

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI (EU) 2016/1788

ze dne 14. července 2016,

kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013, pokud jde o soupis požadavků pro EU schválení typu vozidla, kterým se mění a opravuje nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014, nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/96, nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/68 a nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/208, pokud jde o požadavky na konstrukci vozidla a obecné požadavky, požadavky na environmentální výkonnost a výkonnost pohonné jednotky, požadavky na brzdění vozidel a požadavky na funkční bezpečnost vozidel

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ze dne 5. února 2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly⁽¹⁾, a zejména na čl. 17 odst. 5, čl. 18 odst. 4, čl. 19 odst. 6, čl. 20 odst. 8, čl. 27 odst. 6, čl. 28 odst. 6, čl. 49 odst. 3, čl. 53 odst. 12, čl. 60 odst. 1 a články 61 a 70 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Vzhledem k tomu, že čl. 27 odst. 3 nařízení (EU) č. 167/2013 umožňuje používat zkušební metody se simulací jako alternativu k fyzickým zkouškám prováděným určenými technickými zkušebnami, a vzhledem k tomu, že tyto zkušební metody se simulací významně snižují zátěž pro výrobce a jsou zejména snadno použitelné pro kontroly rozměrů, měly by být na seznam požadavků, které mohou být předmětem zkoušek se simulací, stanoveny v příloze III nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014⁽²⁾ doplněny další požadavky.
- (2) V zájmu zlepšení přesnosti by měly být s ohledem na technický pokrok aktualizovány technické požadavky týkající se přístroje pro měření hladiny akustického tlaku působícího na řidiče stanovené v příloze XIII nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014.
- (3) Pro zajištění souladu je nezbytné v příloze XIV nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014 stanovit další podmínky pro EU schválení typu konstrukční části pro sedadlo.
- (4) Pro účely jasnosti a přesnosti by měly být v návodu k obsluze v souladu s přílohou XXII nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014 doplněny další požadavky na informace, zejména pokud jde o informace o tom, jak příčně a vertikálně upevnit tříbodový závěs pro účely jízdy na vozovce, informace o pokynech a zvláštních upozorněních týkajících se zmenšených rozměrů ochranného zařízení pro typ vývodového hřídele 3 a o mazacích intervalech.
- (5) V důsledku své technické konstrukce by vozidla kategorie T nebo C s hydrostatickým pohonem ovládaným pravým chodidlem a vozidla kategorie C s maximální konstrukční rychlostí menší než 15 km/h uvedená v příloze XXIII nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014 týkající se ovládacích zařízení měla být osvobozena od povinnosti, že pedály spojky, brzdy a akcelérátoru musí fungovat a být rozmístěny stejně jako u motorového vozidla.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 1.

⁽²⁾ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014 ze dne 19. září 2014, kterým se doplňuje a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013, pokud jde o požadavky na konstrukci a obecné požadavky v souvislosti se schvalováním zemědělských a lesnických vozidel (Úř. věst. L 364, 18.12.2014, s. 1).

- (6) Pro větší přesnost by měly být požadavky pro bezpečné spuštění motoru stanovené v příloze XXIII nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014 zdokonaleny a přizpůsobeny specifickým rysům některých konstrukcí vozidel.
- (7) Aby se zajistil soulad s nařízením v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014, měly by být požadavky na ovládací zařízení související s virtuálními terminály, jak jsou stanoveny v příloze X nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/208 ⁽¹⁾ týkající se požadavků na informační systémy řidiče, přesunuty do přílohy XXIII nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014 týkající se požadavků na ovládací zařízení.
- (8) Pro zajištění souladu a zjednodušení by požadavky na označování pro ohebné hadice hydrauliky stanovené v příloze XXIV nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014 týkající se ochrany proti jinému mechanickému nebezpečí měly být sladěny s normou ISO 17165-1:2007, kterou v současnosti používají výrobci hadic.
- (9) Pro zajištění souladu je nezbytné do oblasti působnosti přílohy XXIX nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014 týkající se ochrany proti nebezpečným látkám zahrnout veškeré traktory vybavené kabinou, včetně těch, které jsou vybavené kabinou úrovně 1, a to i tehdy, pokud neposkytují žádnou ochranu.
- (10) Aby se zajistilo, že pojem „kabina“ bude vykládán stejným způsobem, měla by být do nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208 zavedena definice kabiny. Tato definice by měla vycházet z mezinárodně uznávané normy EN 15695-1:2009.
- (11) Výpočet maximální teoretické rychlosti traktoru stanovený v příloze III nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208 by měl zohlednit nejnovější technické poznatky v oblasti ovládání motoru.
- (12) Podmínky pro splnění požadavků ISO stanovené v příloze VII nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208 týkající se pole výhledu a stíračů čelního skla výslovně nezahrnují podmínky týkající se přímého a nepřímého výhledu. Podmínky týkající se přímého a nepřímého výhledu by měly být v uvedené příloze výslovně zmíněny, aby se zajistilo, že požadavky ISO budou plněny jednotně.
- (13) Zařízení pro osvětlení uvedené v příloze XII nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208 by měla v případě rychle jedoucích traktorů splňovat některé přísnější požadavky, aby se zvýšila jejich bezpečnost.
- (14) Ovládací zařízení, která řidiči zprostředkovávají hmatové informace, mají vyčnívající hrany. Aby byli chráněni cestující a aby zároveň zůstala zachována možnost poskytovat hmatové informace, je nutné zavést v příloze XIII nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208 zvláštní požadavky pro tato zařízení.
- (15) Do přílohy XIV nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208 by měly být zařazeny zvláštní požadavky na vnějšek a příslušenství zemědělských a lesnických vozidel, jelikož některé vnější konfigurace mají zvláštní účel.
- (16) Požadavky na vytápění a chlazení kabiny uvedené v příloze XVII nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208 by měly být slučitelné s požadavky přílohy XXIX nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014 ohledně tlaku a proudění vzduchu.
- (17) Je nutné zlepšit viditelnost registračních značek uvedených v příloze XIX nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208.
- (18) Některé požadavky na palivové nádrže uvedené v příloze XXV nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208 by měly být uvedeny do souladu s nejnovějšími technickými poznatky podle předpisu Evropské hospodářské komise OSN (EHK OSN) č. 34.
- (19) Vzhledem k zvláštním rozměrům traktorů T2 je nezbytné upravit délku plošiny stanovenou v příloze XXVIII nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208.
- (20) Požadavky na tažná zařízení uvedené v příloze XXIX nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208 musí být upraveny tak, aby zohledňovaly nejnovější technické poznatky.

⁽¹⁾ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/208 ze dne 8. prosince 2014, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013, pokud jde o požadavky na funkční bezpečnost vozidel pro účely schvalování zemědělských a lesnických vozidel (Úř. věst. L 42, 17.2.2015, s. 1).

- (21) V příloze XXXIII nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208 je nezbytné doplnit další definice týkající se pásů. Je rovněž nezbytné aktualizovat některé stávající definice tak, aby zohledňovaly nejnovější technické poznatky.
- (22) V příloze XXXIV nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208 je nezbytné doplnit další podmínky a požadavky týkající se mechanických spojovacích zařízení, aby se zajistil soulad u zkoušek tažného vozidla (traktoru) a taženého vozidla (přípojného vozidla nebo výměnného taženého zařízení). Je třeba upravit některé podmínky a požadavky týkající se mechanických spojovacích zařízení, aby se zabránilo používání stejných pojmů v odlišných kontextech.
- (23) Určité podmínky a požadavky týkající se brzdění zemědělských a lesnických vozidel uvedené v příloze I nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/68 ⁽¹⁾ by měly být uvedeny do souladu s nejnovějšími technickými poznatky, pokud jde o konstrukci a montáž brzdových zařízení.
- (24) Zkoušky brzdění stanovené v příloze II nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/68 by měly být uvedeny do souladu s nejnovějšími technickými poznatky, pokud jde o chování vozidla při brzdění a brzdné účinky, a s odpovídajícími požadavky předpisu EHK OSN č. 13.
- (25) Je nezbytné zavést další definice týkající se alternativních zkoušek brzdění a měly by být vyjasněny určité podmínky a požadavky týkající se alternativních zkoušek brzdění stanovené v příloze VII nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/68, aby byly uvedeny plně do souladu s požadavky stanovenými v předpisu EHK OSN č. 13.
- (26) Určité podmínky a požadavky týkající se brzdění zemědělských a lesnických vozidel s hydrostatickým pohonem uvedené v příloze IX nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/68 by měly být uvedeny do souladu s nejnovějšími technickými poznatky, pokud jde o účinky brzdových zařízení namontovaných na těchto vozidlech.
- (27) Požadavky uvedené v příloze XII nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/68 pro elektronicky ovládaný brzdový systém u určitých traktorů by měly být upraveny tak, aby se v co největší míře zabránilo poruchám a aby se zvýšil brzdný účinek.
- (28) Definice týkající se emisí znečišťujících látek produkovaných motorem uvedené v nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/96 ⁽²⁾ by měly být uvedeny do souladu s odpovídajícími definicemi používanými pro nesilniční pojízdné stroje. Rovněž je třeba plně sladit požadavky týkající se nesilničních pojízdných strojů uvedené ve zmíněném nařízení s požadavky stanovenými ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES ⁽³⁾ a s předpisem EHK OSN č. 96.
- (29) Aby se zlepšila srozumitelnost a jasnost nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014, nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/96, nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/68 a nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208, je nezbytné opravit některé tiskové chyby, nesrovnalosti a chybné odkazy.
- (30) Příloha I nařízení (EU) č. 167/2013 týkající se požadavků na EU schválení typu vozidla by měla v případě nutnosti umožňovat, aby byly stanoveny požadavky na funkční bezpečnost pro další kategorie vozidel.
- (31) Nařízení (EU) č. 167/2013 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (32) Nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014, nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/96, nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/68 a nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208 by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna a opravena.

⁽¹⁾ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/68 ze dne 15. října 2014, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013, pokud jde o požadavky na brzdění vozidel pro účely schvalování zemědělských a lesnických vozidel (Úř. věst. L 17, 23.1.2015, s. 1).

⁽²⁾ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/96 ze dne 1. října 2014, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013, pokud jde o požadavky na environmentální výkonnost a výkonnost pohonné jednotky u zemědělských a lesnických vozidel (Úř. věst. L 16, 23.1.2015, s. 1).

⁽³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES ze dne 16. prosince 1997 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje (Úř. věst. L 59, 27.2.1998, s. 1).

- (33) Vzhledem k tomu, že nařízení (EU) č. 167/2013, nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014, nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/96, nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/68 a nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208 jsou již použitelná a že změny uvedených aktů zahrnují četné opravy, mělo by toto nařízení vstoupit v platnost co nejdříve,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Změny nařízení (EU) č. 167/2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly

Příloha I nařízení (EU) č. 167/2013 se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

Článek 2

Změny nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014

Nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014 se mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

Článek 3

Změny nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/96

Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/96 se mění takto:

(1) Článek 2 se mění takto:

(a) první věta a návěti se nahrazují tímto:

„Pro účely tohoto nařízení se použijí definice uvedené v příloze XXXIII nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/208 (*). Použijí se rovněž tyto definice:

(*) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/208 ze dne 8. prosince 2014, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013, pokud jde o požadavky na funkční bezpečnost vozidel pro účely schvalování zemědělských a lesnických vozidel (Úř. věst. L 42, 17.2.2015, s. 1).“

(b) bod 2 se nahrazuje tímto:

„2) „systémem následného zpracování emisí znečišťujících látek z výfuku“ se rozumí průchod výfukových plynů zařízením nebo systémem, jehož účelem je změnit chemicky nebo fyzikálně emise znečišťujících látek před jejich vypuštěním do ovzduší, včetně katalyzátorů, filtrů částic nebo jakékoli jiné konstrukční části, systému nebo samostatného technického celku, za účelem omezení nebo zpracování emisí plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic z výfuku;“

(c) body 4 a 5 se nahrazují tímto:

„4) „zařízením k regulaci znečišťujících látek“ se rozumí konstrukční část nebo samostatný technický celek, který je součástí systému následného zpracování emisí znečišťujících látek z výfuku;

5) „náhradním zařízením k regulaci znečišťujících látek“ se rozumí konstrukční část nebo samostatný technický celek, který má zcela nebo částečně nahradit systém následného zpracování emisí znečišťujících látek z výfuku ve vozidle, jehož typ byl schválen v souladu s nařízením (EU) č. 167/2013 a tímto nařízením;“

(d) bod 12 se nahrazuje tímto:

„12) „netto výkonem“ se rozumí výkon motoru dosažený na zkušebním stavu na konci klikového hřídele nebo rovnocenné části při odpovídajících otáčkách motoru spolu s příslušenstvím uvedeným v tabulce 1 přílohy 4 předpisu EHK OSN č. 120, série změn 01 (*), přičemž se tento výkon stanoví za referenčních atmosférických podmínek.

(*) Úř. věst. L 166, 30.6.2015, s. 170“.

(2) Článek 4 se mění takto:

(a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Schválení typu s ohledem na požadavky na emise znečišťujících látek z výfuku a hladinu vnějšího akustického tlaku může být ze strany orgánů schvalujících typ rozšířeno na různé varianty a verze vozidel a typy a rodiny motorů pod podmínkou, že parametry varianty vozidla, pohonné jednotky a systému k regulaci znečišťujících látek mají tutéž výkonnost nebo nepřekračují mezní hodnoty stanovené v čl. 19 odst. 3 a 4 nařízení (EU) č. 167/2013.“

(b) v odstavci 3 se písmena a) a b) nahrazují tímto:

- „a) parametry typu motoru nebo rodiny motorů, jak je stanoveno v příloze II směrnice 97/68/ES a v bodě 9.1 přílohy I tohoto nařízení;
- b) systém následného zpracování emisí znečišťujících látek z výfuku podle bodu 6.10 přílohy I směrnice 97/68/ES, bodu 9.1.10 přílohy I tohoto nařízení a bodu 3.3 přílohy II tohoto nařízení;“

(c) v odstavci 4 se písmena d), e) a f) nahrazují tímto:

- „a) pokud jde o referenční paliva, požadavky stanovené v příloze 7 předpisu EHK OSN č. 120, série změn 01 nebo v příloze V směrnice 97/68/ES;
- b) pokud jde o zařízení k regulaci znečišťujících látek a náhradní zařízení k regulaci znečišťujících látek, požadavky stanovené v dodatku 5 přílohy III směrnice 97/68/ES;
- c) pokud jde o zkušební vybavení, požadavky stanovené v příloze III směrnice 97/68/ES.“

(3) V článku 7 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Aby alternativní schválení typu mohlo být uznáno za rovnocenné schválení typu podle tohoto nařízení, musí výrobce kromě splnění požadavků uvedených v odstavci 1 poskytnout nediskriminační přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla, jak požaduje kapitola XV nařízení (EU) č. 167/2013 a článek 8 nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014 (*).“

(*) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014 ze dne 19. září 2014, kterým se doplňuje a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013, pokud jde o požadavky na konstrukci a obecné požadavky v souvislosti se schvalováním zemědělských a lesnických vozidel (Úř. věst. L 364, 18.12.2014, s. 1).“

(4) Článek 9 se nahrazuje tímto:

„Článek 9

Měření hladiny vnějšího akustického tlaku

1. Technické zkušebny měří hladinu vnějšího akustického tlaku u zemědělských a lesnických vozidel kategorie T vybavených pneumatikami a kategorie C vybavených pohyblivými pásy pro účely schvalování typu v souladu se zkušebními podmínkami a metodami stanovenými v bodě 1.3.1 přílohy III.

2. Musí být rovněž splněny zkušební podmínky a metody stanovené v bodě 1.3.2 přílohy III u stojících zemědělských a lesnických vozidel kategorií T a C vybavených pásy a výsledky musí technické zkušebny zaznamenávat podle ustanovení bodu 1.3.2.4 přílohy III.

3. Technické zkušebny měří hladinu vnějšího akustického tlaku u zemědělských a lesnických vozidel kategorie C vybavených řetězovými pásy pro účely schvalování typu v souladu se zkušebními podmínkami a metodami pro stojící vozidla stanovenými v bodě 1.3.2 přílohy III.

