3 Kromě obecných kritérií uvedených v bodech 3.2 až 3.6 musí vozidlo pro zařazení do kategorie vozidel, v níž prostor pro řidiče a náklad není v jednom celku (tj. karoserie typu „BE“), splňovat také kritéria stanovená v bodech 3.8.3.1 až 3.8.3.4.

#### 3.8.3.1 Pokud je vozidlo vybaveno uzavřeným typem karoserie, platí tyto podmínky:

- a) náklad je možné nakládat zadními dveřmi, zadními výklopnými dveřmi nebo výplní dveří nebo jinak;
- b) minimální výška otvoru pro nakládání musí být nejméně 800 mm a plocha otvoru musí být nejméně 12 800 cm<sup>2</sup>;
- c) Minimální délka nákladního prostoru musí představovat nejméně 40 % rozvoru vozidla.

#### 3.8.3.2 U vozidel s otevřeným nákladním prostorem se použijí pouze ustanovení uvedená v bodě 3.8.3.1 a) a c).

#### 3.8.3.3 Definice v bodě 3.8.2 se obdobně vztahují na použití ustanovení uvedených v bodě 3.8.3.

#### 3.8.3.4 Požadavky na délku nákladního prostoru musí být však splněny podél vodorovné přímky umístěné v podélné rovině procházející střednicí vozidla na úrovni podlahy ložného prostoru.

## 4. Kritéria pro zařazení vozidel do podkategorie terénních vozidel

### 4.1 Vozidla kategorie M<sub>1</sub> nebo N<sub>1</sub> se zařadí do podkategorie terénních vozidel, pokud zároveň splňují tyto podmínky:

- a) nejméně jedna přední náprava a nejméně jedna zadní náprava je konstruována pro současný pohon bez ohledu na skutečnost, zda může být jedna hnací náprava odpojena;
- b) vozidlo je vybaveno nejméně jedním uzávěrem diferenciálu nebo jedním zařízením, kterým se dosáhne podobného účinku;
- c) stoupavost samotného vozidla činí nejméně 25 %;
- d) vozidla splňují pět z následujících šesti požadavků:
  - i) přední nájezdový úhel musí být nejméně 25 stupňů,
  - ii) zadní nájezdový úhel musí být nejméně 20 stupňů,

- iii) přechodový úhel musí být nejméně 20 stupňů,
  - iv) světlá výška pod přední nápravou musí být nejméně 180 mm,
  - v) světlá výška pod zadní nápravou musí být nejméně 180 mm,
  - vi) světlá výška mezi nápravami musí být nejméně 200 mm.
- 4.2 Vozidla kategorie M<sub>2</sub>, N<sub>2</sub> nebo M<sub>3</sub> s maximální hmotností nepřevyšující 12 tun se zařadí do podkategorie terénních vozidel, pokud splňují podmínku uvedenou v bodě a) nebo obě podmínky uvedené v bodech b) a c):
- a) všechny nápravy jsou poháněny současně, bez ohledu na skutečnost, zda může být jedna hnací náprava nebo více hnacích náprav odpojeno;
  - b) i) nejméně jedna přední náprava a nejméně jedna zadní náprava je konstruována pro současný pohon bez ohledu na skutečnost, zda může být jedna hnací náprava odpojena,  
ii) vozidlo je vybaveno nejméně jedním uzávěrem diferenciálu nebo jedním zařízením, kterým se dosáhne stejného účinku,
  - iii) stoupavost samotného vozidla činí 25 %;
  - c) vozidla s maximální hmotností nepřevyšující 7,5 tun splňují nejméně pět z následujících šesti požadavků a vozidla s maximální hmotností převyšující 7,5 tun splňují alespoň čtyři z nich:
    - i) přední nájezdový úhel musí být nejméně 25 stupňů,
    - ii) zadní nájezdový úhel musí být nejméně 25 stupňů,
    - iii) přechodový úhel musí být nejméně 25 stupňů,
    - iv) světlá výška pod přední nápravou musí být nejméně 250 mm,
    - v) světlá výška mezi nápravami musí být nejméně 300 mm,
    - vi) světlá výška pod zadní nápravou musí být nejméně 250 mm.
- 4.3 Vozidla kategorie M<sub>3</sub>, nebo N<sub>3</sub> s maximální hmotností převyšující 12 tun se zařadí do podkategorie terénních vozidel, pokud splňují podmínku uvedenou v bodě a) nebo obě podmínky uvedené v bodech b) a c):
- a) všechny nápravy jsou poháněny současně, bez ohledu na skutečnost, zda může být jedna hnací náprava nebo více hnacích náprav odpojeno;
  - b) i) nejméně polovina náprav (nebo dvě ze tří náprav v případě vozidla se třemi nápravami a obdobně u vozidla s pěti nápravami) je konstruována pro současný pohon bez ohledu na skutečnost, zda může být jedna hnací náprava odpojena,  
ii) vozidlo je vybaveno nejméně jedním uzávěrem diferenciálu nebo jedním zařízením, kterým se dosáhne podobného účinku,
  - iii) stoupavost samotného vozidla činí 25 %;
  - c) vozidla splňují nejméně čtyři z následujících šesti požadavků:
    - i) přední nájezdový úhel musí být nejméně 25 stupňů,
    - ii) zadní nájezdový úhel musí být nejméně 25 stupňů,
    - iii) přechodový úhel musí být nejméně 25 stupňů,
    - iv) světlá výška pod přední nápravou musí být nejméně 250 mm,
    - v) světlá výška mezi nápravami musí být nejméně 300 mm,
    - vi) světlá výška pod zadní nápravou musí být nejméně 250 mm.
- 4.4 Postup pro kontrolu splnění geometrických požadavků uvedených v tomto oddíle je stanoven v dodatku 1.