4. Musí být splněny zkušební podmínky a metody stanovené v bodě 1.3.3 přílohy III u zemědělských a lesnických vozidel kategorie C vybavených řetězovými pásy a výsledky musí zaznamenávat technické zkušebny.“

(5) Článek 10 se nahrazuje tímto:

„Článek 10

Požadavky na výkonnost pohonné jednotky

Pro účely hodnocení výkonnosti pohonné jednotky zemědělských a lesnických vozidel se provede měření netto výkonu, točivého momentu motoru a specifické spotřeby paliva podle předpisu EHK OSN č. 120, série změn 01.“

(6) V čl. 11 odst. 4 se první věta nahrazuje tímto:

„Pro účely schvalování typu se lhůty stanovené v čl. 9 odst. 3c, čl. 9 odst. 3d a čl. 9 odst. 4a směrnice 97/68/ES v případě zemědělských a lesnických vozidel kategorií T2, T4.1 a C2 podle definic v čl. 4 odst. 3, 6 a 9 nařízení (EU) č. 167/2013, která jsou vybavena motory kategorií L až R, odkládají o tři roky.“

(7) Článek 12 se nahrazuje tímto:

„Článek 12

Postupy EU schvalování typu

Aniž je dotčen článek 11, pokud o to výrobce požádá, nesmí vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se emisí vozidel odmítnout udělit EU schválení typu či vnitrostátní schválení typu pro nový typ vozidla či motoru, ani zakázat registraci, prodej nebo uvedení nového vozidla do provozu či zakázat prodej nebo používání nových motorů, pokud dotčené vozidlo nebo motory jsou v souladu s nařízením (EU) č. 167/2013 a s prováděcím nařízením Komise (EU) 2015/504 (*).

(*) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/504 ze dne 11. března 2015, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013, pokud jde o administrativní požadavky na schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozor nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 85, 28.3.2015, s. 1).“

(8) V článku 14 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Odchylně od čl. 4 odst. 1, pokud jde o emise znečišťujících látek, umožní členské státy uvedení na trh omezeného počtu vozidel vybavených motory splňujícími požadavky článku 9 směrnice 97/68/ES v rámci přechodného režimu v souladu s ustanoveními přílohy V tohoto nařízení na žádost výrobce a pod podmínkou, že schvalovací orgán udělil příslušné povolení pro uvedení do provozu.“

(9) Přílohy I až IV se mění v souladu s přílohou III tohoto nařízení.

Článek 4

Změny nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/68

Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/68 se mění takto:

(1) Článek 2 se mění takto:

(a) první věta a návětí se nahrazují tímto:

„Pro účely tohoto nařízení se použijí definice uvedené v článku 2 a v přílohách XII a XXXIII nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/208 (*). Použijí se rovněž tyto definice:

(*) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/208 ze dne 8. prosince 2014, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013, pokud jde o požadavky na funkční bezpečnost vozidel pro účely schvalování zemědělských a lesnických vozidel (Úř. věst. L 42, 17.2.2015, s. 1).“

(b) bod 5 se nahrazuje tímto:

„5) „převodem“ se rozumí soubor konstrukčních částí mezi ovládacím zařízením a brzdou, s výjimkou ovládacího vedení, napájecího vedení a doplňkového vedení mezi traktorem a taženým vozidlem, který je spojuje funkčním způsobem, a to mechanickým, hydraulickým, pneumatickým, elektrickým nebo jejich kombinací; jestliže je brzdění zajišťováno nebo posilováno zdrojem energie nezávislým na řidiči, je zásoba energie v systému rovněž součástí převodu;“

(c) bod 17 se zrušuje;

(d) vkládají se nové body 37 a 38, které znějí:

„37) „zdrojem energie“ se rozumí zařízení, které poskytuje energii nutnou pro ovládání brzd, buď přímo, nebo nepřímo prostřednictvím zásobníku energie;

38) „zásobníkem energie“ se rozumí zařízení, které ukládá energii dodanou zdrojem energie pro uvedení brzd do činnosti nebo jejich uvolnění.“

(2) Přílohy I až V, VII, VIII, IX, XI, XII a XIII se mění v souladu s přílohou IV tohoto nařízení.

Článek 5

Změny nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208

Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208 se mění takto:

(1) Článek 2 se mění takto:

(a) bod 5 se nahrazuje tímto:

„5) „standardně montovanými pneumatikami“ se rozumí typ nebo typy pneumatik určený (určené) výrobcem pro daný typ vozidla a specifikovaný (specifikované) v informačním dokumentu, jehož vzor je uveden v článku 2 prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/504 (*);

(*) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/504 ze dne 11. března 2015, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013, pokud jde o administrativní požadavky na schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozor nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 85, 28.3.2015, s. 1).“

(b) bod 6 se nahrazuje tímto:

„6) „standardně montovanými pásy“ se rozumí typ nebo typy pásů určený (určené) výrobcem pro daný typ vozidla a specifikovaný (specifikované) v informačním dokumentu, jehož vzor je uveden v článku 2 prováděcího nařízení (EU) 2015/504;“

(c) bod 12 se nahrazuje tímto:

„12) „naloženým vozidlem“ se rozumí vozidlo naložené na svou maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla;“

(d) doplňuje se nový bod 13, který zní:

„13) „kabinou“ se rozumí kryt pro obsluhu, který obsluhu obklopuje pomocí fyzické bariéry a brání volnému průchodu vzduchu zvenčí do prostoru obsluhy.“

(2) V článku 5 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. Metody měření a výsledky zkoušek se oznámí schvalovacímu orgánu ve formátu zkušebního protokolu stanoveném v článku 9 prováděcího nařízení (EU) 2015/504.“

(3) Přílohy I, III, V, VII, X, XII až XV, XVII, XIX, XX, XXII, XXV až XXXI, XXXIII a XXXIV se mění v souladu s přílohou V tohoto nařízení.

Článek 6

Vstup v platnost

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

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

V Bruselu dne 14. července 2016.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA I

Příloha I nařízení (EU) č. 167/2013 se mění takto:

- 1) v řádku číslo 6 se do buňky odpovídající sloupci „Odkaz na regulační akt“ vkládá nová zkratka, která zní:
„RVFSR“;
 - 2) v řádku číslo 9 se položka odpovídající kategorii vozidla T3a nahrazuje výrazem „X“;
 - 3) v řádku číslo 17 se položka odpovídající kategorii vozidla T3b nahrazuje výrazem „X“;
 - 4) v řádku číslo 23 se položky odpovídající kategoriím vozidel T3a a T3b nahrazují výrazem „X“;
 - 5) v řádku číslo 30 se položky odpovídající kategoriím vozidel Ca a Cb nahrazují výrazem „X“;
 - 6) v řádku číslo 34 se do buňky odpovídající kategorii vozidla T3b vkládá nové písmeno, které zní:
„X“.
-

PŘÍLOHA II

Přílohy III, V, VIII, IX, X, XIII až XVIII, XXI až XXIV, XXVI a XXIX nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014 se mění takto:

1) Příloha III se mění takto:

a) v bodě 5.2 se tabulka 1 nahrazuje tímto:

„Tabulka 1

Seznam požadavků, na něž se může vztahovat zkoušení se simulací

Odkaz na akt v přenesené pravomoci	Příloha č.	Požadavky	Omezení/poznámky
Nařízení (EU) č. 1322/2014	IX	Opakované nebo přerušované převrácení v případě bočního převrácení úzkorozchodného traktoru s konstrukcí ochrany při převrácení umístěnou před sedadlem řidiče	Oddíl B4
Nařízení (EU) č. 1322/2014	XV	Požadavky použitelné na pracovní prostor a přístup k místu řidiče	Pouze požadavky týkající se rozměrů a umístění
Nařízení (EU) 2015/208	VII	Požadavky na pole výhledu a stírače čelního skla	Pouze požadavky týkající se rozměrů, umístění a viditelnosti
Nařízení (EU) 2015/208	IX	Požadavky na zpětná zrcátka	Pouze požadavky týkající se rozměrů, umístění a viditelnosti
Nařízení (EU) 2015/208	XII	Požadavky na zařízení pro osvětlení	Pouze požadavky týkající se rozměrů, umístění a viditelnosti uvedené v bodech 5 a 6 (s výjimkou kolo-rimetrických nebo fotometrických požadavků)
Nařízení (EU) 2015/208	XIII	Požadavky na ochranu cestujících ve vozidle, včetně vnitřní výbavy, opěrky hlavy, bezpečnostních pásů, dveří vozidla	Část 2 Pouze požadavky týkající se rozměrů, včetně podrobného popisu tvaru, a umístění
Nařízení (EU) 2015/208	XIV	Požadavky na vnějšek vozidla a příslušenství	Pouze požadavky týkající se rozměrů, včetně podrobného popisu tvaru, a umístění“;

b) bod 6.2.2 se nahrazuje tímto:

„6.2.2. Postup ověřování matematického modelu

Matematický model se ověří v porovnání se skutečnými podmínkami zkoušky. Za tímto účelem se provede fyzická zkouška, jejíž výsledky se porovnají s výsledky získanými pomocí matematického modelu. Musí se prokázat srovnatelnost výsledků zkoušek. Za tímto účelem výrobci předloží technické zkušební srovnávací zprávu obsahující informace týkající se matematického modelu pro srovnání výsledků získaných s tímto modelem a výsledků získaných na základě fyzických zkoušek v souladu se schématem stanoveným v bodě 6.1. Výrobce nebo technická zkušebna vypracuje zprávu o ověření, která potvrzuje soulad matematického modelu, a předloží ji schvalovacímu orgánu. Jakákoli změna matematického modelu nebo softwaru, která by mohla způsobit neplatnost zprávy o ověření, se oznámí schvalovacímu orgánu, jenž může požadovat provedení nového ověření. Vývojový diagram postupu ověřování je uveden na obrázku 1 v bodě 7.“

c) vkládají se nové body 6.2.7 a 6.2.8, které znějí:

„6.2.7. Schvalovací postup při zkoušení se simulací

Soulad s požadavky stanovenými v tabulce 1 v bodě 5.2 lze prokázat postupy zkoušení se simulací pouze tehdy, pokud jsou tyto postupy prováděny v souladu s matematickým modelem ověřeným v souladu s požadavky stanovenými v bodě 6.2.2. Použitelnost a omezení tohoto modelu se dohodnou s technickou zkušebnou a podléhají schválení schvalovacím orgánem.

6.2.8. Protokol o zkoušce se simulací

Protokol s výsledky zkoušek se simulací poskytne technická zkušebna. Protokol o zkoušce by měl odpovídat srovnávací zprávě a zprávě o ověření a musí obsahovat alespoň tyto prvky: výroba virtuálního prototypu, vstup simulace a výsledky simulace týkající se technických požadavků.“

2) Příloha V se mění takto:

a) vkládá se nový bod 4.4, který zní:

„4.4. Bod 4.1.2 se použije od 1. července 2021.

Výrobci vozidel kategorií R a S, kteří pro účely diagnostiky nebo přeprogramování svých vozidel nepoužívají diagnostické přístroje nebo fyzickou nebo bezdrátovou komunikaci s palubní elektronickou řídicí jednotkou (jednotkami), jsou osvobozeni od povinností stanovených v bodě 4.1.2.“

b) bod 6.2 se nahrazuje tímto:

„6.2. Vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky, na něž se vztahuje bod 6.1, se uvedou na internetových stránkách výrobce s informacemi o opravách a údržbě.“;

c) v dodatku 1 se bod 2.5 a body 2.5.1 až 2.5.4 nahrazují tímto:

„2.5. Přeprogramování a diagnostika řídicích jednotek pro účely opětovné kalibrace po opravě nebo nahrání softwaru do náhradní ECU nebo překódování či opětné inicializace náhradních dílů nebo konstrukčních částí musí umožnit použití neznačkového hardwaru.

2.5.1. Přeprogramování a diagnostika (komunikační rozhraní PC-VCI) musí být od 1. července 2021 provedeno v souladu s normou ISO 22900-2, SAE J2534 nebo TMC RP1210.

První pododstavec se však použije od 1. července 2023 na tyto výrobce:

a) výrobci vozidel kategorií R a S;

b) výrobci vozidel kategorií T a C, jejichž produkce je nižší než mezní hodnoty stanovené v bodě 6.1 této přílohy;

c) výrobci systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jejichž produkce je nižší než mezní hodnoty stanovené v bodě 6.1 této přílohy.

2.5.2. Lze použít rovněž rozhraní Ethernet, sériový kabel nebo rozhraní LAN a alternativní média jako kompaktní disk (CD), digitální víceúčelový disk (DVD) nebo paměť typu flash, ovšem pod podmínkou, že pro jejich přečtení nesmí být zapotřebí proprietární komunikační software (např. ovladače nebo moduly plug-in). Pro ověření kompatibility aplikace pro specifického výrobce a komunikačních rozhraní vozidla (VCI) splňujících požadavky normy ISO 22900-2, SAE J2534 nebo TMC RP1210 výrobce buď nabídne ověření nezávisle vyvinutých komunikačních rozhraní vozidla, nebo podá informace o jakémkoli zvláštním hardwaru, který výrobce komunikačních rozhraní vozidel potřebuje k tomu, aby toto ověření mohl provést sám, a nabídne jeho zapůjčení. Na poplatky za toto ověření nebo informace a poskytnutí hardwaru se použijí podmínky stanovené v článku 55 nařízení (EU) č. 167/2013.

2.5.3. Koexistence softwaru výrobců vozidel musí být zajištěna od 1. července 2021.

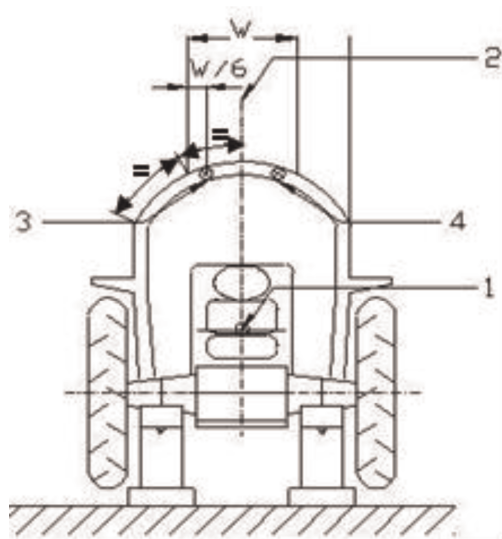
První pododstavec se však použije od 1. července 2023 na tyto výrobce:

a) výrobci vozidel kategorií R a S;

- b) výrobci vozidel kategorií T a C, jejichž produkce je nižší než mezní hodnoty stanovené v bodě 6.1 této přílohy;
- c) výrobci systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jejichž produkce je nižší než mezní hodnoty stanovené v bodě 6.1 této přílohy.
- 2.5.4. Pro zajištění komunikace mezi vozidlem a diagnostickými nástroji se použijí tyto normy pro fyzické diagnostické konektory mezi VCI a vozidlem: SAE J1939-13, ISO 11783-2, ISO 15031-3 a ISO 13400-4.
- 3) V příloze VIII se obrázek 4.3.b nahrazuje tímto:

„Obrázek 4.3.b

Dvousloupková ROPS



VYSVĚTLIVKY

- 1 – Vztažný bod sedadla (SIP).
- 2 – SIP, podélná střední rovina.
- 3 – Bod druhého podélného zatížení, zepředu nebo zezadu.
- 4 – Bod podélného zatížení, zezadu nebo zepředu.“
- 4) V oddíle B1 přílohy IX se bod 3.1.4.3.3 nahrazuje tímto:
- „3.1.4.3.3. Počítačový program (BASIC) k určení charakteristik opakovaného nebo přerušovaného převrácení v případě bočního převrácení úzkorozchodného traktoru s přední konstrukcí ochrany při převrácení je popsán v oddíle B4, s příklady 6.1 až 6.11.“
- 5) V oddíle B2 přílohy X se bod 4.2.1.6 nahrazuje tímto:
- „4.2.1.6. Dodatečné zkoušky rázem

Jestliže se během zkoušky rázem objeví trhliny nebo praskliny, které nelze pokládat za zanedbatelné, provede se ihned po zkoušce rázem, při níž se tyto trhliny nebo praskliny objevily, druhá podobná zkouška rázem, avšak s použitím výšky pádu rovné:

$$H' = (H \times 10^{-1}) (12 + 4a) (1 + 2a)^{-1}$$

kde „a“ je poměr trvalé deformace (Dp) k pružné deformaci (De):

$$a = Dp/De$$

měřené v bodě nárazu. Dodatečná trvalá deformace způsobená druhým rázem nesmí překročit 30 % trvalé deformace způsobené prvním rázem.

Aby bylo možné dodatečnou zkoušku provést, je nutno při všech zkouškách rázem měřit pružnou deformaci.“

6) Příloha XIII se mění takto:

a) bod 1.3 se nahrazuje tímto:

„1.3. Měřicí přístroje

Použije se přesný a kvalitní zvukoměr splňující požadavky norem Mezinárodní elektrotechnické komise IEC 61672-1:2013 „Electroacoustics – Sound level meters - Part 1: Specifications“. Měření pomocí kmotočtově vážených charakteristik musí být v souladu s křivkou A a nastavena je pomalá reakce, jak je popsáno v publikaci IEC.“

b) vkládají se nové body 1.3.1, 1.3.2 a 1.3.3, které znějí:

„1.3.1. Zařízení se kalibruje pravidelně, pokud možno před každým měřením.

1.3.2. Odpovídající technický popis měřících zařízení se uvede v protokolu o zkoušce.

1.3.3. V případě rozptylu měřených hodnot se bere v úvahu průměr nejvyšších hodnot.“;

c) v bodě 2.2.1 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Membrána mikrofonu musí směřovat dopředu a střed mikrofonu musí být v poloze 790 mm nad a 150 mm před vztažným bodem sedadla (S) popsáným v dodatku 8 k příloze XIV. Je nutné zabránit nadměrnému chvění mikrofonu.“

d) v bodě 3.2.1 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Membrána mikrofonu musí směřovat dopředu a střed mikrofonu musí být v poloze 790 mm nad a 150 mm před vztažným bodem sedadla (S) popsáným v dodatku 8 k příloze XIV. Je nutné zabránit nadměrnému chvění mikrofonu.“

7) Příloha XIV se mění takto:

a) v tabulce v bodě 1.14 se první řádek nahrazuje tímto:

„Třída I	traktory o hmotnosti v nenaloženém stavu do 3 600 kg.“
----------	--

b) v bodě 2.6.2 se první odrážka nahrazuje tímto:

„— pro délková měření: $\pm 0,5 \%$ “;

c) bod 3.5.3.2.7 se nahrazuje tímto:

„3.5.3.2.7. Měření v bodě upevnění sedadla a na vlastním sedadle se provedou během téže zkoušky.

Pro měření a záznam vibrací se použije akcelerometr, měřicí zesilovač a měřicí magnetofon, elektronický systém sběru dat nebo měřič vibrací s přímým čtením efektivní hodnoty. Na uvedené nástroje se použijí specifikace stanovené v bodech 3.5.3.3.2 až 3.5.3.3.6.“

d) bod 3.5.3.3.4 se nahrazuje tímto:

„3.5.3.3.4. Měřicí magnetofon nebo systém elektronického sběru dat

Při použití magnetofonu nebo elektronického systému sběru dat musí být jeho maximální chyba při reprodukci $\pm 3,5 \%$ ve frekvenčním pásmu od 1 Hz do 80 Hz včetně změny rychlosti pásku během přehrávky pro analýzu.“

e) doplňuje se nový oddíl 4, který zní:

„4. Dodatečné podmínky pro EU schválení typu konstrukční části pro sedadlo

Aby bylo možné udělit EU schválení typu konstrukční části pro sedadlo, musí sedadlo kromě požadavků stanovených v oddílech 2 a 3 splňovat tyto podmínky:

- rozsah seřízení podle hmotnosti řidiče činí alespoň 50 až 120 kg;
- změna úhlu sklonu naměřená při zkoušce podélné stability nepřekračuje 5° ;

- c) ani jedna ze dvou hodnot stanovených v bodě 3.5.3.3.7.2 nepřekračuje $1,25 \text{ m/s}^2$;
- d) poměr uvedený v bodech 3.5.7.4 a 3.5.7.5 nepřekračuje hodnotu 2.;
- f) v dodatku 5 se poznámka pod čarou č. 2 nahrazuje tímto:
- „2) Sklon povrchu namontovaného sedáku směrem dozadu musí být 3° : 12° ve vztahu k vodorovné rovině při měření se zatěžovacím zařízením v souladu s dodatkem 8. Volba úhlu sklonu v rámci této třídy závisí na poloze při sezení.“;

- g) v dodatku 8 se doplňuje nový bod 2.1, který zní:

„2.1. Umístění sedadla

Pro účely přílohy XV se vztážný bod sedadla (S) získá tak, že se sedadlo nastaví do krajní zadní polohy podélného nastavení a do střední polohy výškového rozsahu nastavení. Odpružená sedadla se nastaví do střední polohy odpružení nezávisle na tom, zda je systém odpružení seřiditelný podle hmotnosti řidiče.“

- 8) Příloha XV se mění takto:

- a) v tabulce v bodě 4.2 se třetí řádek nahrazuje tímto:

„světla výška:	nejméně 125 mm“
----------------	-----------------

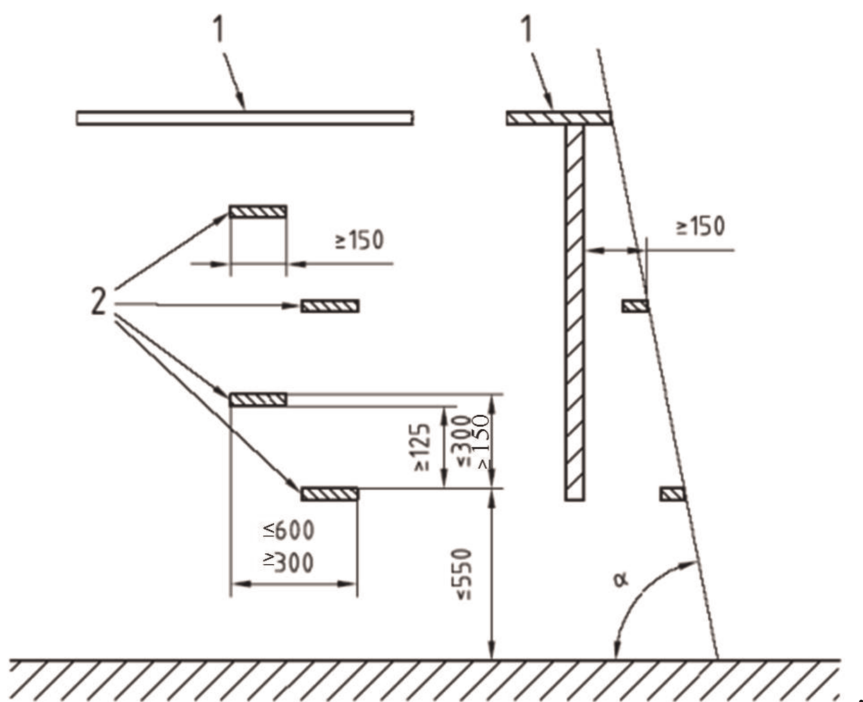
- b) v bodě 4.2.1 se druhá věta nahrazuje tímto:

„Svislá a vodorovná vzdálenost mezi následujícími stupni nesmí být menší než 150 mm; odchylka o 20 mm mezi jednotlivými stupni je však přípustná.“

- c) v dodatku 1 se obrázek 6 nahrazuje tímto:

„Obrázek 6

(Zdroj: EN ISO 4254-1 č. 4.7)



9) V příloze XVI bodě 1 se tabulka 1 mění takto:

a) druhý řádek se nahrazuje tímto:

„ISO 500-1:2014(*)	X	–	X ₁₎	X ₁₎	X ₁₎	X“
--------------------	---	---	-----------------	-----------------	-----------------	----

b) poznámka pod čarou (***) se zrušuje.

10) V příloze XVII se bod 2.6 nahrazuje tímto:

„2.6. Tyto zajišťovací prvky se pevně spojí buď se součástí traktoru, nebo s ochranným zařízením:

- a) zařízení k zajištění spojovacích prvků s možností rychlého uvolnění;
- b) konstrukční části ochranných zařízení otevíraných bez pomoci nástrojů.“

11) V příloze XVIII se bod 3.4 nahrazuje tímto:

„3.4. Výsledek zkoušky

Podmínka přijatelnosti

Trvalá deformace jakékoli součásti systému a oblasti ukotvení je přijatelná za působení sil specifikovaných v bodech 3.1 a 3.2. Nesmí však dojít k žádnému selhání umožňujícímu uvolnění systému bezpečnostního pásu, soupravy sedadla nebo blokovacího mechanismu seřízení sedadla.

Zařízení pro nastavení nebo blokování sedadla nemusí být po použití zkušebního zatížení ovladatelné.“

12) V příloze XXI se bod 2.2 nahrazuje tímto:

„2.2. Části výfukové trubky, na které může obsluha dosáhnout při běžném provozu traktoru, jak je popsáno v bodě 6.1 přílohy XVII, musí být chráněny pomocí jejich oddělení, krytem nebo mřížkou tak, aby se zamežilo případnému náhodnému styku s horkými povrchy.“

13) Příloha XXII se mění takto:

a) v bodě 2 se písmeno ag) nahrazuje tímto:

„ag) informace o umístění mazacích míst, bezpečném procesu mazání a mazacích intervalech (denně/měsíčně/ročně);“;

b) v bodě 3 se písmeno g) nahrazuje tímto:

„g) informace o maximální nosnosti tříbodového závěsu a informace o tom, jak příčně a vertikálně upevnit tříbodový závěs pro účely jízdy na vozovce;“;

c) v bodě 3 se písmeno l) nahrazuje tímto:

„l) informace o použití nástrojů s vývodovými hnacími hřídeli a o tom, že technicky možný sklon hřídelů závisí na tvaru a velikosti hlavního krytu a chráněného prostoru, včetně konkrétních pokynů a upozornění týkajících se:

- i) spojování a uvolňování vývodových hřídelů;
- ii) používání nástrojů nebo strojů připojených k zadnímu vývodovému hřídeli;
- iii) případně použití vývodových hřídelů typu 3 se zmenšenými rozměry a následků a rizik způsobených zmenšením rozměru ochranného krytu;“.

14) Příloha XXIII se mění takto:

a) v bodě 1.2 se první věta nahrazuje tímto:

„Pokud jde o instalaci, umístění, fungování a označení, musí ovládací zařízení vyhovovat odpovídajícím použitelným požadavkům stanoveným v bodech 1.2.1 až 1.2.4.“

b) v bodě 1.2.3 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Aby se zabránilo zmatení řidiče, pedály spojky, brzdy a akcelérátoru musí fungovat a být rozmístěny stejně jako u motorového vozidla, s výjimkou:

- a) vozidel vybavených sedlem a říditky, u nichž se má za to, že splňují požadavky normy EN 15997:2011 týkající se ovládání akcelérátoru a ručního ovládání spojky;
- b) vozidel kategorie T nebo C, která pro svůj pohyb vyžadují trvalou aktivaci pravého pedálu (např. vozidla vybavená pedálem akcelérátoru a plynule měnitelným převodem nebo vozidla vybavená dvěma pedály pro pohyb vpřed a vzad a hydrostatickým převodem);
- c) vozidel kategorie C s maximální konstrukční rychlostí nižší než 15 km/h a vybavených ručními pákami pro ovládání diferenciálového řízení.“;

c) bod 2.1 se nahrazuje tímto:

„2.1. Symboly používané pro identifikaci ovládacích zařízení musí splňovat požadavky stanovené v oddílu 1 přílohy XXVI.“;

d) bod 3.1.1 se nahrazuje tímto:

„3.1.1. V případě, že je vozidlo vybaveno hydrostatickým převodem nebo převodem s hydrostatickou složkou, se požadavek stanovený v bodě 3.1, že motor nesmí být možné spustit, pokud je vyšlápnutá spojka, vykládá tak, že motor nesmí být možné spustit, pokud je ovládač převodovky v neutrální poloze nebo je odtlakován.“;

e) bod 3.2 se nahrazuje tímto:

„3.2. V případě, že obsluha stojící na zemi (např. vedle traktoru) může spustit motor a současně splňuje požadavky zaručující bezpečné spuštění motoru v souladu s bodem 3.1, musí se pro spuštění motoru uvést v činnost jedno další ovládací zařízení.“;

f) vkládá se nový bod 3.3, který zní:

„3.3. Terminály startéru motoru musí být chráněny, aby se zabránilo posunu jeho elektromagnetů prostřednictvím jednoduchých nástrojů (například šroubováku).“;

g) bod 7.3 se nahrazuje tímto:

„7.3. Vždy musí být možné vypnout vývodový hřídel z pozice řidiče. Tento požadavek se použije rovněž na příslušné vnější ovládací zařízení vývodového hřídele, pokud je takové zařízení namontováno. Vypnutí musí být vždy prioritním ovládacím zařízením.“;

h) bod 7.4 se nahrazuje tímto:

„7.4. Dodatečné požadavky na vnější ovládací zařízení vývodového hřídele, pokud je takové zařízení namontováno“;

i) doplňuje se nový bod 12, který zní:

„12. Virtuální terminály

Ovládací zařízení související s virtuálními terminály musí splňovat požadavky stanovené v příloze B normy ISO 15077:2008.“.

15) Příloha XXIV se mění takto:

a) bod 1.3 se nahrazuje tímto:

„1.3. Ohebné hadice hydrauliky musí být zřetelně a nesmazatelně označeny v souladu s požadavky stanovenými v bodě 13 normy ISO 17165-1:2007.“;

b) bod 4.2 se nahrazuje tímto:

„4.2. Mazací místa musí být jasně vyznačena na vozidle symboly, piktogramy nebo barevným kódováním a v návodu k obsluze musí být uvedeno jejich umístění a návod k použití.“.

16) Příloha XXVI se mění takto:

a) oddíl 3 se nahrazuje tímto:

„3. Hydraulická spojovací zařízení

Hydraulické ventily a spojky pro hydraulické ventily na zadní, přední a boční straně traktorů, jakož i směr průtoku a pracovní režim musí být označeny barevným kódováním a/nebo číslicemi na trvalých štítcích odolných vůči oleji, pohonným hmotám, opotřebením a chemickým látkám, jako jsou hnojiva; jejich umístění, identifikace a návod k použití musí být uvedeny v návodu k obsluze.“

b) oddíl 5 se nahrazuje tímto:

„5. Doplnkové výstražné signály týkající se brzdění

Traktory musí být vybaveny optickou výstražnou signalizací poruch a závad brzd v souladu s body 2.2.1.29.1.1 až 2.2.1.29.2.1 přílohy I nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/68 (*).

(*) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/68 ze dne 15. října 2014, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013, pokud jde o požadavky na brzdění vozidel pro účely schvalování zemědělských a lesnických vozidel (Úř. věst. L 17, 23.1.2015, s. 1).“

17) V příloze XXIX se oddíl 2 nahrazuje tímto:

„2. Požadavky na kabinu

2.1. Vozidla kategorií T a C vybavená kabinou musí být v souladu s normou EN 15695-1:2009.

2.2. Vozidla kategorií T a C, která podle prohlášení výrobce poskytují ochranu proti nebezpečným látkám, musí být vybavena kabinou úrovně 2, 3 nebo 4 podle definice a požadavků stanovených v normě EN 15695-1:2009 (např. vozidlo poskytující ochranu proti přípravkům na ochranu rostlin, které produkují páry, jež mohou pro obsluhu představovat riziko nebo újmu, musí mít kabinu úrovně 4).“

PŘÍLOHA III

Přílohy I až IV nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/96 se mění takto:

1) Příloha I se mění takto:

a) body 2.2 a 2.3 se nahrazují tímto:

„2.2. K žádosti o schválení typu se přiloží informační dokumentace v souladu s články 2 a 6 prováděcího nařízení (EU) 2015/504.

2.3. Technické zkušební odpovědné za provádění schvalovacích zkoušek se předloží motor odpovídající vlastnostem typu motoru nebo základního motoru uvedeným v přílohách I a II směrnice 97/68/ES.“

b) v oddíle 4 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Informační dokumenty pro schválení typu musí být v souladu s článkem 2 prováděcího nařízení (EU) 2015/504.“

c) oddíl 6 se nahrazuje tímto:

„6. Shodnost výroby

Kromě požadavků stanovených v článku 28 nařízení (EU) č. 167/2013, článku 7 nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014 a příloze IV nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014 se shodnost výroby motorů kontroluje v souladu s ustanoveními oddílu 5 přílohy I směrnice 97/68/ES.“

d) oddíl 8 se nahrazuje tímto:

„8. Dozor nad trhem

S ohledem na článek 7 nařízení (EU) č. 167/2013 se dozor nad trhem provádí v souladu s články 4, 6 a 10 prováděcího nařízení (EU) 2015/504 a přílohami III, V a IX prováděcího nařízení (EU) 2015/504.“

e) dodatek se mění takto:

i) v oddíle 1 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) značka EU schválení typu v souladu s článkem 5 prováděcího nařízení (EU) 2015/504.“

ii) bod 6 se nahrazuje tímto:

„6. Přesné umístění označení motoru se uvede v informačním dokumentu v souladu s článkem 2 prováděcího nařízení (EU) 2015/504.“

2) Příloha II se mění takto:

a) body 2.1.2 a 2.1.3 se nahrazují tímto:

„2.1.2. K žádosti se přiloží informační dokument v souladu s článkem 2 prováděcího nařízení (EU) 2015/504.