5. **Vozidla zvláštního určení**

	Název	Kód	Definice
5.1	Obytný automobil	SA	Vozidlo kategorie M s obytným prostorem, které má alespoň toto zařízení: a) sedadla a stůl; b) uspořádání pro spaní, které může být vytvořeno ze sedadel; c) zařízení pro vaření; d) skladové prostory. Toto zařízení musí být trvale upevněno v obytném prostoru. Stůl však může být snadno odstranitelný.
5.2	Pancéřované vozidlo	SB	vozidlo určené k ochraně přepravovaných osob nebo nákladu s ochranným pancéřováním proti střelám.
5.3	Sanitní automobil	SC	vozidlo kategorie M určené k přepravě nemocných nebo raněných osob, které má pro tento účel zvláštní výstroj. Prostor pro pacienta musí splňovat technické požadavky normy EN 1789: 2007 „Zdravotnické dopravní prostředky a jejich vybavení – Silniční ambulance“, s výjimkou oddílu 6.5 „Soupis výstroje“.
5.4	Pohřební automobil	SD	vozidlo kategorie M určené k dopravě zemřelých osob, které má pro tento účel zvláštní výstroj.
5.5	Vozidlo přístupné pro invalidní vozík	SH	vozidlo kategorie M <sub>1</sub> vyrobené nebo přestavěné tak, aby vyhovovalo jedné nebo více osobám na invalidním vozíku při cestování po pozemních komunikacích.
5.6	Obytný přívěs	SE	vozidlo kategorie O definované v bodě 3.2.1.3. normy ISO 3833: 1977.
5.7	Autojeřáb	SF	vozidlo kategorie N <sub>3</sub> , které není určeno pro převoz nákladů a které je vybaveno jeřábem s klopným momentem rovným 400 kNm nebo vyšším.
5.8	Zvláštní skupina	SG	vozidlo zvláštního určení, které nespadá pod žádnou definici uvedenou v tomto oddíle.
5.9	Ojnicový přívěs	SJ	vozidlo kategorie O vybavené točnicí k podepření návěsu, který má být přestaven na přípojně vozidlo.
5.10	Přípojně vozidlo pro přepravu nadměrného nákladu	SK	vozidlo kategorie O <sub>4</sub> určené pro přepravu nedělitelných nákladů, pro které kvůli rozměrům platí rychlostní a dopravní omezení. Pod tento pojem spadají i přípojná vozidla s hydraulickými moduly bez ohledu na počet modulů.

6. **Poznámky**

6.1 Schválení typu se neudělí v případě:

- a) ojnicového přívěsu podle definice uvedené v oddílu 5 části A této přílohy;
- b) tuhých přívěsů podle definice v oddílu 4 části C této přílohy;
- c) přípojných vozidel, v nichž lze při jízdě na vozovce převážet osoby.

6.2 Odstavec 6.1 není dotčen ustanoveními článku 23 o vnitrostátních schváleních typu malých sérií.

## ČÁST B

**Kritéria pro typy, varianty a verze vozidel**1. **Kategorie M<sub>1</sub>**

## 1.1 Typ vozidla

1.1.1 „Typ vozidla“ je tvořen vozidly, která mají společné všechny tyto vlastnosti:

- a) název společnosti výrobce.
- V případě změny právní formy vlastnictví společnosti nemusí být uděleno nové schválení;
- b) konstrukci a montáž hlavních částí karoserie v případě samonosné karoserie;
- Totéž obdobně platí pro vozidla s karoserií přišroubovanou nebo přivařenou na samostatný rám;
- c) výrobce a typ vozidla předchozího stupně v případě vozidel vyráběných ve více stupních.
- 1.1.2 Odchylně od požadavků uvedených v bodě 1.1.1 b), pokud výrobce využije podlahové části karoserie a hlavních stavebních prvků tvořících přední část karoserie přímo před výklenkem čelního skla při výrobě různých druhů karoserie (např. sedanu a kupé), je možné tato vozidla považovat za vozidla stejného typu. Výrobce je povinen tuto skutečnost doložit.
- 1.1.3 Typ tvoří alespoň jedna varianta a jedna verze.
- 1.2 Varianta
- 1.2.1. „Variantou“ typu vozidla je skupina vozidel, která mají společné všechny tyto konstrukční vlastnosti:
- a) počet bočních dveří nebo druh karoserie podle definice v oddílu 1 části C, pokud výrobce použije kritérium uvedené v bodě 1.1.2;
- b) hnací jednotku s ohledem na tato konstrukční hlediska:
- i) typ zásobování energií (spalovací motor, elektromotor nebo jiný),
  - ii) pracovní princip (zážehový, vznětový nebo jiný),
  - iii) počet a uspořádání válců v případě spalovacího motoru (L4, V6 nebo jiný);
- c) počet náprav;
- d) počet a propojení hnacích náprav;
- e) počet řízených náprav;
- f) stupeň dokončení (např. úplné/neúplné).
- 1.3 Verze
- 1.3.1 „Verzí“ varianty je skupina vozidel, která mají společné všechny tyto vlastnosti:
- a) maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla;
- b) zdvihový objem v případě spalovacího motoru;
- c) maximální výkon motoru nebo maximální trvalý jmenovitý výkon (elektromotoru);
- d) druh paliva (benzin, nafta, LPG, dvojpalivový provoz nebo jiný);
- e) maximální počet míst k sezení;
- f) hladinu akustického tlaku za jízdy;
- g) hladinu výfukových emisí (např. Euro V, Euro VI nebo jinou);
- h) úhrnné nebo vážené, úhrnné emise CO<sub>2</sub>;
- i) spotřebu elektrické energie (váženou, úhrnnou);
- j) kombinovanou nebo váženou, kombinovanou spotřebu paliva;
- k) existenci jedinečného souboru inovativních technologií podle článku 12 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO<sub>2</sub> z lehkých užitkových vozidel <sup>(1)</sup>.

(1) Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1.

## 2. Kategorie M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub>

### 2.1 Typ vozidla

2.1.1 „Typ vozidla“ je tvořen vozidly, která mají společné všechny tyto vlastnosti:

a) název společnosti výrobce.