2.1.3. Výrobce předloží technické zkušební odpovědné za provádění schvalovacích zkoušek motor zemědělského a lesnického vozidla odpovídající vlastnostem typu motoru nebo základního motoru v souladu s přílohou I tohoto nařízení a přílohou II směrnice 97/68/ES.“

b) bod 2.2.2 se nahrazuje tímto:

„2.2.2. K žádosti se přiloží informační dokument v souladu s článkem 2 prováděcího nařízení (EU) 2015/504 a kopie certifikátu EU schválení typu pro motor nebo rodinu motorů a v příslušných případech pro systémy, konstrukční části a samostatné technické celky, které jsou instalovány v daném typu zemědělského a lesnického vozidla.“

c) body 3.2.1 a 3.2.2 se nahrazují tímto:

„3.2.1. podtlak v sání nesmí překročit maximální přípustný podtlak v sání specifikovaný pro motor schválený jako typ;

3.2.2. protitlak ve výfuku nesmí překročit maximální přípustný protitlak specifikovaný pro motor schválený jako typ;“

d) doplňuje se nový bod 3.2.3, který zní:

„3.2.3. zvláštní podmínky pro montáž motoru ve vozidle podle certifikátu schválení typu motoru.“

e) oddíl 4 se nahrazuje tímto:

„4. Schválení

Pro veškeré typy zemědělských a lesnických vozidel vybavené motorem, pro něž byl vydán certifikát EU schválení typu v souladu s přílohou I tohoto nařízení nebo jiný rovnocenný certifikát schválení typu v souladu s přílohou IV tohoto nařízení, musí být vydán certifikát EU schválení typu v souladu s přílohou V prováděcího nařízení (EU) 2015/504.“

3) Příloha III se mění takto:

a) bod 1.3.1.1 se nahrazuje tímto:

„1.3.1.1. Rovnoměrná rychlost před přiblížením se k přímce AA' se musí rovnat třem čtvrtinám maximální konstrukční rychlosti (v_{max}) deklarované výrobcem, které lze dosáhnout při nejvyšším rychlostním stupni užívaném při jízdě po pozemní komunikaci.“

b) v bodě 1.3.1.2.3 se druhá věta nahrazuje tímto:

„Pokud tato hodnota překročí nejvyšší povolenou hladinu akustického tlaku pro kategorii zkoušeného zemědělského a lesnického vozidla alespoň o 1 dB(A), provedou se dvě další měření.“

c) v prvním pododstavci bodu 1.3.2.4 se druhá a třetí věta nahrazují tímto:

„Otáčky motoru se zaznamenají v souladu s požadavky článku 9. Rovněž se zaznamená stav naložení zemědělského a lesnického vozidla.“

d) bod 1.3.3 se nahrazuje tímto:

„1.3.3. Ustanovení pro zkoušení vnějšího akustického tlaku vozidel kategorie C s řetězovými pásy za jízdy

U zemědělských a lesnických vozidel kategorie C vybavených řetězovými pásy se akustický tlak při pohybu měří u nenaložených vozidel v provozním stavu pohybujících se konstantní rychlostí 5 km/h ($\pm 0,5$ km/h), s motorem v chodu při jmenovitých otáčkách na vrstvě vlhkého písku podle bodu 5.3.2 normy ISO 6395:2008. Mikrofon se umístí v souladu s ustanoveními bodu 1.3.1. Naměřená hodnota akustického tlaku se zaznamená ve zkušebním protokolu.“

4) Příloha IV se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA IV

Uznávání alternativních schválení typu

Níže uvedená schválení typu a případně značky schválení typu se uznávají za rovnocenné schválením podle tohoto nařízení:

1. pro motory kategorií H, I, J a K (etapa IIIA), jak jsou vymezeny v čl. 9 odst. 3a a 3b směrnice 97/68/ES;
 - 1.1. schválení typu v souladu s body 3.1, 3.2 a 3.3 přílohy XII směrnice 97/68/ES;
 - 1.2. schválení typu etapy IIIA v souladu se směrnicí 97/68/ES;
2. pro motory kategorií L, M, N a P (etapa IIIB), jak jsou vymezeny v čl. 9 odst. 3c směrnice 97/68/ES;
 - 2.1. schválení typu v souladu s body 4.1, 4.2 a 4.3 přílohy XII směrnice 97/68/ES;
 - 2.2. schválení typu etapy IIIB v souladu se směrnicí 97/68/ES;
3. pro motory kategorií Q a R (etapa IV), jak jsou vymezeny v čl. 9 odst. 3d směrnice 97/68/ES;
 - 3.1. schválení typu v souladu s body 5.1 a 5.2 přílohy XII směrnice 97/68/ES;
 - 3.2. schválení typu etapy IV v souladu se směrnicí 97/68/ES;
 - 3.3. schválení typu podle předpisu EHK OSN č. 96 série změn 04 pro výkonová pásma Q a R podle bodu 5.2.1 uvedeného předpisu OSN.“

—

PŘÍLOHA IV

Přílohy I až V, VII, VIII, IX, XI, XII a XIII nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/68 se mění takto:

1) Příloha I se mění takto:

a) body 1.3, 1.4 a 1.5 se zrušují;

b) bod 2.1.1 se nahrazuje tímto:

„2.1.1. Konstrukční části a součásti brzdového zařízení“

c) body 2.1.1.1 a 2.1.1.2 se nahrazují tímto:

„2.1.1.1. Konstrukční části a součásti brzdového zařízení musí být konstruovány, vyrobeny a namontovány takovým způsobem, aby za běžných provozních podmínek mohlo vozidlo vyhovět požadavkům stanoveným v této příloze, a to i při vibracích, kterým může být vystaveno.“

2.1.1.2. Konstrukční části a součásti brzdového zařízení musí být zejména konstruovány, vyrobeny a namontovány tak, aby odolávaly korozi a stárnutí, kterým jsou vystaveny.“

d) bod 2.1.1.4 se nahrazuje tímto:

„2.1.1.4. Není povoleno namontovat jakékoli seřiditelné ventily, které by umožnily změnu účinku brzdového systému uživatelem vozidla tak, aby během provozu spadal mimo působnost požadavků tohoto nařízení. Seřiditelný ventil, se kterým může manipulovat pouze výrobce prostřednictvím speciálního nářadí, nebo neporušitelná plomba se povoluje za předpokladu, že uživatel vozidla nemůže seřídít tento ventil nebo že jakékoli seřízení provedené uživatelem je snadno identifikovatelné pro donucovací orgány.“

e) body 2.1.1.5.1, 2.1.1.5.2 a 2.1.1.5.3 se nahrazují tímto:

„2.1.1.5.1. Pokud vozidla kategorie Ra s maximální konstrukční rychlostí nepřevyšující 30 km/h a vozidla kategorie Sa nemohou být z technických důvodů vybavena automatickým zátěžovým regulátorem, mohou být vybavena zařízením, které má alespoň tři samostatná nastavení pro ovládání brzdných sil.“

2.1.1.5.2. Ve zvláštním případě, kdy konstrukce taženého vozidla kategorie Ra s maximální konstrukční rychlostí nepřevyšující 30 km/h a vozidel kategorie Sa umožňuje, že lze uskutečnit pouze dvě samostatné situace naložení, a sice „nenaloženo“ a „naloženo“, pak vozidlo smí mít pouze dvě samostatná nastavení pro ovládání brzdných sil.“

2.1.1.5.3. Vozidla kategorie S, která neobsahují žádné další zatížení, s výjimkou zatížení ze spotřebního materiálu ve výši maximálně 10 % součtu technicky přípustných hmotností na nápravu.“

f) bod 2.1.2.3 se nahrazuje tímto:

„2.1.2.3. Systém parkovacího brzdění

Systém parkovacího brzdění musí umožňovat, aby se vozidlo udrželo v nehybném stavu na sklonu stoupání nebo klesání i v nepřítomnosti řidiče, přičemž brzdící součásti brzdového systému musí být drženy v zablokované poloze čistě mechanickým zařízením. Řidič musí mít možnost dosáhnout tohoto brzdícího účinku ze svého místa, v případě taženého vozidla s výhradou požadavků bodu 2.2.2.10.“

Systém provozního brzdění taženého vozidla (pneumatický nebo hydraulický) a systém parkovacího brzdění traktoru se smějí ovládat zároveň za podmínky, že řidič je schopen kdykoli se ujistit, že účinek systému parkovacího brzdění soupravy vozidel, který je zajišťován výhradně mechanickým působením systému parkovacího brzdění traktoru, je dostatečný.“

g) v prvním pododstavci bodu 2.1.5.1.3 se zrušuje první věta;

h) bod 2.1.8.1.2 se nahrazuje tímto:

„2.1.8.1.2. V brzdovém systému, který obsahuje zařízení k regulaci tlaku vzduchu v brzdovém převodu, jak je uvedeno v bodě 6.2 dodatku I k příloze II, v přístupné poloze jednak co nejbliže ke vstupu do tohoto zařízení a jednak co nejbliže k výstupu z něj. Pokud je toto zařízení ovládáno pneumaticky, vyžaduje se další kontrolní přípojka k simulaci stavu naloženého vozidla. Tam, kde takové zařízení není, opatří se systém jedinou přípojkou pro kontrolu tlaku, která je rovnocenná přípojce u výstupu ze zařízení uvedené v bodě 2.1.5.1 této přílohy. Tyto kontrolní přípojky musí být umístěny tak, aby byly snadno přístupné ze země nebo z vnitřku vozidla.“

i) v bodě 2.2.1.1 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„U traktorů kategorie Tb: v případě, že je aktivována funkce diferenciálového brzdění, nesmí být možné jet rychlostí vyšší než 40 km/h nebo, při rychlostech vyšších než 40 km/h, musí být funkce diferenciálového brzdění deaktivována. Tyto dvě operace musí být zajištěny automatickým způsobem.“

j) bod 2.2.1.2.6.1 se nahrazuje tímto:

„2.2.1.2.6.1. Jestliže je systém provozního brzdění uváděn do činnosti účinkem svalové energie řidiče posilované zdrojem energie nebo jedním či několika zásobníky energie, musí být možné nouzové brzdění v případě selhání tohoto posílení zajistit svalovou energií řidiče posilovanou ze zásobníků energie (pokud existují), které nejsou dotčeny selháním, přičemž síla působící na ovládací zařízení nesmí přesáhnout předepsané maximální hodnoty.“

k) bod 2.2.1.6.1 se nahrazuje tímto:

„2.2.1.6.1. Výkonnost hydraulického vedení a hadic u vozidel s jednou brzděnou nápravou a automatickým zapojením pohonu všech ostatních náprav během brzdění

Hydraulická vedení hydraulického převodu musí být schopna odolat poruchovému tlaku rovnajícímu se nejméně čtyřnásobku maximálního běžného provozního tlaku (T) specifikovaného výrobcem. Hadice musí splňovat požadavky norem ISO 1402:2009, 6605:2002 a 7751:1997+A1:2011.“

l) v bodě 2.2.1.7 se zrušuje druhá věta;

m) v prvním pododstavci bodu 2.2.1.10 se první věta nahrazuje tímto:

„Musí být možné, aby opotřebení provozních brzd bylo kompenzováno prostřednictvím systému ručního nebo automatického seřízení.“

n) v prvním pododstavci bodu 2.2.1.10.1 se první věta nahrazuje tímto:

„Automatická zařízení pro seřízení opotřebení obložení brzd, jsou-li namontována, musí po zahřátí, po němž následuje ochlazení, umožňovat volné otáčení kol podle bodu 2.3.4 přílohy II po provedení zkoušky typu I, která je popsána v bodě 2.3 uvedené přílohy.“

o) v bodě 2.2.1.11.1 se doplňuje nový druhý pododstavec, který zní:

„U hydraulických brzdových systémů, pokud je druh kapaliny používané pro hydraulický převod obvyklý stejně jako kapalina používaná v jiných zařízeních vozidla ve společné nádržce, je rovněž přípustné zjistit správnou hladinu kapaliny pomocí zařízení, kvůli němuž musí být nádržka otevřena.“

p) v bodě 2.2.1.11.2 se doplňuje nový druhý pododstavec, který zní:

„U hydraulických brzdových systémů, pokud je druh kapaliny používané pro hydraulický převod obvyklý stejně jako kapalina používaná v jiných zařízeních vozidla ve společné nádržce, je rovněž přípustné zjistit pokles tlaku v hydraulickém převodu na určitou hodnotu podle specifikace výrobce.“

- q) v bodě 2.2.1.11.3 se druhá věta nahrazuje tímto:

„Tento symbol se umístí do vzdálenosti 100 mm od plnicích otvorů kapalinových nádržek v souladu s požadavky stanovenými v článku 24 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208.“

- r) bod 2.2.1.13 se nahrazuje tímto:

„2.2.1.13. Traktory kategorie Tb s maximální konstrukční rychlostí převyšující 60 km/h

Je-li pro činnost některého z brzdových systémů nezbytný přídavný zdroj energie, musí být zásoba energie taková, aby v případě zastavení motoru nebo v případě poruchy pohonu zdroje energie brzdňý účinek stále postačoval k zastavení vozidla za předepsaných podmínek, aniž jsou dotčeny požadavky výše uvedeného bodu 2.1.2.3. Kromě toho, jestliže je svalová energie řidiče působící na systém parkovacího brzdění podpořena nějakým posilovacím zařízením, musí být činnost systému parkovacího brzdění zajištěna v případě poruchy posilovacího zařízení, v případě nutnosti i s využitím zásoby energie nezávislé na energii, která toto posílení běžně zajišťuje. Tato zásoba energie může být zásobou energie určenou pro systém provozního brzdění.“

- s) bod 2.2.1.17.3 se nahrazuje tímto:

„2.2.1.17.3. V případě poruchy v jednom z ovládacích vedení mezi dvěma vozidly vybavenými podle bodu 2.1.4.1.2 této přílohy musí ovládací vedení, které není dotčeno poruchou, automaticky zajistit brzdňý účinek, který je pro tažené vozidlo předepsán v bodě 3.2.1 přílohy II.“

- t) bod 2.2.1.18.6 se nahrazuje tímto:

„2.2.1.18.6. V případě poruchy (například přetržení nebo netěsnosti) v ovládacím vedení musí tlak v doplňkovém vedení poklesnout na hodnotu 1 000 kPa nejpozději do dvou sekund poté, co bylo plně uvedeno v činnost ovládacího zařízení provozního brzdění. Kromě toho, jakmile se uvolní ovládací zařízení provozního brzdění, musí se znovu obnovit tlak v doplňkovém vedení (viz rovněž bod 2.2.2.15.2).“

- u) v bodě 2.2.1.18.9 se první věta nahrazuje tímto:

„Traktory, které táhnou vozidla kategorií R nebo S a které mohou splnit požadavky na brzdňý účinek systému provozního brzdění, systému parkovacího brzdění nebo systému automatického brzdění pouze s pomocí energie uložené v hydraulickém zásobníku energie, musí být vybaveny konektorem podle normy ISO 7638:2003, aby byly schopny udávat nízkou hladinu uložené energie v taženém vozidle, jak je stanoveno v bodě 2.2.2.15.1.1, prostřednictvím zvláštního výstražného signálu pomocí pólu 5 elektrického konektoru podle normy ISO 7638:2003, jak je specifikováno v bodě 2.2.1.29.2.2 (viz rovněž bod 2.2.2.15.1).“

- v) bod 2.2.1.20 se nahrazuje tímto:

„2.2.1.20. Pokud lze podmínky bodu 3.1.3.4 přílohy II splnit pouze dodržením podmínek uvedených v bodě 3.1.3.4.1.1 přílohy II, pak:“

- w) bod 2.2.1.25.1 se zrušuje;

- x) bod 2.2.1.26.1.2 se nahrazuje tímto:

„2.2.1.26.1.2. V případě elektrické poruchy v ovládacím zařízení nebo při přerušení kabeláže v elektrickém ovládacím převodu, který je vně elektronického ovládacího zařízení (elektronických ovládacích zařízení), s výjimkou napájení energií, musí být nadále možné uvést v činnost systém parkovacího brzdění ze sedadla řidiče a udržet jím vozidlo ve stojícím stavu na 8% sklonu stoupání nebo klesání.“

- y) bod 2.2.1.26.3 se nahrazuje tímto:

„2.2.1.26.3. Alternativně k požadavkům na účinky parkovacího brzdění podle bodů 2.2.1.26.1.2 a 2.2.1.26.2.1.2 jsou přípustné i alternativy uvedené v bodech 2.2.1.26.3.1 a 2.2.1.26.3.2.“

2.2.1.26.3.1. Automatické uvedení systému parkovacího brzdění v činnost u stojícího vozidla je přípustné za podmínky, že se dosáhne účinku podle bodů 2.2.1.26.1.2 a 2.2.1.26.2.1.2 a že systém parkovacího brzdění zůstane nadále v činnosti nezávisle na poloze spínače zapalování (startování). Při této alternativě se musí systém parkovacího brzdění automaticky uvolnit, jakmile řidič začne uvádět vozidlo opět do pohybu.

2.2.1.26.3.2. Uvedení brzd systému parkovacího brzdění v činnost ze sedadla řidiče použitím pomocného ovládacího zařízení, a schopnost udržet tím vozidlo ve stojícím stavu na 8% sklonu stoupání nebo klesání. V tomto případě musí být splněny i požadavky bodu 2.2.1.26.7.“

z) v bodě 2.2.1.26.5 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Jestliže je aktivace systému parkovacího brzdění běžně signalizována zvláštním výstražným signálem, který splňuje všechny požadavky bodu 2.2.1.29.4, tento signál se použije pro splnění požadavku na červený signál stanovený v prvním a druhém pododstavci tohoto bodu.“

aa) body 2.2.1.29.1.1 a 2.2.1.29.1.2 se nahrazují tímto:

„2.2.1.29.1.1. Červený výstražný signál v souladu s požadavky stanovenými v příloze XXVI nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014 pro signalizaci poruch brzdového zařízení vozidla specifikovaných v dalších bodech této přílohy a v přílohách V, VII, IX a XIII, které zabraňují dosažení předepsaného účinku provozního brzdění nebo fungování nejméně jednoho ze dvou nezávislých okruhů provozního brzdění.

2.2.1.29.1.2. Případně žlutý výstražný signál v souladu s požadavky stanovenými v článku 29 nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014 pro signalizaci elektricky rozpoznané poruchy v brzdovém zařízení vozidla, která není signalizována výstražným signálem uvedeným v bodě 2.2.1.29.1.1.“

bb) v bodě 2.2.1.29.2 se první věta nahrazuje tímto:

„Traktory vybavené elektrickým ovládacím vedením a/nebo schválené k tažení vozidla vybaveného elektrickým ovládacím převodem musí být schopny zajistit zvláštní výstražný signál v souladu s požadavky stanovenými v článku 29 nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014 pro signalizaci závady v elektrickém ovládacím převodu brzdového zařízení taženého vozidla.“

cc) v bodě 2.2.1.29.2.1 se třetí věta nahrazuje tímto:

„Alternativně lze místo použití výstražného signálu uvedeného v bodě 2.2.1.29.1.1 této přílohy a průvodního výstražného signálu uvedeného v tomto bodě v traktoru umístit zvláštní červený výstražný signál v souladu s požadavky stanovenými v článku 29 nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014 k signalizaci takové poruchy v brzdovém zařízení taženého vozidla.“

dd) v bodě 2.2.2.1 se první věta nahrazuje tímto:

„Vozidla kategorií R1a a S1a nemusí být vybavena systémem provozního brzdění. Vozidla kategorií R1b a S1b, pokud součet technicky přípustných hmotností na nápravu nepřevyšuje 750 kg, nemusí být vybavena systémem provozního brzdění.“

ee) v bodě 2.2.2.2 se první věta nahrazuje tímto:

„Vozidla kategorií R1b a S1b, pokud součet technicky přípustných hmotností na nápravu převyšuje 750 kg, a R2 musí být vybavena systémem provozního brzdění průběžného nebo poloprůběžného nebo nájezdového typu.“

ff) bod 2.2.2.3.1.3 se zrušuje;

gg) v bodě 2.2.2.15.1.1 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Pokud tlak v hydraulických zásobnících energie poklesne pod hodnotu tlaku deklarovanou výrobcem vozidla v dokumentaci, přičemž není zajištěn předepsaný brzdný účinek (předepsané brzdné účinky), musí být řidič na tento pokles tlaku upozorněn zvláštním výstražným signálem uvedeným v bodě 2.2.1.29.2.2 prostřednictvím pólu 5 elektrického konektoru podle normy ISO 7638:2003.“

hh) v bodě 2.2.2.18 druhém pododstavci se první věta nahrazuje tímto:

„Uvedená vozidla musí mít nesmazatelné označení v souladu s požadavky stanovenými v článku 24 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208, které udává funkční stav brzdového systému pro případ, že konektor podle normy ISO 7638:2003 je připojen, a pro případ, že konektor je odpojen.“

2) Příloha II se mění takto:

a) bod 1.2 se nahrazuje tímto:

„1.2. „křivkou využití adheze“ se rozumí charakteristická křivka poměru brzdné síly bez valivého odporu a normálové reakce povrchu vozovky působící na danou nápravu při brzdění v závislosti na poměrném zpomalení vozidla.“

b) v bodě 2.1.4.2 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Chování vozidel kategorií Tb, R2b, R3b, R4b a S2b na vozovce se sníženou adhezí musí splňovat příslušné požadavky dodatku 1 k této příloze nebo, je-li vozidlo vybaveno ABS, požadavky přílohy XI.“

c) bod 2.2.2.2 se nahrazuje tímto:

„2.2.2.2. Pro ověření, že jsou splněny požadavky bodu 2.2.1.2.4 přílohy I, se zkouška typu 0 provede s odpojeným motorem při počáteční rychlosti 30 km/h.“

Při použití ovládacího zařízení systému parkovacího brzdění, nesmí být střední plné zpomalení a zpomalení dosažené bezprostředně před tím, než se vozidlo zastaví, nižší než $1,5 \text{ m/s}^2$. Tentýž požadavek se použije v případě pomocného ovládacího zařízení uvedeného v bodě 2.2.1.2.4 přílohy I.

Zkouška se provede s naloženým vozidlem. Síla, kterou se působí na ovládací zařízení brzd, nesmí překročit předepsané hodnoty.“

d) v bodě 2.3.1.4 se doplňuje se nová věta, která zní:

„Alternativně je rovněž povoleno provádět zkoušku s odpojeným motorem, případně během brzdění.“

e) bod 2.3.2.1 se nahrazuje tímto:

„2.3.2.1. Systém provozního brzdění vozidel kategorií R1, R2, S1, R3a, R4a a S2a a vozidel kategorií R3b a S2b, pokud součet technicky přípustných hmotností na nápravu nepřevyšuje 10 000 kg, se zkouší takovým způsobem, aby se při naloženém vozidle pohlcovala v brzdách tatáž energie, jaká vzniká za stejnou dobu u naloženého zkoušeného vozidla udržovaného na ustálené rychlosti 40 km/h na 7% sklonu klesání na vzdálenosti 1,7 km.“

Alternativně se tento požadavek považuje za splněný u vozidel kategorií R3a, R4a, S2a a vozidel kategorií R3b a S2b, pokud součet technicky přípustných hmotností na nápravu nepřevyšuje 10 000 kg, pokud tato vozidla vyhověla zkoušce typu III podle bodu 2.5.“

f) bod 2.3.4.2 se nahrazuje tímto:

„2.3.4.2. Jestliže vozidlo jede konstantní rychlostí $v = 60 \text{ km/h}$, nebo maximální konstrukční rychlostí taženého vozidla podle toho, která z nich je nižší, s uvolněnými brzdami a asymptotické teploty nepřesáhnuou nárůst teploty bubnů/kotoučů o 80 °C , pokládají se zbytkové brzdné momenty za přijatelné.“

g) bod 2.5.3 se nahrazuje tímto:

„2.5.3. R3b a S2b, pokud součet technicky přípustných hmotností na nápravu nepřevyšuje 10 000 kg.“

h) bod 3.1.1.2 se mění takto:

i) první pododstavec nahrazuje tímto:

„U traktoru schváleného k tažení nebrzděného vozidla kategorií R nebo S se musí dosáhnout požadovaného minimálního brzděného účinku soupravy vozidel podle bodu 3.1.1.2.1 s nebrzděným taženým vozidlem připojeným k traktoru a s nebrzděným taženým vozidlem naloženým na maximální hmotnost podle prohlášení výrobce traktoru.“

ii) poslední věta třetího pododstavce se nahrazuje tímto:

„ P_{M+R} = hmotnost soupravy (hmotnost P_M + deklarovaná hmotnost nebrzděného taženého vozidla P_R)“;

i) v bodě 3.1.3.3 druhém pododstavci se doplňuje nová odrážka, která zní:

„— během doby na ochlazení nesmí být systém parkovacího brzdění opětovně seřízen ručně.“

j) v bodě 3.1.3.3 se doplňuje nový čtvrtý pododstavec, který zní:

„Statickou zkoušku systému parkovacího brzdění za tepla lze vynechat, pokud systém parkovacího brzdění působí pouze na brzděné plochy nepoužívané při provozním brzdění.“

k) v bodě 3.1.3.4 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„V případě, že tento požadavek nelze splnit kvůli fyzickým omezením (např. dostupná adheze mezi pneumatikou a vozovkou je omezená, a traktor proto nedokáže vyvinout dostatečné brzděné síly, nebo v případě, že čistě mechanický účinek systému parkovacího brzdění traktoru předepsaný v bodě 3.1.3.1 není dostačující k tomu, aby udržel soupravu vozidel), se tento požadavek považuje za splněný, pokud je splněn alternativní požadavek stanovený v bodě 3.1.3.4.1 této přílohy, ve spojení s bodem 2.2.1.20 přílohy I.“

l) body 3.1.3.4.1, 3.1.3.4.1.1 a 3.1.3.4.1.2 se nahrazují tímto:

„3.1.3.4.1. Požadavek bodu 3.1.3.4 se považuje za splněný, pokud jsou splněny podmínky stanovené v bodě 3.1.3.4.1.1 v případě taženého vozidla s provozní brzdou, nebo pokud jsou splněny podmínky stanovené v bodě 3.1.3.4.1.2 v případě nebrzděného taženého vozidla nebo taženého vozidla s nájezdovými brzdami.

3.1.3.4.1.1. I v případě, že se motor traktoru netočí, souprava vozidel s maximální přípustnou hmotností zůstává v poloze stání na předepsaném sklonu, když řidič ze svého místa uvedením jediného ovládacího zařízení v činnost aktivuje systém parkovacího brzdění traktoru a systém provozního brzdění taženého vozidla, nebo pouze systém parkovacího brzdění traktoru.

3.1.3.4.1.2. Systém parkovacího brzdění traktoru je schopen udržet v poloze stání traktor připojený k nebrzděnému taženému vozidlu nebo taženému vozidlu s nájezdovými brzdami o hmotnosti rovnající se nejvyšší „hmotnosti soupravy vozidel P_{M+R} “ uvedené ve zkušebním protokolu. Tato hmotnost se určí takto:

a) v případě nebrzděného taženého vozidla: P_{M+R} = hmotnost soupravy vozidel (hmotnost P_M + deklarovaná hmotnost nebrzděného taženého vozidla P_R) podle bodu 3.1.1.2;

b) v případě taženého vozidla s nájezdovými brzdami: P_{M+R} = hmotnost soupravy vozidel (hmotnost P_M + deklarovaná hmotnost taženého vozidla s nájezdovými brzdami specifikovaná výrobcem);

P_M = hmotnost traktoru (případně včetně jakékoli zátěže nebo podpůrné zátěže nebo obou).“

m) v bodě 3.2.1.3 se pátý pododstavec nahrazuje tímto:

„Zkušební rychlost činí 60 km/h nebo maximální konstrukční rychlost taženého vozidla podle toho, která z nich je nižší.“

n) bod 3.2.3 se nahrazuje tímto:

„3.2.3. Systém automatického brzdění

Brzdný účinek systému automatického brzdění v případě poruchy, jak je popsáno v bodech 2.2.1.17.1 a 2.2.1.18.5 přílohy I, při zkoušce naloženého vozidla z rychlosti 40 km/h nebo 0,8 v_{max} (podle toho, která je nižší), nesmí být menší než 13,5 % maximálního zatížení kol u stojícího vozidla. Blokování kol při brzdných účincích větších než 13,5 % je přípustné.“

o) dodatek 1 se mění takto:

i) bod 1.1.3 se nahrazuje tímto:

„1.1.3. Avšak vozidla kategorií uvedených v bodě 1.1.1 a v bodě 1.1.2 vybavená jak protiblokovacím brzdovým systémem kategorie 1 nebo 2 (traktory), tak kategorie A nebo B (tažená vozidla), která splňují příslušné požadavky přílohy XI, musí rovněž splňovat všechny příslušné požadavky tohoto dodatku s následujícími výjimkami nebo podmínkami:“

ii) vkládají se nové body 1.1.5 a 1.1.6, které znějí:

„1.1.5. Požadavky tohoto dodatku se použijí na brzdové zařízení vybavené pneumatikami největšího průměru, které pro tento typ vozidla určil výrobce.

1.1.6. Soulad s požadavky na využití adheze a kompatibilitu podle grafů 1, 2 a 3 tohoto dodatku musí být prokázány výpočtem.“

iii) oddíl 3 se nahrazuje tímto:

„3. **Požadavky na traktory kategorie T**

3.1. Dvounápravové traktory

3.1.1. Pro hodnoty „k“ mezi 0,2 a 0,8:

$$z \geq 0,10 + 0,85 (k - 0,20)$$

Ustanoveními tohoto bodu nejsou dotčeny požadavky přílohy II týkající se brzdného účinku. Pokud se však při zkouškách prováděných podle ustanovení tohoto bodu dosáhne větších brzdných účinků, než je předepsáno v příloze II, použijí se požadavky týkající se křivek využití adheze v oblastech znázorněných na grafu 1, které jsou definovány přímkami $k = 0,8$ a $z = 0,8$.