V případě změny právní formy vlastnictví společnosti nemusí být uděleno nové schválení;

b) kategorii;

c) tyto výrobní a konstrukční znaky:

i) konstrukci a výrobu hlavních částí podvozku,

ii) konstrukci a výrobu hlavních částí karoserie v případě samonosné karoserie;

d) počet podlaží (jedno nebo dvě);

e) počet částí (pevných/kloubových);

f) počet náprav;

g) režim zásobování energií (interní nebo externí);

h) výrobce a typ vozidla předchozího stupně v případě vozidel vyráběných ve více stupních.

2.1.2 Typ tvoří alespoň jedna varianta a jedna verze.

### 2.2 Varianta

2.2.1 „Variantou“ typu vozidla je skupina vozidel, která mají společné všechny tyto konstrukční vlastnosti:

a) druh karoserie podle definice v oddílu 2 části C;

b) třídu nebo kombinaci tříd vozidel podle definice v bodě 2.1.1 přílohy I směrnice 2001/85/ES (pouze v případě úplných a dokončených vozidel);

c) stupeň dokončení (např. úplné/neúplné/dokončené);

d) hnací jednotku s ohledem na tato konstrukční hlediska:

i) typ zásobování energií (spalovací motor, elektromotor nebo jiný),

ii) pracovní princip (zážehový, vznětový nebo jiný),

iii) počet a uspořádání válců v případě spalovacího motoru (L6, V8 nebo jiný).

### 2.3 Verze

2.3.1 „Verzí“ varianty je skupina vozidel, která mají společné všechny tyto vlastnosti:

a) maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla;

b) způsobilost vozidla k tažení přípojného vozidla;

c) zdvihový objem v případě spalovacího motoru;

d) maximální výkon motoru nebo maximální trvalý jmenovitý výkon (elektromotoru);

e) druh paliva (benzín, nafta, LPG, dvojpaliivový provoz nebo jiný);

f) hladinu akustického tlaku za jízdy;

g) hladinu výfukových emisí (např. Euro IV, Euro V nebo jinou).

## 3. Kategorie N<sub>1</sub>

### 3.1 Typ vozidla

3.1.1 „Typ vozidla“ je tvořen vozidly, která mají společné všechny tyto vlastnosti:

a) název společnosti výrobce.

V případě změny právní formy vlastnictví společnosti nemusí být uděleno nové schválení;

- b) konstrukci a montáž hlavních částí karoserie v případě samonosné karoserie;
  - c) konstrukci a výrobu hlavních částí podvozku v případě vozidla bez samonosné karoserie;
  - d) výrobce a typ vozidla předchozího stupně v případě vozidel vyráběných ve více stupních.
- 3.1.2 Odchylně od požadavků uvedených v bodě 3.1.1 b), pokud výrobce využije podlahové části karoserie a hlavních stavebních prvků tvořících přední část karoserie přímo před výklenkem čelního skla v konstrukci různých druhů karoserie (například skříňového automobilu nebo podvozku s kabinou, různých rozvorů a různých výšek střechy), lze taková vozidla považovat za vozidla stejného typu. Výrobce je povinen tuto skutečnost doložit.
- 3.1.3 Typ tvoří alespoň jedna varianta a jedna verze.
- 3.2 Varianta
- 3.2.1 „Variantou“ typu vozidla je skupina vozidel, která mají společné všechny tyto konstrukční vlastnosti:
- a) počet bočních dveří nebo druh karoserie podle definice v oddílu 3 části C (v případě úplných a dokončených vozidel), pokud výrobce použije kritérium uvedené v bodě 3.1.2;
  - b) stupeň dokončení (např. úplné/neúplné/dokončené);
  - c) hnací jednotku s ohledem na tato konstrukční hlediska:
    - i) typ zásobování energií (spalovací motor, elektromotor nebo jiný),
    - ii) pracovní princip (zážehový, vznětový nebo jiný),
    - iii) počet a uspořádání válců v případě spalovacího motoru (L6, V8 nebo jiný);
  - d) počet náprav;
  - e) počet a propojení hnacích náprav;
  - f) počet řízených náprav.
- 3.3 Verze
- 3.3.1 „Verzí“ varianty je skupina vozidel, která mají společné všechny tyto vlastnosti:
- a) maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla;
  - b) zdvihový objem v případě spalovacího motoru;
  - c) maximální výkon motoru nebo maximální trvalý jmenovitý výkon (elektromotoru);
  - d) druh paliva (benzin, nafta, LPG, dvojpalivový provoz nebo jiný);
  - e) maximální počet míst k sezení;
  - f) hladinu akustického tlaku za jízdy;
  - g) hladinu výfukových emisí (např. Euro V, Euro VI nebo jinou);
  - h) úhrnné nebo vážené, úhrnné emise CO<sub>2</sub>;
  - i) spotřebu elektrické energie (váženou, úhrnnou);
  - j) kombinovanou nebo váženou, kombinovanou spotřebu paliva.
4. **Kategorie N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>**
- 4.1 Typ vozidla
- 4.1.1 „Typ vozidla“ je tvořen vozidly, která mají společné všechny tyto základní vlastnosti:
- a) název společnosti výrobce.
    - V případě změny právní formy vlastnictví společnosti nemusí být uděleno nové schválení;
  - b) kategorii;
  - c) konstrukci a výrobu podvozku společné pro jednu řadu výrobku;
  - d) počet náprav;
  - e) výrobce a typ vozidla předchozího stupně v případě vozidel vyráběných ve více stupních.
- 4.1.2 Typ tvoří alespoň jedna varianta a jedna verze.

#### 4.2 Varianta

4.2.1 „Variantou“ typu vozidla je skupina vozidel, která mají společné všechny tyto konstrukční vlastnosti:

- a) koncepci konstrukce nebo druh karoserie podle oddílu 3 části C a dodatku 2 (pouze v případě úplných a dokončených vozidel);
- b) stupeň dokončení (např. úplné/neúplné/dokončené);
- c) hnací jednotku s ohledem na tato konstrukční hlediska:
  - i) typ zásobování energií (spalovací motor, elektromotor nebo jiný),
  - ii) pracovní princip (zážehový, vznětový nebo jiný),
  - iii) počet a uspořádání válců v případě spalovacího motoru (L6, V8 nebo jiný);
- d) počet a propojení hnacích náprav;
- e) počet řízených náprav.