3.1.2. Pro všechna poměrná zpomalení v rozsahu hodnot mezi 0,15 až 0,30:

3.1.2.1. Křivky využití adheze každou z náprav leží mezi dvěma rovnoběžkami s přímkou ideálního využití adheze, definovanými rovnicí $k = z \pm 0,08$, jak je znázorněno v grafu 1, a křivka využití adheze zadní nápravou pro poměrná zpomalení $z > 0,3$ splňuje vztah:

$$z \geq 0,3 + 0,74 (k - 0,38).$$

3.1.3. V případě traktorů schválených k tažení vozidel kategorie R3b, R4b a S2b vybavených pneumatickými brzdovými systémy:

- 3.1.3.1. Když se zkouší se zastaveným zdrojem energie, s uzavřeným přívodním vedením a se zásobníkem o objemu 0,5 litru připojeným k pneumatickému ovládacímu vedení, s tlaky v systému, při nichž zapíná a vypíná regulátor tlaku, musí tlak ve spojkových hlavících přívodního a pneumatického ovládacího vedení při plném zdvihu ovládacího zařízení brzd být mezi 650 a 850 kPa, při jakémkoli stavu naložení vozidla.
- 3.1.3.2. U vozidel vybavených elektrickým ovládacím vedením musí plný zdvih ovládacího zařízení systému provozního brzdění zajistit požadovanou digitální hodnotu odpovídající tlaku mezi 650 a 850 kPa (viz norma ISO 11992:2003 včetně normy ISO 11992-2:2003 a její změny 1:2007).
- 3.1.3.3. Tyto hodnoty musí být prokazatelné na traktoru při jeho odpojení od taženého vozidla. Pásmo kompatibility v grafech uvedených v bodech 3.1.6, 4.1 a 4.2 by neměla přesáhnout 750 kPa a/nebo odpovídající požadovanou digitální hodnotu (viz norma ISO 11992:2003 včetně normy ISO 11992-2:2003 a její změny 1:2007).
- 3.1.3.4. Ve spojkové hlavici plnicího vedení musí být zajištěn tlak nejméně 700 kPa, jakmile je v systému tlak, při němž zapíná regulátor. Musí existovat možnost prokázat tento tlak, aniž se přitom použije provozní brzdění.
- 3.1.4. V případě traktorů schválených k tažení vozidel kategorie R3b, R4b a S2b vybavených hydraulickými brzdovými systémy:
- 3.1.4.1. Pokud jsou zkoušeny se zdrojem energie při otáčkách volnoběhu motoru a 2/3 maximálních otáček motoru, je ovládací vedení simulátoru taženého vozidla (bod 3.6 přílohy III) spojeno s hydraulickým ovládacím vedením. Při plném uvedení ovládacího zařízení brzd v činnost musí být tlak mezi 11 500 a 15 000 kPa na hydraulickém ovládacím vedení a mezi 1 500 a 3 500 kPa na doplňkovém vedení, bez ohledu na stav naložení vozidla.
- 3.1.4.2. Tyto hodnoty musí být prokazatelné na traktoru, když je odpojen od taženého vozidla. Pásmo kompatibility na grafech uvedených v bodech 3.1.6, 4.1 a 4.2 by neměla přesahovat 13 300 kPa.
- 3.1.5. Ověření požadavků uvedených v bodech 3.1.1 a 3.1.2
- 3.1.5.1. Pro ověření, že jsou splněny požadavky bodů 3.1.1 a 3.1.2, musí výrobce předložit křivky využití adheze přední nápravou a zadními nápravami sestrojené z hodnot vypočítaných podle těchto vzorců:

$$f_1 = \frac{T_1}{N_1} = \frac{T_1}{F_1 + z \cdot \frac{h}{E} \cdot P \cdot g}$$

$$f_2 = \frac{T_2}{N_2} = \frac{T_2}{F_2 - z \cdot \frac{h}{E} \cdot P \cdot g}$$

Křivky se musí sestroit pro oba následující stavy zatížení:

- 3.1.5.1.1. Nenaložené vozidlo nepřekračující minimální hmotnost deklarovanou výrobcem v informačním dokumentu.
- 3.1.5.1.2. Naložené vozidlo; v případě, kdy je určeno více možností rozdělení zatížení mezi nápravy, vezme se v úvahu stav, při němž je nejvíce zatížena přední náprava.
- 3.1.5.2. Zvláštní požadavky v případě traktorů, kdy jsou všechny nápravy trvale pevně spojeny (100% poměr blokování) pohonem všech kol nebo jsou automaticky spojeny během brzdění pohonu všech kol (100% poměr blokování)

- 3.1.5.2.1. Matematické ověření podle bodu 3.1.5.1 se nevyžaduje.
- 3.1.5.3. Traktory s trvale zapojeným pohonem všech kol jiné než traktory podle bodu 3.1.5.2
- 3.1.5.3.1. Pokud není možné u vozidel s trvale zapojeným pohonem všech kol nebo za situace, kdy pohon všech kol je zapojen během brzdění, provést matematické ověření podle bodu 3.1.5.1, může výrobce místo toho zkouškou pořadí blokování kol ověřit, že dojde k blokování předních kol buď současně s blokováním zadních kol, nebo před ním.
- 3.1.5.4. Avšak u traktorů, u nichž se pohon všech kol spouští automaticky, když je uvedeno v činnost brzdění při rychlosti vozidla 20 km/h, ale u nichž není automaticky zapojen pohon všech kol, když se uvede v činnost systém provozního brzdění při rychlostech nepřevyšujících 20 km/h, se nevyžaduje prokázání souladu s bodem 3.1.5.1 pro situaci, kdy pohon všech kol není během brzdění zapojen.
- 3.1.5.5. Postup k ověření požadavků stanovených v bodě 3.1.5.3
- 3.1.5.5.1. Zkouška pořadí blokování kol se provede s naloženým a nenaloženým vozidlem na površích vozovky s takovým součinitelem adheze, že k blokování kol na první nápravě dojde při poměrném zpomalení mezi 0,55 a 0,8 z počáteční zkušební rychlosti uvedené v bodě 3.1.5.5.2.
- 3.1.5.5.2. Zkušební rychlost:
- 0,9 v_{max} , avšak nepřevyšující 60 km/h.
- 3.1.5.5.3. Síla působící na pedál může přesahovat přípustné ovládací síly podle bodu 3.1.1 přílohy II.
- 3.1.5.5.4. Síla působící na pedál se postupně zvětšuje tak, aby se druhé kolo na vozidle blokovalo v intervalu mezi 0,5 až 1 sekundy po začátku brzdění, a dále až do okamžiku, kdy dojde k blokování obou kol jedné nápravy (další kola se mohou během zkoušky také blokovat, např. v případě současného blokování kol).
- 3.1.5.5.4.1. Pokud není možné během zkoušky naloženého vozidla dosáhnout blokování druhého kola v intervalu 1 sekundy, lze tuto zkoušku vynechat za předpokladu, že blokování kol za podmínek předepsaných v bodě 3.1.5.5.4 lze prokázat při zkoušce s nenaloženým vozidlem.
- Pokud ani při zkoušce s nenaloženým vozidlem není možné dosáhnout blokování druhého kola v intervalu 1 sekundy, provede se třetí rozhodující zkouška na površích se součinitelem adheze nejvýše 0,3 z počáteční rychlosti 0,8 v_{max} km/h, avšak nepřevyšující 60 km/h.
- 3.1.5.5.4.2. Pro účely zkoušky podle bodu 3.1.5.5 se současným blokováním předních a zadních kol rozumí situace, kdy časový interval mezi prvním blokováním posledního (druhého) kola zadní nápravy a prvním blokováním posledního (druhého) kola přední nápravy nepřesahuje 0,3 sekundy.
- 3.1.6. Traktory schválené k tažení tažených vozidel
- 3.1.6.1. Přípustný vztah mezi poměrným zpomalením T_M/F_M a tlakem p_m musí ležet ve dvou oblastech znázorněných na grafu 2 pro všechny hodnoty tlaku mezi 20 a 750 kPa (v případě pneumatického brzdového systému) a mezi 350 a 13 300 kPa (v případě hydraulického brzdového systému).
- 3.2. Traktory s více než dvěma nápravami
- Požadavky bodu 3.1 se použijí rovněž na vozidla s více než dvěma nápravami. Požadavky bodu 3.1.2 se považují za splněné z hlediska pořadí blokování kol, jestliže v rozsahu hodnot poměrného zpomalení 0,15 až 0,30 je využití adheze nejméně jednou z předních náprav větší než využití adheze nejméně jednou ze zadních náprav.“

iv) bod 6.1 se nahrazuje tímto:

„6.1. Vozidla splňující požadavky tohoto dodatku pomocí zařízení, které je ovládáno mechanicky zavěšením náprav vozidla, musí být opatřena označením v souladu s požadavky stanovenými v článku 24 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208 a vhodnými údaji udávajícími užitečný zdvih tohoto zařízení mezi polohami pro nenaložený a naložený stav vozidla a jakýmkoli dalšími informacemi potřebnými pro kontrolu seřízení tohoto zařízení.“

v) v bodě 6.3 se druhá věta nahrazuje tímto:

„Příklad označení pro mechanicky ovládané zařízení na vozidle vybaveném pneumatickým nebo hydraulickým brzdovým systémem je uveden v souladu s požadavky stanovenými v článku 5 prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/504 (*).

(*) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/504 ze dne 11. března 2015, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013, pokud jde o administrativní požadavky na schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozor nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 85, 28.3.2015, s. 1).“

vi) název grafu 2 se nahrazuje tímto:

„Přípustný vztah mezi poměrným zpomalením T_M/F_M a tlakem ve spojkové hlavici pm pro traktory kategorií T a C s pneumatickými nebo hydraulickými brzdovými systémy“.

3) Příloha III se mění takto:

a) bod 3.6.2.1.2.1 se zrušuje;

b) v dodatku 2 bodě 1.1 se popis symbolu A nahrazuje tímto:

„A = Hydraulický akumulátor (tlak před naplněním: 1 000 kPa)“.

4) Příloha IV se mění takto:

a) v části A bodě 1.2.2.1 se třetí věta nahrazuje tímto:

„Počáteční tlak se uvede v dokumentaci.“

b) část B se mění takto:

i) v bodě 1.2.2.1 se třetí věta nahrazuje tímto:

„Počáteční úroveň energie se uvede v dokumentaci.“

ii) v bodě 1.3.2.1 se třetí věta nahrazuje tímto:

„Počáteční úroveň energie se uvede v dokumentaci.“

c) část C se mění takto:

i) v bodě 1.1.1 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Zásobníky energie používané jako tlumiče chvění v hydraulických brzdových systémech, u nichž se předepsaného účinku provozního brzdění dosahuje pomocí zdroje energie, se nepovažují za zařízení pro akumulaci energie ve smyslu této přílohy.“

ii) bod 2.1.3 se nahrazuje tímto:

„2.1.3. Interpretace výsledků

Doba t nesmí v případě traktorů, k nimž není povoleno připojovat tažené vozidlo, přesáhnout 30 s.“

5) V příloze V se bod 2.2.1 nahrazuje tímto:

„2.2.1. požadavky na dobu odezvy stanovené v oddíle 6 přílohy III;“

6) Příloha VII se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

„Alternativní zkušební požadavky pro vozidla, u nichž byly provedeny zkoušky rovnocenné zkouškám typu I, typu II nebo typu III;“

b) oddíly 1 a 2 se nahrazují tímto:

„1. Definice

Pro účely této přílohy se použijí tyto definice:

- 1.1. „Předmětným taženým vozidlem“ se rozumí tažené vozidlo reprezentativní pro typ taženého vozidla, pro nějž se žádá schválení typu.
- 1.2. „Totožnými“ se rozumí součásti, které mají totožné geometrické a mechanické vlastnosti a totožné materiály použité pro konstrukční části vozidel.
- 1.3. „Referenční nápravou“ se rozumí náprava, pro kterou existuje zkušební protokol.
- 1.4. „Referenční brzdou“ se rozumí brzda, pro kterou existuje zkušební protokol.
- 1.5. „Jmenovitou hmotností při zkoušce“ se rozumí hmotnost kotouče nebo bubnu, kterou výrobce stanoví pro kotouč, respektive buben, s nímž technická zkušebna provádí příslušnou zkoušku.
- 1.6. „Skutečnou hmotností při zkoušce“ se rozumí hmotnost, kterou změří technická zkušebna před zkouškou.
- 1.7. „Prahovou hodnotou vstupního brzdného momentu“ se rozumí vstupní brzdny moment nutný k vytvoření měřitelného brzdného momentu.
- 1.8. „Deklarovanou prahovou hodnotou vstupního brzdného momentu“ se rozumí prahová hodnota vstupního brzdného momentu deklarovaná výrobcem, která je reprezentativní pro brzdu.
- 1.9. „Deklarovaným vnějším průměrem“ se rozumí vnější průměr kotouče deklarovaný výrobcem, který je reprezentativní pro kotouč.
- 1.10. „Jmenovitým vnějším průměrem“ se rozumí vnější průměr, který výrobce stanoví pro kotouč, s nímž technická zkušebna provádí příslušnou zkoušku.
- 1.11. „Skutečným vnějším průměrem“ se rozumí vnější průměr kotouče, který změří technická zkušebna před zkouškou.
- 1.12. „Účinnou délkou hřídele klíče“ se rozumí vzdálenost mezi střednicí „S“ klíče a střednicí páky klíče.
- 1.13. „Faktorem vnitřního převodu brzdy“ se rozumí poměr výstupního brzdného momentu k momentu na vstupu brzdy.

2. Obecné požadavky

Zkoušky typu I a/nebo typu II nebo typu III stanovené v příloze II se nemusí provádět u vozidla a jeho systémů předložených ke schválení typu v těchto případech:

- 2.1. Dotčené vozidlo je traktor nebo tažené vozidlo, který (které), pokud jde o pneumatiky, energii brzdění absorbovanou nápravou a způsob montáže pneumatik a brzd, je totožný (totožné) z hlediska brzdění s traktorem nebo taženým vozidlem, který (které):
 - 2.1.1. úspěšně podstoupil(o) zkoušku typu I a/nebo typu II nebo typu III; a
 - 2.1.2. byl(o) schválen(o), pokud jde o energii absorbovanou při brzdění, pro hmotnosti na nápravách vyšší nebo rovné hmotnostem na nápravách dotčeného vozidla.
- 2.2. Dotčené vozidlo je traktor nebo tažené vozidlo, jehož náprava nebo nápravy jsou, pokud jde o pneumatiky, energii absorbovanou nápravou při brzdění a způsob montáže pneumatik a brzd, totožné z hlediska brzdění s nápravou nebo nápravami, které individuálně vyhověly zkoušce typu I a/nebo typu II nebo typu III pro hmotnosti na nápravách vyšší nebo rovné hmotnostem na nápravách dotčeného vozidla za podmínky, že energie absorbovaná nápravou není větší než energie absorbovaná nápravou při referenční zkoušce nebo zkouškách samotné jednotlivé nápravy.
- 2.3. Dotčené vozidlo je traktor vybavený systémem odlehčovacího brzdění jiným než motorovou brzdou, totožným se systémem odlehčovacího brzdění, který již byl zkoušen za těchto podmínek:
 - 2.3.1. systém odlehčovacího brzdění sám stabilizoval při zkoušce na sklonu nejméně 6 % (zkouška typu II) vozidlo, jehož maximální hmotnost při zkoušce byla nejméně rovná maximální hmotnosti vozidla předaného ke schválení;
 - 2.3.2. při výše uvedené zkoušce se ověří, že otáčky rotujících částí systému odlehčovacího brzdění, pokud vozidlo předané ke schválení jede rychlostí 30 km/h, jsou takové, při nichž se brzdňný moment odlehčovací brzdy rovná nejméně momentu odpovídajícímu zkoušce podle bodu 2.3.1.
- 2.4. Dotčené vozidlo je tažené vozidlo s pneumatickými brzdami s „S“ klíčem nebo s kotoučovými brzdami, které splňují požadavky uvedené v dodatku 1 a jež se týkají kontroly charakteristik ve srovnání s charakteristikami uvedenými v protokolu pro referenční nápravu, jak je uvedeno ve zkušebním protokolu. Jiné konstrukce brzd, než jsou pneumatické brzdy s „S“ klíčem nebo kotoučové brzdy, mohou být schváleny po předložení rovnocenných údajů.

c) oddíl 4 se nahrazuje tímto:

„4. Certifikát schválení typu

Použijí-li se výše uvedené požadavky, musí certifikát schválení typu obsahovat tyto údaje:

- 4.1. V případě podle bodu 2.1 této přílohy se uvede číslo schválení vozidla, se kterým byla provedena zkouška typu I a/nebo typu II nebo typu III, které jsou pro tento případ referenční.
- 4.2. V případech podle bodu 2.2 této přílohy se vyplní tabulka I ve vzoru stanoveném v příloze V prováděcího nařízení (EU) 2015/504.
- 4.3. V případech podle bodu 2.3 této přílohy se vyplní tabulka II ve vzoru stanoveném v příloze V prováděcího nařízení (EU) 2015/504.
- 4.4. Požije-li se ustanovení bodu 2.4 této přílohy, vyplní se tabulka III ve vzoru stanoveném v příloze V prováděcího nařízení (EU) 2015/504.“

d) dodatek 1 se mění takto:

i) oddíl 2 se nahrazuje tímto:

„2. **Symbole použité v této příloze jsou vysvětleny v následující tabulce:**

2.1. Symbole

P = část hmotnosti vozidla nesená nápravou ve statickém stavu

F = normálová reakce povrchu vozovky působící na nápravu ve statickém stavu = $P \cdot g$

F_R = celková normálová statická reakce povrchu vozovky působící na všechna kola taženého vozidla

F_e = zatížení působící na zkoušenou nápravu

P_e = F_e/g

g = gravitační zrychlení: $g = 9,81 \text{ m/s}^2$

C = vstupní brzdňý moment

C_0 = prahová hodnota vstupního brzdňého momentu. Tento moment lze určit extrapolací měření v rozmezí nepřesahujícím 15 % poměrného zpomalení nebo jinou rovnocennou metodou