#### 4.3 Verze

4.3.1 „Verzí“ varianty je skupina vozidel, která mají společné všechny tyto vlastnosti:

- a) maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla;
- b) způsobilost vozidla k tažení přípojného vozidla:
  - i) nebrzděného přípojného vozidla,
  - ii) přípojného vozidla se setrvačnickovým (nebo nájezdovým) brzdovým systémem podle definice v bodě 2.12 předpisu EHK/OSN č. 13,
  - iii) přípojného vozidla s průběžným nebo poloprůběžným brzdovým systémem podle definice uvedené v bodech 2.9 a 2.10 předpisu EHK/OSN č. 13,
  - iv) přípojného vozidla kategorie O<sub>4</sub>, kdy maximální hmotnost jízdní soupravy nepřevyšší 44 tun,
  - v) přípojného vozidla kategorie O<sub>4</sub>, kdy maximální hmotnost jízdní soupravy převyšší 44 tun;
- c) zdvihový objem motoru;
- d) maximální výkon motoru;
- e) druh paliva (benzin, nafta, dvojpaliivový provoz LPG nebo jiný);
- f) hladinu akustického tlaku za jízdy;
- g) hladinu výfukových emisí (např. Euro IV, Euro V nebo jinou).

### 5. Kategorie O<sub>1</sub> a O<sub>2</sub>

#### 5.1 Typ vozidla

5.1.1 „Typ vozidla“ je tvořen vozidly, která mají společné všechny tyto vlastnosti:

- a) název společnosti výrobce.

V případě změny právní formy vlastnictví společnosti nemusí být uděleno nové schválení;

- b) kategorii;
- c) koncepci podle definice v oddílu 4 části C;

- d) tyto výrobní a konstrukční znaky:
    - i) konstrukci a výrobu hlavních částí podvozku,
    - ii) konstrukci a výrobu hlavních částí karoserie v případě samonosné karoserie;
  - e) počet náprav;
  - f) výrobce a typ vozidla předchozího stupně v případě vozidel vyráběných ve více stupních.
- 5.1.2 Typ tvoří alespoň jedna varianta a jedna verze.
- 5.2 Varianta
- 5.2.1 „Variantou“ typu vozidla je skupina vozidel, která mají společné všechny tyto konstrukční vlastnosti:
- a) druh karoserie uvedený v dodatku 2 (v případě úplných a dokončených vozidel);
  - b) stupeň dokončení (např. úplné/neúplné/dokončené);
  - c) druh brzdového systému (např. nebrzděný/setrvačnickový/s posilovačem).
- 5.3 Verze
- 5.3.1 „Verzi“ varianty je skupina vozidel, která mají společné všechny tyto vlastnosti:
- a) maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla;
  - b) princip zavěšení (vzduchové, ocelové nebo gumové zavěšení, torzní tyč nebo jiné);
  - c) koncepci tažné tyče (trojúhelníková, trubková nebo jiná).
6. **Kategorie O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>**
- 6.1 Typ vozidla
- 6.1.1 „Typ vozidla“ je tvořen vozidly, která mají společné všechny tyto vlastnosti:
- a) název společnosti výrobce.
    - V případě změny právní formy vlastnictví společnosti nemusí být uděleno nové schválení;
  - b) kategorii;
  - c) koncepci přípojného vozidla s ohledem na definice uvedené v oddíle 4 části C;
  - d) tyto výrobní a konstrukční znaky:
    - i) konstrukci a výrobu hlavních částí podvozku,
    - ii) konstrukci a výrobu hlavních částí karoserie v případě přípojných vozidel se samonosnou karoserií;
  - e) počet náprav;
  - f) výrobce a typ vozidla předchozího stupně v případě vozidel vyráběných ve více stupních.
- 6.1.2 Typ tvoří alespoň jedna varianta a jedna verze.
- 6.2 Varianty
- 6.2.1 „Variantou“ typu vozidla je skupina vozidel, která mají společné všechny tyto výrobní a konstrukční vlastnosti:
- a) druh karoserie uvedený v dodatku 2 (v případě úplných a dokončených vozidel);
  - b) stupeň dokončení (např. úplné/neúplné/dokončené);
  - c) princip zavěšení (ocelové, vzduchové nebo hydraulické zavěšení);
  - d) tyto technické vlastnosti:
    - i) možnost roztažení podvozku,
    - ii) výšku podlaží (normální, nízká, středně nízká aj.).



### 6.3 Verze

6.3.1 „Verzí“ varianty se rozumí skupina vozidel, která mají společné všechny tyto vlastnosti:

- a) maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla;
- b) další dělení nebo kombinace dalšího dělení uvedené v bodech 3.2 a 3.3 přílohy I směrnice 96/53/ES, do kterých spadá vzdálenost mezi dvěma sousedními nápravami tvořícími skupinu;
- c) definici náprav v těchto ohledech:
  - i) zdvihatelé nápravy (počet a poloha),
  - ii) zatížitelné nápravy (počet a poloha),
  - iii) řízená náprava (počet a poloha).

### 7. Obecné požadavky pro všechny kategorie vozidel

7.1 Pokud vozidlo maximální hmotností nebo počtem míst sezení nebo oběma parametry spadá do několika kategorií, může se výrobce rozhodnout použít k vymezení variant a verzí kritéria jedné nebo druhé kategorie vozidel.

#### 7.1.1 Příklady:

- a) vozidlu „A“ může být vzhledem k maximální hmotnosti uděleno schválení typu jako vozidlo kategorie  $N_1$  (3,5 tun) a  $N_2$  (4,2 tun). V takovém případě lze parametry uvedené v kategorii  $N_1$  použít také pro vozidlo spadající do kategorie  $N_2$  (nebo naopak);
- b) Vozidlu „B“ může být vzhledem k počtu míst k sezení (7+1 nebo 10+1) uděleno schválení typu jako vozidlo kategorie  $M_1$  a  $M_2$ , pak lze parametry uvedené v kategorii  $M_1$  použít také pro vozidlo spadající do kategorie  $M_2$  (nebo naopak).

7.2 Vozidlo kategorie N může být typově schváleno podle požadavků na kategorii  $M_1$  nebo případně  $M_2$ , pokud má být přestavěno na vozidlo dané kategorie v některé další fázi schválení typu týkajícího se vozidel vyráběných ve více stupních.

7.2.1 Tato možnost se vztahuje pouze na neúplná vozidla.

Tato vozidla se označují kódem konkrétní varianty daným výrobcem základního vozidla.

### 7.3 Označení typu, varianty a verze

7.3.1 Výrobce každému typu, každé variantě a verzi vozidla přidělí alfanumerický kód tvořený tiskacími latinskými písmeny a/nebo arabskými číslicemi.

Použit lze i závorčky a spojovníky, pokud nenahrazují písmeno nebo číslici.

7.3.2 Celý kód bude označen takto: Typ-Varianta-Verze neboli „TVV“.

7.3.3 TVV jasně a nezměnitelně označuje jedinečnou kombinaci technických vlastností na základě kritérií definovaných v části B této přílohy.

7.3.4 Stejný výrobce může použít stejný kód k vymezení typu vozidla v případě, že spadá do dvou či více kategorií.

7.3.5 Stejný výrobce nesmí použít stejný kód k vymezení typu vozidla pro více než jedno schválení typu v rámci jedné kategorie.

### 7.4 Počet znaků v TVV

7.4.1 Počet znaků nesmí být vyšší než:

- a) 15 v případě kódu typu vozidla;
- b) 25 v případě kódu jedné varianty;
- c) 35 v případě kódu jedné verze.

7.4.2 Délka celého alfanumerického kódu „TVV“ nesmí překročit 75 znaků.

7.4.3 Pokud se použije celý kód TVV, ponechávají se mezi typem, variantou a verzí mezery.

Příklad takového TVV: 159AF[...mezera]0054[...mezera]977K(BE).

## ČÁST C

## Definice druhů karoserie

## 0. Úvod

- 0.1 Druh karoserie podle oddílu 9 přílohy I a části 1 přílohy III a kód karoserie podle bodu 38 přílohy IX se označuje kódem.

Soupis kódů se týká především úplných a dokončených vozidel.

- 0.2 Pro vozidla kategorie M se kód druhu karoserie skládá ze dvou písmen uvedených v oddílech 1 a 2.
- 0.3 Pro vozidla v kategoriích N a O se kód druhu karoserie skládá ze dvou písmen uvedených v oddílech 3 a 4.
- 0.4 V případě potřeby (zejména u druhů karoserie uvedených v bodech 3.1 a 3.6 a v bodech 4.1 až 4.4) se doplní dvě číslice.
- 0.4.1 Soupis číselných znaků je uveden v dodatku 2 k této příloze.
- 0.5 U vozidel zvláštního určení se označení druhu karoserie odvozuje od kategorie vozidla.

1. Vozidla náležející do kategorie M<sub>1</sub>

Ref.	Kód	Název	Definice
1.1	AA	Sedan	vozidlo definované v bodě 3.1.1.1 normy ISO 3833-1977, s nejméně čtyřmi bočními okny.
1.2	AB	Hatchback	sedan dle definice v bodě 1.1 se zkosením v zadní části vozidla.
1.3	AC	Kombi	vozidlo definované v bodě 3.1.1.4 normy ISO 3833-1977.
1.4	AD	Kupé	vozidlo definované v bodě 3.1.1.5 normy ISO 3833-1977.
1.5	AE	Kabriolet	vozidlo definované v bodě 3.1.1.6 normy ISO 3833-1977. Kabriolet však nemusí mít žádné dveře.
1.6	AF	Víceúčelové vozidlo	jiné vozidlo než uvedené pod kódem AG a AA až AE a určené k dopravě osob a jejich zavazadel nebo příležitostně nákladu v jediném oddělení.
1.7	AG	Užitkové kombi	vozidlo definované v bodě 3.1.1.4.1 normy ISO 3833-1977. Zavazadlový prostor však musí být zcela oddělen od prostoru pro cestující. Navíc musí být vztahný bod místa sezení řidiče nejméně 750 mm nad nosným povrchem vozidla.

2. Vozidla náležející do kategorie M<sub>2</sub> nebo M<sub>3</sub>

Ref.	Kód	Název	Definice
2.1	CA	Jednopodlažní vozidlo	vozidlo s prostorem pro osoby uspořádaným v jedné úrovni nebo tak, že nevznikají dvě úrovně nad sebou;
2.2	CB	Dvojpodlažní vozidlo	vozidlo definované v bodě 2.1.6 přílohy I směrnice 2001/85/ES;
2.3	CC	Jednopodlažní kloubové vozidlo	vozidlo definované v bodě 2.1.3 přílohy I směrnice 2001/85/ES s jedním podlažím;
2.4	CD	Dvojpodlažní kloubové vozidlo	vozidlo definované v bodě 2.1.3.1 přílohy I směrnice 2001/85/ES;

Ref.	Kód	Název	Definice
2.5	CE	Nízkopodlažní jednopodlažní vozidlo	vozidlo definované v bodě 2.1.4 přílohy I směrnice 2001/85/ES s jedním podlažím;
2.6	CF	Nízkopodlažní dvojpodlažní vozidlo	vozidlo definované v bodě 2.1.4 přílohy I směrnice 2001/85/ES s dvěma podlažními;
2.7	CG	Kloubové nízkopodlažní jednopodlažní vozidlo	vozidlo, které je kombinací technických vlastností vozidel uvedených v bodech 2.3 a 2.5;
2.8	CH	Kloubové nízkopodlažní dvojpodlažní vozidlo	vozidlo, které je kombinací technických vlastností vozidel uvedených v bodech 2.4 a 2.6;
2.9	CI	Jednopodlažní vozidlo s otevřenou střechou	vozidlo částečně nebo úplně bez střechy;
2.10	CJ	Dvojpodlažní vozidlo s otevřenou střechou	vozidlo částečně nebo úplně bez střechy nad horním podlažím;
2.11	CX	Podvozek autobusu	neúplné vozidlo jen s podvozkovým rámem nebo soupravou trubek, hnací jednotkou a nápravami, které je určeno ke kompletaci s karoserií podle potřeb dopravce.

### 3. Motorová vozidla kategorie N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> nebo N<sub>3</sub>

Ref.	Kód	Název	Definice
3.1	BA	Nákladní automobil	vozidlo, které je konstruováno a vyrobeno výlučně nebo hlavně pro dopravu zboží. Může též táhnout přípojné vozidlo.
3.2	BB	Skříňový automobil	nákladní automobil s prostorem pro řidiče i náklad v jednom celku;
3.3	BC	Tahač návěsu	tažné vozidlo, které je konstruováno a vyrobeno výlučně nebo hlavně pro tažení návěsů;
3.4	BD	Tahač přívěsu	tažné vozidlo, které je konstruováno a vyrobeno výlučně pro tažení jiných přípojných vozidel než návěsů;
3.5	BE	Lehký nákladní automobil	vozidlo s maximální hmotností nepřevyšující 3 500 kg, které nemá místa k sezení a nákladní prostor v jednom celku;
3.6	BX	Podvozek s kabinou nebo kryt podvozku	neúplné vozidlo pouze s kabinou (úplnou nebo částečnou), podvozkovým rámem, hnací jednotkou a nápravami, které je určeno ke kompletaci s karoserií podle potřeb dopravce.

### 4. Vozidla kategorie O

Ref.	Kód	Název	Definice
4.1	DA	Návěs	přípojné vozidlo, které je konstruováno a vyrobeno, aby bylo připojeno k tahači nebo ojnicovému přívěsu a aby na tažné vozidlo nebo ojnicový přívěs působilo výrazným svislým zatížením. Do jízdny soupravy se připojuje pomocí návěsového čepu a točnice.
4.2	DB	Přívěs	přípojné vozidlo, které má nejméně dvě nápravy, z nichž alespoň jedna je řízená: a) je opatřeno tažným zařízením, které je pohyblivé ve svislém směru (ve vztahu k přípojnému vozidlu) a b) přenáší na tažné vozidlo svislé statické zatížení menší než 100 daN.

Ref.	Kód	Název	Definice
4.3	DC	Přívěs s nápravami uprostřed	přípojně vozidlo, u kterého jsou nápravy umístěny blízko těžiště vozidla (je-li náklad rovnoměrně rozložen), takže se na tažné vozidlo přenáší pouze malé statické svislé zatížení, které nepřekračuje 10 % zatížení odpovídajícího maximální hmotnosti přípojně vozidla nebo zatížení 1 000 daN (podle toho, která hodnota je nižší).
4.4	DE	Tuhý přívěs	přípojně vozidlo, u kterého je náprava nebo skupina náprav vybavena ojí, jež přenáší na tažné vozidlo statické zatížení, které nepřekračuje 4 000 daN vzhledem k jeho konstrukci a které neodpovídá definici přívěsu s nápravami uprostřed. Do jízdni soupravy se nepřipojuje pomocí čepu a točnice.

## Dodatek 1

**Postup pro kontrolu, zda je možné vozidlo zařadit do kategorie terénních vozidel****0. Obecně**

- 0.1 Postup uvedený v tomto dodatku bude použit pro účely klasifikace vozidla jako terénního vozidla.

**1. Zkušební podmínky pro geometrická měření**

- 1.1 Vozidlo náležející do kategorie M<sub>1</sub> nebo N<sub>1</sub> musí být v nezatíženém stavu, na sedadle řidiče obsazeno figurínou odpovídající 50. percentilu mužské populace a musí být vybaveno chladicí kapalinou, mazivy, palivem, nářadím a rezervním kolem (pokud tvoří součást původního vybavení od výrobce).

Figurína může být nahrazena podobným zařízením se stejnou hmotností.

- 1.2 Jiná vozidla, než jsou uvedena v bodě 1.1, musí být zatížena na maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla.

Rozložení hmotnosti na nápravy musí představovat nejhorší možnost vzhledem ke splnění příslušného kritéria.

- 1.3 Vozidlo, představující typ, se předá technické zkušebně ve stavu uvedeném v bodě 1.1 nebo 1.2. Vozidlo bude ve stojící poloze s koly nastavenými do přímého směru.

Rovina, na které se měření provádí, musí být pokud možno plochá a vodorovná (s maximálním spádem 0,5 %)

**2. Měření předního nájezdu, zadního nájezdu a přechodových úhlů**

- 2.1 Přední nájezdový úhel se měří podle bodu 6.10 normy ISO 612: 1978.

- 2.2 Zadní nájezdový úhel se měří podle bodu 6.11 normy ISO 612: 1978.

- 2.3 Přechodový úhel se měří podle bodu 6.9 normy ISO 612: 1978.

- 2.4 Při měření zadního nájezdového úhlu mohou být výškově nastavitelná zařízení na ochranu proti podjetí zezadu nastavena do horní polohy.

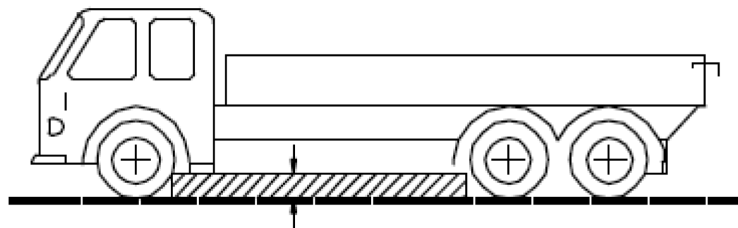
- 2.5 Podmínka uvedená v bodě 2.4 nesmí být vykládána jako povinnost vybavit základní vozidlo ochranou proti podjetí zezadu v rámci původního vybavení. Výrobce základního vozidla však musí informovat výrobce dalšího stupně, že pokud bude vozidlo vybaveno ochranou proti podjetí zezadu, musí splňovat požadavky na zadní nájezdový úhel.

**3. Měření světlé výšky**

- 3.1 Světlá výška mezi nápravami

- 3.1.1 „Světlou výškou mezi nápravami“ se rozumí nejkratší vzdálenost mezi rovinou vozovky a nejnižším pevným bodem vozidla.

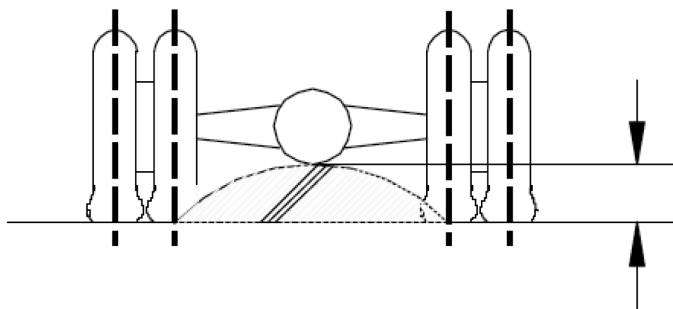
Pro uplatnění definice je nezbytné přihlížet ke vzdálenosti mezi poslední nápravou přední skupiny náprav a první nápravou zadní skupiny náprav.



3.1.2 Do šrafovaného pole znázorněného na obrázku nesmí zasahovat žádná pevná část vozidla.

3.2 Světla výška pod jednou nápravou

3.2.1 „Světlu výškou pod jednou nápravou“ se rozumí výška, kterou má nad základnou vrchol kruhového oblouku procházejícího středem stop kol jedné nápravy na vozovce (při dvojitě montáži kol se uvažují vnitřní kola) a dotýkajícího se nejnižšího bodu vozidla mezi koly.



3.2.2 V případě potřeby se měření světlé výšky provede na každé jednotlivé nápravě skupiny náprav.

#### 4. Stoupavost vozidla

4.1 „Stoupavostí“ se rozumí schopnost vozidla zdolávat stoupání.

4.2 Na kontrolu stoupavosti neúplného i úplného vozidla kategorie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>, se provede zkouška.

4.3 Zkoušku provádí technická zkušebna na vozidle představujícím typ, který má být zkoušen.

4.4 Na žádost výrobce a za podmínek stanovených v příloze XVI může být stoupavost typu vozidla prokázána pomocí zkušební metody se simulací.

#### 5. Zkušební podmínky a kritérium splnění/nesplnění

5.1 Do 31. října 2014 se použijí podmínky stanovené v oddílu 7.5 přílohy I směrnice 97/27/ES.

Od 1. listopadu 2014 se v souladu s článkem 14 nařízení Evropského parlamentu a Rady <sup>(1)</sup> (ES) č. 661/2009 použijí zkušební podmínky přijaté podle uvedeného nařízení.

5.2 Vozidlo se musí ve stoupání pohybovat stálou rychlostí bez podélného či příčného prokluzu kol.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 1.

## Dodatek 2

**Číselné znaky k doplnění kódů pro různé druhy karoserií**

- 01 Plošina
  - 02 Bočnice
  - 03 Skříňová nástavba
  - 04 Klimatizovaná nástavba s izolovanými stěnami a zařízením na udržování vnitřní teploty
  - 05 Klimatizovaná nástavba s izolovanými stěnami bez zařízení na udržování vnitřní teploty
  - 06 Boční shrnovací plachta
  - 07 Převážná skříň (výměnná nástavba)
  - 08 Nosič kontejneru
  - 09 Vozidla s hákovým zdvihacím zařízením
  - 10 Sklápěcí vozidlo
  - 11 Cisterna
  - 12 Cisterna určená k dopravě nebezpečného nákladu
  - 13 Přeprava hospodářských zvířat
  - 14 Přeprava vozidel
  - 15 Automíchačka betonu
  - 16 Vozidlo s čerpadlem na beton
  - 17 Přeprava dřeva
  - 18 Vůz na sběr odpadků
  - 19 Zametací vozidlo, čištění a úklid kanálů
  - 20 Kompresor
  - 21 Přeprava lodě
  - 22 Přeprava kluzáku
  - 23 Vozidla pro prodejní nebo reklamní účely
  - 24 Vyprošťovací vozidlo
  - 25 Vozidlo se žebříkem
  - 26 Jeřábové vozidlo (jiné než pojízdný jeřáb definovaný v oddílu 5 části A přílohy II)
  - 27 Vozidlo s plošinou pro letecké práce
  - 28 Vozidlo s vrtací soupravou
  - 29 Nízkopodlažní přípojné vozidlo
  - 30 Vozidlo pro přepravu skla
  - 31 Požární vozidlo
  - 99 Karoserie neuvedená v tomto soupisu.“
-

## PŘÍLOHA II

Příloha IV směrnice 2007/46/ES se mění takto:

- 1) Název přílohy IV se nahrazuje slovy „**POŽADAVKY PRO ES SCHVÁLENÍ TYPU VOZIDLA**“.
- 2) Bod 43 části I přílohy IV se nahrazuje tímto:

„43	Systémy rozstříku	proti	Směrnice 91/226/EHS	L 103, 23.4.1991, s.5					x	x	x	x	x	x	x	x“
-----	----------------------	-------	------------------------	--------------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---	----

- 3) Název dodatku k příloze IV se nahrazuje slovy „**Požadavky na schválení typu vozidel náležejících do kategorie M<sub>1</sub>, vyráběných v malých sériích podle článku 22**“.

—



## PŘÍLOHA III

Příloha IX směrnice 2007/46/ES se mění takto:

- 1) Znění položky 31 v části „Strana 2 – Kategorie vozidel N<sub>2</sub> (úplná a dokončená vozidla)“ vzoru prohlášení o shodě se nahrazuje tímto:  
„31. Umístění zdvihatelné nápravy (náprav): ...“
- 2) Znění položky 31 v části „Strana 2 – Kategorie vozidel N<sub>3</sub> (úplná a dokončená vozidla)“ vzoru prohlášení o shodě se nahrazuje tímto:  
„31. Umístění zdvihatelné nápravy (náprav): ...“
- 3) Znění položky 31 v části „Strana 2 – Kategorie vozidel O<sub>1</sub> a O<sub>2</sub> (úplná a dokončená vozidla)“ vzoru prohlášení o shodě se nahrazuje tímto:  
„31. Umístění zdvihatelné nápravy (náprav): ...“
- 4) Znění položky 31 části „Strana 2 – Kategorie vozidel O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> (úplná a dokončená vozidla)“ vzoru prohlášení o shodě se nahrazuje tímto:  
„31. Umístění zdvihatelné nápravy (náprav): ...“
- 5) Znění položky 31 části „Strana 2 – Kategorie vozidel N<sub>2</sub> (neúplná vozidla)“ vzoru prohlášení o shodě se nahrazuje tímto:  
„31. Umístění zdvihatelné nápravy (náprav): ...“
- 6) Znění položky 31 části „Strana 2 – Kategorie vozidel N<sub>3</sub> (neúplná vozidla)“ vzoru prohlášení o shodě se nahrazuje tímto:  
„31. Umístění zdvihatelné nápravy (náprav): ...“
- 7) Znění položky 31 části „Strana 2 – Kategorie vozidel O<sub>1</sub> a O<sub>2</sub> (neúplná vozidla)“ vzoru prohlášení o shodě se nahrazuje tímto:  
„31. Umístění zdvihatelné nápravy (náprav): ...“
- 8) Znění položky 31 části „Strana 2 – Kategorie vozidel O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> (neúplná vozidla)“ vzoru prohlášení o shodě se nahrazuje tímto:  
„31. Umístění zdvihatelné nápravy (náprav): ...“
- 9) Znění vysvětlivek souvisejících s přílohou IX se mění takto:
  - a) Poslední věta vysvětlivky a) se zrušuje;
  - b) K vysvětlivce e) se doplňuje tato věta:  
„V případě přívěsu s jednou nápravou uprostřed uveďte vodorovnou vzdálenost mezi svislou osou točnice a středem nápravy.“

## PŘÍLOHA IV

Příloha XI směrnice 2007/46/ES se mění takto:

1) Bod 43 dodatku 2 k příloze XI se nahrazuje tímto:

„43	Systémy proti rozstříku	Směrnice 91/226/EHS					x	x	x	x	x	x	x
-----	-------------------------	---------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

2) Bod 43 dodatku 4 k příloze XI se nahrazuje tímto:

„43	Systémy proti rozstříku	Směrnice 91/226/EHS					x	x	x	x	x	x	x
-----	-------------------------	---------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

3) Za dodatek 5 se před „Vysvětlivky“ vkládá tento dodatek 6, který zní:

„Dodatek 6

**Přípojná vozidla pro dopravu nadměrného nákladu**

Bod	Předmět	Odkaz na právní předpis	Přípojně vozidlo kategorie O <sub>4</sub>
3	Palivové nádrže / ochrana proti podjetí zezadu	Směrnice 70/221/EHS	X
4	Umístění zadní registrační tabulky	Směrnice 70/222/EHS	X
5	Ovládací síla řízení	Směrnice 70/311/EHS	X
9	Brzdová zařízení	Směrnice 71/320/EHS	X
10	Vysokofrekvenční rušení (elektromagnetická kompatibilita)	Směrnice 72/245/EHS	X
18	Povinné štítky	Směrnice 76/114/EHS	X
20	Montáž zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci	Směrnice 76/756/EHS	A + N
21	Odrázky	Směrnice 76/757/EHS	X
22	Svítilny doplňkové obrysové, přední obrysové, zadní obrysové, brzdové, boční obrysové, denní svítilny	Směrnice 76/758/EHS	X
23	Směrové svítilny	Směrnice 76/759/EHS	X
24	Svítilny zadní registrační tabulky	Směrnice 76/760/EHS	X
28	Zadní mlhové svítilny	Směrnice 77/538/EHS	X
29	Zpětné světlometry	Směrnice 77/539/EHS	X
36	Systémy vytápění	Směrnice 2001/56/ES	N/A
42	Boční ochrana	Směrnice 89/297/EHS	A
43	Systémy proti rozstříku	Směrnice 91/226/EHS	A

Bod	Předmět	Odkaz na právní předpis	Přípojně vozidlo kategorie O <sub>4</sub>
46	Pneumatiky	Směrnice 92/23/EHS	I
48	Hmotnosti a rozměry	Směrnice 97/27/ES	X
50	Spojovací zařízení	Směrnice 94/20/ES	X
63	Nařízení o obecné bezpečnosti	Nařízení (ES) 661/2009	P/A <sup>a</sup>

4) „Vysvětlivky“ se mění takto:

a) Bod L se nahrazuje tímto:

„L: Platí pouze pro sedadla určená k běžnému užití při jízdě vozidla po pozemních komunikacích. Na zadních místech k sezení se požadují alespoň kotevní místa pro břišní pásy. Sedadla, jež jsou určena k použití při jízdě vozidla po pozemních komunikacích, musí být pro uživatele jasně označena buď piktogramem nebo značkou s příslušným textem.“

b) Za bod Nepoužije se se vkládá tento bod, který zní:

„P/A: Tento právní předpis je částečně použitelný. Přesný rozsah platnosti stanoví prováděcí opatření k nařízení (ES) č. 661/2009.“

c) Za bod H se vkládá tento bod, který zní:

„I: Pneumatiky musí mít schválení typu podle požadavků předpisu EHK/OSN č. 54 i v případě, že maximální konstrukční rychlost vozidla je nižší než 80 km/hod.“

Po dohodě s výrobcem pneumatik může být únosnost upravena v poměru k maximální konstrukční rychlosti přípojněho vozidla.“