$C_{0,dec}$ = deklarovaná prahová hodnota vstupního brzdňého momentu

C_{max} = maximální vstupní brzdňý moment

R = dynamický poloměr valení pneumatiky. Alternativně lze pro vozidla kategorií Ra a Sa místo dynamického poloměru valení pneumatiky použít statický poloměr zatížení podle specifikace výrobce pneumatiky

T = brzdňá síla ve styku pneumatiky s vozovkou

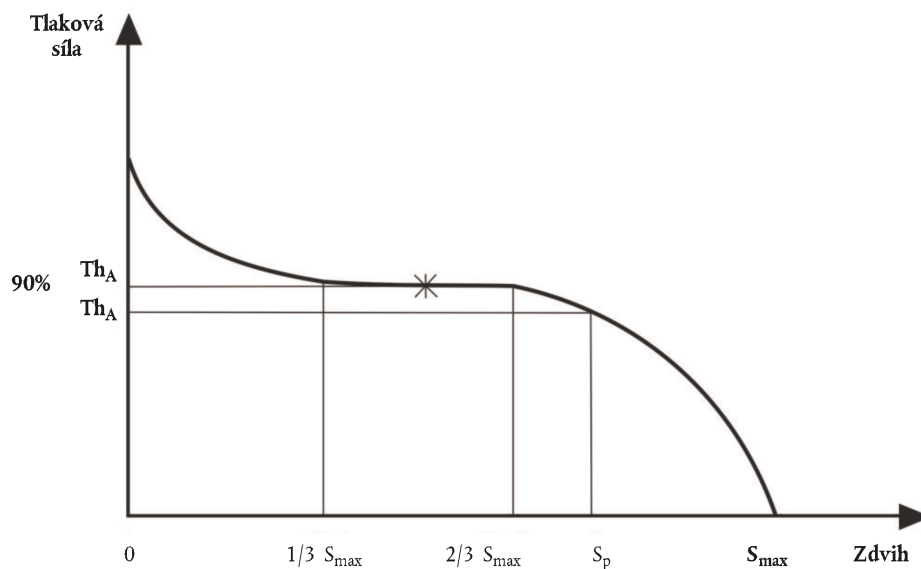
T_R = celková brzdňá síla ve styku pneumatiky s vozovkou u taženého vozidla

M = brzdňý moment = $T \cdot R$

z = poměrné zpomalení = T/F nebo $M/(R \cdot F)$

s = zdvih brzdového válce (užitečný zdvih + zdvih naprázdno)

s_p = efektivní zdvih (zdvih, při němž se síla na pístnici brzdového válce rovná 90 % střední tlakové síly Th_A)



Th_A = střední tlaková síla (střední tlaková síla se určí integrací hodnot mezi jednou třetinou a dvěma třetinami celkového zdvihu s_{max})

l = délka páky

r = vnitřní poloměr brzdových bubnů nebo účinný poloměr brzdových kotoučů

p = tlak v brzdovém válci

Poznámka: Symboly s indexem „e“ se vztahují k parametrům týkajícím se zkoušek referenční brzdy a tento index se může podle potřeby připojit k jiným symbolům.“

ii) bod 3.1.2 se nahrazuje tímto:

„3.1.2. Výsledky zkoušek na skupině náprav lze použít v souladu s bodem 2.1 této přílohy za předpokladu, že každá z náprav se na pohlcení brzděné energie při tažení brzděného vozidla a při zkoušce brzděného účinku se zahřátými brzdami podílí stejným dílem.“

iii) bod 3.7 se nahrazuje tímto:

„3.7. Identifikace

3.7.1. Na nápravě musí být na viditelném místě, čitelně a nesmazatelně vyznačeny alespoň následující identifikační údaje, seskupené v jakémkoli pořadí:

3.7.1.1. výrobce nápravy a/nebo značka;

3.7.1.2. identifikátor nápravy;

3.7.1.3. Identifikátor brzdy

3.7.1.4. identifikátor Fe;

3.7.1.5. základní část čísla zkušebního protokolu;

3.7.1.6. příklad identifikátorů:

výrobce nápravy a/nebo značka ABC
ID1-XXXXXX
ID2-YYYYYY
ID3-11111
ID4-ZZZZZZZ

3.7.2. Na neintegrovaném zařízení pro automatické seřizování brzd musí být čitelně a nesmazatelně vyznačeny alespoň následující seskupené identifikační údaje:

3.7.2.1. Výrobce a značka nebo jeden z těchto dvou údajů, podle případu

3.7.2.2. Typ

3.7.2.3. Verze

3.7.3. Když je na čelisti nebo štítu namontováno obložení nebo destička, musí údaj o značce a typu každého brzdového obložení zůstat viditelný, čitelný a nesmazatelný.

3.7.4. Identifikátory

3.7.4.1. Identifikátor nápravy

Identifikátor nápravy udává kategorii nápravy vyjádřením její dosažitelné brzdné síly/momentu podle prohlášení výrobce.

Identifikátorem nápravy je alfanumerický kód, který se skládá ze čtyř znaků „ID1–“, za nimiž následuje nejvýše 20 znaků.

3.7.4.2. Identifikátor brzdy

Identifikátorem brzdy je alfanumerický kód, který se skládá ze čtyř znaků „ID2–“, za nimiž následuje nejvýše 20 znaků.

Brzdami s tímž identifikátorem jsou brzdy, které se neliší z hlediska následujících kritérií:

- typ brzdy;
- základní materiál, z něhož je zhotoven nosič třmenu, nosič brzdy, brzdový kotouč a brzdový buben;
- rozměry označené indexem „e“ podle zkušebního protokolu;
- základní způsob, kterým brzda generuje brzdnou sílu;
- u kotoučových brzd způsob uchycení třecího prstence: pevně nebo plovoucím způsobem;
- faktor vnitřního převodu brzdy B_F ;
- rozdílné vlastnosti brzdy týkající se požadavků přílohy VII, na které se nevztahuje bod 3.7.4.2.1 tohoto dodatku.

3.7.4.2.1. Rozdíly, které jsou přípustné v rámci téhož identifikátoru brzdy

Tentýž identifikátor brzdy může zahrnovat rozdílné vlastnosti brzdy z hlediska následujících kritérií:

- a) zvětšení maximálního deklarovaného vstupního brzdného momentu C_{max} ;
- b) odchylka od deklarované hodnoty hmotnosti brzdového kotouče a brzdového bubnu m_{dec} : $\pm 20\%$;
- c) způsob připevnění obložení k brzdové čelisti/destičce;
- d) u kotoučových brzd zvětšení maximálního zdvihu v brzdě;
- e) účinná délka hřídele klíče;
- f) deklarovaná prahová hodnota momentu $C_{0,dec}$;
- g) odchylka ± 5 mm od deklarovaného vnějšího průměru kotouče;
- h) druh chlazení kotouče (větraný/nevětraný);
- i) náboj kola (integrováný nebo neintegrováný);
- j) kotouč s integrovaným bubnem – s funkcí parkovací brzdy nebo bez ní;
- k) geometrický vztah mezi třecími plochami kotouče a uchycením kotouče;
- l) typ brzdového obložení;
- m) rozdíly v materiálech (s výjimkou změn základního materiálu, jak je uvedeno v bodě 3.7.4.2), u nichž výrobce potvrzuje, že tyto rozdíly nemění vlastnosti z hlediska požadovaných zkoušek;
- n) štít brzdy a čelisti.

3.7.4.3. Identifikátor Fe

Identifikátor Fe udává zatížení zkoušené nápravy. Jedná se o alfanumerický kód, který se skládá ze čtyř znaků „ID3–“, za nimiž následuje hodnota Fe v daN, avšak bez znaků vyjadřujících jednotku „daN“.

3.7.4.4. Identifikátor zkušebního protokolu

Identifikátorem zkušebního protokolu je alfanumerický kód, který se skládá ze čtyř znaků „ID4–“, za nimiž následuje základní část čísla zkušebního protokolu.

3.7.5. Zařízení pro automatické seřizování brzd (integrováné a neintegrováné)

3.7.5.1. Typy zařízení pro automatické seřizování brzd

Tentýž typ zařízení pro automatické seřizování brzd se nesmí lišit z hlediska následujících kritérií:

- a) těleso: základní materiál;
- b) maximální přípustný moment na hřídeli brzdy;
- c) pracovní princip seřizování.

3.7.5.2. Verze zařízení pro automatické seřizování brzd z hlediska vlastností při seřizování

Zařízení pro automatické seřizování brzd v rámci jednoho typu, která způsobují rozdílnou velikost provozní vůle v brzdě, se považují za rozdílné verze.“

iv) bod 3.8 se nahrazuje tímto:

„3.8. Kritéria zkoušky

V případě, že se pro nápravu nebo brzdu upravenou v mezích stanovených v informačním dokumentu požaduje nový zkušební protokol nebo jeho rozšíření, použijí se k určení nutnosti dalších zkoušek následující kritéria, přičemž se bere v úvahu případ nejneprůzračnější konfigurace podle dohody s technickou zkušebnou.

Použité zkratky v následující tabulce:

ÚZ (úplná zkouška)	Zkouška: 3.5.1: Doplnková zkouška brzdného účinku se studenými brzdami 3.5.2: Zkouška slábnutí brzdného účinku (zkouška typu I) (*) 3.5.3: Zkouška slábnutí brzdného účinku (zkouška typu III) (*)
ZS (zkouška slábnutí brzdného účinku)	Zkouška: 3.5.1 Doplnková zkouška brzdného účinku se studenými brzdami 3.5.2 Zkouška slábnutí brzdného účinku (zkouška typu I) (*) 3.5.3 Zkouška slábnutí brzdného účinku (zkouška typu III) (*)

(*) V příslušných případech

Rozdíly podle bodu 3.7.4.2.1	Kritéria zkoušky
a) Zvětšení maximálního deklarovaného vstupního brzdného momentu C_{max}	Změna je přípustná bez doplňkové zkoušky
b) Odchylka od deklarované hodnoty hmotnosti brzdového kotouče a brzdového bubnu $m_{dec} \pm 20 \%$	ÚZ: Zkouší se nejlehčí varianta; jestliže se jmenovitá zkušební hmotnost nové varianty liší o méně než 5 % od dříve zkoušené varianty s větší jmenovitou hodnotou, pak se od zkoušky lehčí verze může upustit. Skutečná hmotnost při zkoušce zkušební vzorku se může od jmenovité zkušební hmotnosti lišit o $\pm 5 \%$.
c) Způsob připevnění obložení k brzdové čelisti/štítu	Nejneprůzračnější případ specifikovaný výrobcem a odsouhlasený technickou zkušebnou, která provádí zkoušku.
d) U kotoučových brzd zvětšení maximálního zdvíhu v brzdě	Změna je přípustná bez doplňkové zkoušky
e) Účinná délka hřídele klíče	Za nejneprůzračnější případ se pokládá nejmenší torzní tuhost hřídele, která se ověří jedním z těchto způsobů: i) ZS; nebo ii) změna je přípustná bez doplňkové zkoušky, jestliže je možné prokázat výpočtem vliv na zdvih a brzdnou sílu. V tomto případě se ve zkušebním protokolu uvedou tyto extrapolované hodnoty: s_e , C_e , T_e , T_e/F_e .

Rozdíly podle bodu 3.7.4.2.1	Kritéria zkoušky
f) Deklarovaná prahová hodnota momentu $C_{0,dec}$	Musí se ověřit, že brzdný účinek zůstane v mezích znázorněných v grafu 1.
g) Odchylka ± 5 mm od deklarovaného vnějšího průměru kotouče	Za nejnepříznivější případ se pokládá nejmenší průměr. Skutečný vnější průměr zkušební vzorku se smí lišit od jmenovitého vnějšího průměru specifikovaného výrobcem nápravy o ± 1 mm.
h) Druh chlazení kotouče (větraný/nevětraný)	Zkouší se každý druh.
i) Náboj kola (integrováný nebo neintegrováný)	Zkouší se každý druh.
j) Kotouč s integrovaným bubnem – s funkcí parkovací brzdy nebo bez ní	Pro tento případ se zkouška nepožaduje.
k) Geometrický vztah mezi třecími plochami kotouče a uchycením kotouče	Pro tento případ se zkouška nepožaduje.
l) Typ brzdového obložení	Zkouška se požaduje pro všechny typy obložení.
m) Rozdíly v materiálech (s výjimkou změn základního materiálu, jak je uvedeno v bodě 3.7.4.2), u nichž výrobce potvrzuje, že tyto rozdíly nemění účinky z hlediska požadovaných zkoušek	Pro tento případ se zkouška nepožaduje.
n) Štít brzdy a čelisti	Podmínky zkoušky, při nichž nastane nejnepříznivější případ (**): Štít brzdy:: minimální tloušťka Čelist:: nejlehčí brzdová čelist

(**) Zkouška se nepožaduje, jestliže výrobce může prokázat, že změna neovlivňuje tuhost.

3.8.1. Jestliže se zařízení pro automatické seřizování brzd liší od zkoušeného zařízení podle bodů 3.7.5.1 a 3.7.5.2, je nezbytná dodatečná zkouška podle bodu 3.6.2.“

7) Příloha VIII se mění takto:

a) bod 2.2.18 se nahrazuje tímto:

„2.2.18. s': účinný (užitečný) zdvih ovládacího zařízení v milimetrech, určený podle bodu 10.4.“

b) bod 2.2.23 se nahrazuje tímto:

„2.2.23. M*: brzdný moment specifikovaný výrobcem. Tento brzdý moment musí vyvodit nejméně předepsanou brzdou sílu B*“;

c) bod 2.2.24 se nahrazuje tímto:

„2.2.24. R: dynamický poloměr valení pneumatiky. Alternativně lze pro vozidla kategorií Ra a Sa místo dynamického poloměru valení pneumatiky použít statický poloměr zatížení podle specifikace výrobce pneumatiky“;

d) bod 5.5 se nahrazuje tímto:

„5.5. V případě systému nájezdového brzdění na vícenápravových ojí tažených vozidlech se měří ztrátový zdvih so, který je uveden v bodě 10.4.1.“

e) oddíl 9 se nahrazuje tímto:

„9. Zkušební protokoly

K žádostem o schválení tažených vozidel vybavených systémy nájezdového brzdění se připojí zkušební protokoly týkající se ovládacího zařízení a brzd a zkušební protokol o kompatibilitě ovládacího zařízení nájezdového typu, převodu a brzd taženého vozidla a tyto protokoly musí obsahovat nejméně údaje předepsané v článku 9 prováděcího nařízení (EU) 2015/504.“

f) v bodě 10.3.1 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Splnění těchto podmínek se ověří následujícími nerovnostmi:“

g) bod 10.3.1.1 se nahrazuje tímto:

„10.3.1.1. U systémů nájezdového brzdění s mechanickým převodem:

$$\left[\frac{B \cdot R}{\rho} + n P_0 \right] \frac{1}{(D^+ - K) \cdot \eta_H} \leq i_H \text{ „;}$$

h) bod 10.3.1.2 se nahrazuje tímto:

„10.3.1.2. U systémů nájezdového brzdění s hydraulickým převodem:

$$\left[\frac{B \cdot R}{n \cdot \rho'} + P_0 \right] \frac{1}{(D^* - K) \cdot \eta_H} \leq \frac{i_h}{F_{HZ}} \text{ „;}$$

i) bod 10.4.3.2 se nahrazuje tímto:

„10.4.3.2. U systémů nájezdového brzdění s hydraulickým převodem:

$$\frac{i_h}{F_{HZ}} \leq \frac{s'}{2S_{B^*} \cdot nF_{RZ} \cdot i'_g}$$

$$\text{a } \frac{s'}{i_H} \leq S_{Hz} \text{ „;}$$

j) doplňují se nové body 10.4.4, 10.4.4.1, 10.4.4.1.1, 10.4.4.1.2, 10.4.4.2, 10.4.4.2.1, 10.4.4.2.2, 10.4.5, 10.4.5.1, 10.4.5.2, 10.4.5.3 a 10.4.5.4, které znějí:

„10.4.4. Když se tažené vozidlo pohybuje dozadu, použijí se následující nerovnosti:

10.4.4.1. U systémů nájezdového brzdění s mechanickým převodem:

$$10.4.4.1.1. \frac{s'}{i_H} \leq s_r$$

$$10.4.4.1.2. 0,08 \cdot g \cdot G_A \cdot R \leq n \cdot M_r$$

10.4.4.2. U systémů nájezdového brzdění s hydraulickým převodem:

$$10.4.4.2.1. \frac{s'}{F_{Hz}} \leq V_r$$

$$10.4.4.2.2. 0,08 \cdot g \cdot G_A \cdot R \leq n \cdot M_r$$

10.4.5. Kontroly v případě, že je namontováno ochranné zařízení proti přetížení ve smyslu bodu 3.6

Použijí se tyto nerovnosti:

10.4.5.1. Pokud je ochranné zařízení proti přetížení namontované do nájezdového ovládacího zařízení mechanické:

$$\frac{n \cdot P^*}{i_{H1} \cdot \eta_{H1} \cdot P'_{max}} \geq 1.2$$

10.4.5.2. Pokud je ochranné zařízení proti přetížení namontované do nájezdového ovládacího zařízení hydraulické:

$$\frac{P^*}{p'_{max}} \geq 1.2$$

10.4.5.3. Pokud je ochranné zařízení proti přetížení včleněno do nájezdového ovládacího zařízení:

$$\frac{D_{op}}{D^*} \geq 1.2$$

10.4.5.4. Pokud je ochranné zařízení proti přetížení včleněno do brzdového ústrojí:

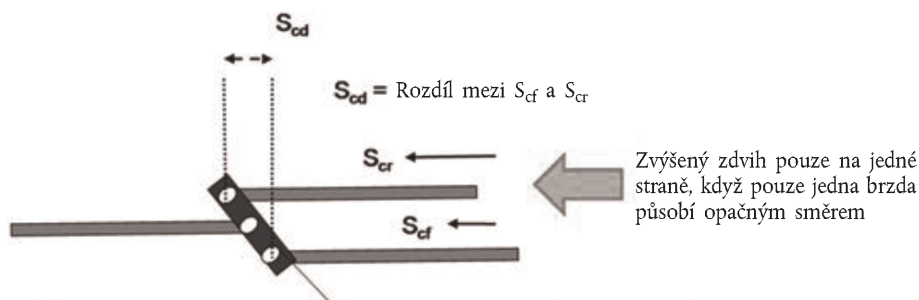
$$\frac{M_{op}}{B \cdot R} \geq 1.2;$$

k) v dodatku 1 se obrázek 5A nahrazuje tímto:

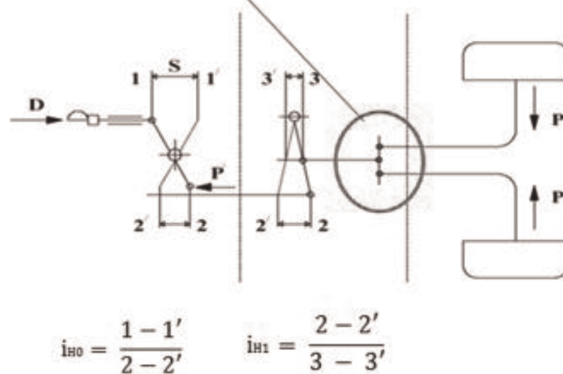
„Obrázek 5A

Brzdový systém s mechanickým převodem

(viz bod 2.3 této přílohy)



Geometrie kompenzátoru umožňuje stejné pnutí v obou zadních kabelech



1.2 Ovládací
zařízení

1.3 Převod

1.4 Brzdy“;

8) Příloha IX se mění takto:

a) bod 5.2.2.2 se zrušuje;

b) vkládá se nový bod 5.2.3.1, který zní:

„5.2.3.1. Pokud v případě hydrostatického pohonu nelze vozidlo zastavit na sklonu, je přípustné uvést v činnost systém parkovacího brzdění, aby vozidlo zastavil ze zbytkové dojezdové rychlosti až do úplného zastavení. Za tímto účelem musí být systém parkovacího brzdění konstruován tak, aby mohl být uveden v činnost během jízdy.“

c) bod 5.3.4 se nahrazuje tímto:

„5.3.4. Rozdělení brzdících sil systému provozního brzdění musí být konstruováno tak, aby během brzdění nedocházelo k žádnému významnému momentu kolem svislé osy vozidla, pokud není dosaženo mezní hodnoty adheze mezi pneumatikami a vozovkou na homogenních površích.“

d) v bodě 5.3.12 se druhá věta nahrazuje tímto:

„To musí být prokázáno splněním technických požadavků stanovených v souladu s příslušnými ustanoveními článku 19 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208.“

e) v bodě 6.1.2.2 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Zdvihání nápravy je přípustné u vozidel třídy I a třídy II při zpomalení překračujícím $4,5 \text{ m/s}^2$. Musí však zůstat zachována stabilita při jízdě.“

f) v bodě 6.2.2 se druhá věta nahrazuje tímto:

„V případě vozidel třídy III musí být tato sekvence automatická, s použitím pouze ovládacího zařízení provozní brzdy.“

g) v tabulce v bodě 6.4.4.2 se pátý řádek nahrazuje tímto:

„Třecí brzdový systém	80	60 “;
-----------------------	----	-------

h) v bodě 6.5.2 druhém pododstavci se druhá věta nahrazuje tímto:

„V případě vozidel třídy III musí být tato sekvence automatická, s použitím pouze ovládacího zařízení parkovací brzdy.“

9) Příloha XI se mění takto:

a) v bodě 4.4 se druhá věta nahrazuje tímto:

„Uvedený požadavek se musí prokázat splněním technických požadavků stanovených v článku 19 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208.“

b) v dodatku 3 se bod 1.1 nahrazuje tímto:

„1.1. Předepsané poměrné zpomalení, které je uvedeno v bodě 5.3.5 této přílohy, lze vypočítat s odkazem na změřený součinitel adheze obou povrchů, na nichž se zkouška provádí.

Tyto dva povrchy musí vyhovovat požadavkům stanoveným v bodě 5.3.4 této přílohy.“

10) Příloha XII se mění takto:

a) v bodě 3.1 se první věta nahrazuje tímto:

„Elektrické ovládací vedení traktoru musí zajistit informaci, zda je možné splnit požadavky bodu 2.2.1.16.3 přílohy I elektrickým ovládacím vedením bez pomoci pneumatického ovládacího vedení.“

b) bod 3.3.3 se nahrazuje tímto:

„3.3.3 když elektrický ovládací signál přesáhne ekvivalent tlaku 100 kPa po dobu delší než 1 sekunda, musí tažené vozidlo ověřit, že je přítomný pneumatický signál; pokud není pneumatický signál přítomen, musí být řidič varován z taženého vozidla zvláštním žlutým výstražným signálem specifikovaným v bodě 2.2.1.29.2 přílohy I.“

c) v bodě 3.4 se první věta nahrazuje tímto:

„Tažené vozidlo může být vybaveno podle bodu 2.1.4.1.3 přílohy I, pokud je lze ovládat pouze ve spojení s traktorem s elektrickým ovládacím vedením splňujícím požadavky bodu 2.2.1.16.3 přílohy I.“

d) v bodě 3.5.3 se první věta nahrazuje tímto:

„Je-li traktor vybaven podle bodu 2.1.4.1.3 přílohy I nebo pokud splňuje požadavky bodu 2.2.1.16.3 přílohy I bez pomoci pneumatického ovládacího vedení, podle bodu 2.1.4.1.2 přílohy I, musí se uvedením systému parkovacího brzdění traktoru v činnost uvést v činnost brzdový systém taženého vozidla pomocí elektrického ovládacího vedení.“

e) v bodě 4.1.3 prvním pododstavci se druhá věta nahrazuje tímto:

„Pokud již nelze dosáhnout účinku předepsaného pro provozní brzdění (červený výstražný signál), musí být poruchy vzniklé přerušením elektrického spojení (např. přetržení, rozpojení) signalizovány řidiči ihned, jakmile vzniknou, a musí se dosáhnout předepsaného zbytkového brzděného účinku při působení na ovládací zařízení provozního brzdění podle bodu 3.1.4 přílohy II.“

f) v bodě 4.1.10 se první věta nahrazuje tímto:

„Při poruše elektrického ovládacího převodu taženého vozidla, které je připojeno pouze elektricky elektrickým ovládacím vedením podle bodu 2.1.4.1.3 přílohy I, musí být zajištěno brzdění taženého vozidla podle bodu 2.2.1.17.2.1 přílohy I.“

g) v bodě 4.2.2 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„U tažených vozidel elektricky připojených pouze elektrickým ovládacím vedením podle bodu 2.1.4.1.3 přílohy I a splňujících požadavky stanovené v bodě 2.2.1.17.2.2 přílohy I s účinkem předepsaným v bodě 3.2.3 přílohy II je postačující použít ustanovení bodu 4.1.10 této přílohy, když již nadále nelze zajistit brzděný účinek systému provozního brzdění taženého vozidla ve výši nejméně 30 % předepsaného účinku ani vysláním signálu „požadavek na brzdění přívodním vedením“ prostřednictvím části pro přenos dat elektrického ovládacího vedení, ani trvalou nepřítomností tohoto přenosu dat.“

h) v dodatku 2 bodě 3.2.2.2.1.4 se druhá věta nahrazuje tímto:

„Jakmile brzdový systém ověřil, že není přítomna žádná závada, která vyžaduje identifikaci červeným výstražným signálem, nastaví se zpráva uvedená v tomto bodě na 00_b.“

11) Příloha XIII se mění takto:

a) bod 1.2 se zrušuje;

b) název a první pododstavec oddílu 3 se nahrazují tímto:

„3. Alternativní požadavky

Alternativně k požadavkům v oddílech 1 a 2 musí hydraulické spojení jednohadicového typu namontované na traktorech splňovat kromě ustanovení uvedených v bodě 2.1 i všechny požadavky tohoto oddílu.“

c) bod 3.9 se nahrazuje tímto:

„3.9. Brzdový ventil a zdroj energie musí být označeny v souladu s požadavky stanovenými v článku 24 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208.“

PŘÍLOHA V

Přílohy I, III, V, VII, X, XII až XV, XVII, XIX, XX, XXII, XXV až XXXI, XXXIII a XXXIV nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/208 se mění takto:

1) Příloha I se mění takto:

a) nad řádek s předpisem č. 3 se vkládá nový řádek, který zní:

„1	Zařízení pro osvětlení	Zahrnující veškerá platná znění až po sérii změn 02	Úř. věst. L 177, 10.7.2010, s. 1.	T a C“;
----	------------------------	---	-----------------------------------	---------

b) nad řádek s předpisem č. 7 se vkládá nový řádek, který zní:

„6	Zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci a jejich zdroje světla	Doplněk 18 k sérii změn 01 Oprava 1 doplňku 18 Doplněk 19 k sérii změn 01	Úř. věst. L 177, 10.7.2010, s. 40.	T, C, R a S“;
----	---	---	------------------------------------	---------------

c) nad řádek s předpisem č. 10 se vkládá nový řádek, který zní:

„8	Zařízení pro osvětlení	Zahrnující veškerá platná znění až po sérii změn 05 Oprava 1 revize 4 předpisu	Úř. věst. L 177, 10.7.2010, s. 71.	T a C“;
----	------------------------	---	------------------------------------	---------

d) nad řádek s předpisem č. 21 se vkládá nový řádek, který zní:

„20	Zařízení pro osvětlení	Zahrnující veškerá platná znění až po sérii změn 03	Úř. věst. L 177, 10.7.2010, s. 170.	T a C“;
-----	------------------------	---	-------------------------------------	---------

e) nad řádek s předpisem č. 25 se vkládá nový řádek, který zní:

„23	Zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci a jejich zdroje světla	Doplněk 17 k původnímu znění předpisu	Úř. věst. L 4, 7.1.2012, s. 18.	T, C, R a S“
-----	---	---------------------------------------	---------------------------------	--------------

f) nad řádek s předpisem č. 79 se vkládá nový řádek, který zní:

„77	Zařízení pro osvětlení	Doplněk 14 k původnímu znění předpisu	Úř. věst. L 4, 7.1.2012, s. 21.	T, C, R a S“.
-----	------------------------	---------------------------------------	---------------------------------	---------------

2) V příloze III se bod 2.6 nahrazuje tímto:

„2.6. Aby mohly schvalovací orgány vypočítat maximální teoretickou rychlost, musí k tomu výrobce poskytnout údaj o převodovém poměru, o skutečné odvalené dráze hnacích kol odpovídající jedné úplné otáčce kola a o otáčkách za minutu při maximálním výkonu motoru nebo bodu omezení otáček při plném zatížení se zcela otevřeným akcelerátorem, podle toho, která hodnota je vyšší; regulátor otáček, pokud je namontován, je nastaven tak, jak určí výrobce. Maximální teoretická rychlost se vypočte bez tolerancí uvedených v bodě 2.5.“

3) Příloha V se mění takto:

a) oddíl 1 se nahrazuje tímto:

„1. Definice

Pro účely této přílohy se použijí definice uvedené v oddíle 1 přílohy XXXIII. Použijí se rovněž tyto definice:“

b) bod 2.3 se mění takto:

i) první věta se nahrazuje tímto:

„Požadavky stanovené v bodě 2.2 se nepoužijí na traktory kategorie C s ocelovými řetězovými pásy vybavené diferenciálovým řízením.“

ii) třetí věta se nahrazuje tímto:

„Pokud je systém řízení kombinován s brzdovým systémem, použijí se požadavky stanovené v nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/68 (*).“

(*) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/68 ze dne 15. října 2014, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013, pokud jde o požadavky na brzdění vozidel pro účely schvalování zemědělských a lesnických vozidel (Úř. věst. L 17, 23.1.2015, s. 1).“

c) v bodě 3.4.1.1 se čtvrtá věta nahrazuje tímto:

„Aniž jsou dotčeny požadavky stanovené v nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/68, jestliže je hydraulický mechanismus řízení hydraulicky propojen s hydraulickým brzdovým systémem a jestliže je do obou těchto systémů přiváděna energie ze stejného zdroje, nesmí síla potřebná k ovládnutí mechanismu řízení přesáhnout 40 daN v případě selhání jednoho z těchto dvou systémů.“

4) V příloze VII se bod 2 nahrazuje tímto:

„2. Pokud jde o část týkající se bočního výhledu u traktoru, požadavky normy ISO 5721-2:2014 týkající se pole bočního a zadního výhledu u zemědělských traktorů. Požadavky bodu 5.1.3 normy ISO 5721-2:2014 mohou být splněny prostřednictvím kombinace přímého a nepřímého výhledu.“

5) Příloha X se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA X

Požadavky na informační systémy řidiče

1. Definice

„Virtuálními terminály“ se rozumí elektronické palubní informační systémy s obrazovkami, které poskytují obsluhu vizuální informace o výkonnosti vozidla a jeho systémů a které umožňují obsluhu sledovat a ovládat různé funkce pomocí dotykové obrazovky nebo klávesnice.

2. Požadavky

- 2.1. Informační systémy řidiče musí být konstruovány tak, aby se během předávání potřebných informací minimalizovalo rozptylování řidiče.
- 2.2. Informace poskytované v neязыkovém formátu na digitální obrazovce musí splňovat požadavky normy ISO 3767: část 1 (1998 +A2:2012) a část 2 (2008).“

6) Příloha XII se mění takto:

- a) oddíl 3 se nahrazuje tímto:

„3. Schválení

Vzory dokumentů uvedených v bodech 2.1 až 2.4, které musí být předloženy v průběhu procesu schvalování typu EU, musí být vzory stanovené v příloze I prováděcího nařízení (EU) 2015/504.“

- b) oddíl 4 se nahrazuje tímto:

„4. Číslo schválení a označení

Každému vozidlu schválenému v souladu s požadavky stanovenými v této příloze se přidělí číslo schválení typu a označení podle vzoru stanoveného v příloze IV prováděcího nařízení (EU) 2015/504.“

- c) body 6.1 a 6.1.1 se nahrazují tímto:

„6.1. Dálkové světlomety (předpisy EHK OSN č. 1, 8, 20, 98, 112 a 113, jak jsou uvedeny v příloze I tohoto nařízení)

6.1.1. Jsou namontovány: povinně v případě traktorů s maximální konstrukční rychlostí převyšující 40 km/h. Volitelně v případě ostatních traktorů. Dálkové světlomety jsou zakázány u vozidel kategorií R a S. Dálkové světlomety, jak jsou předepsány v předpisu EHK OSN č. 1 podle odkazu v příloze I, jsou povoleny pouze u traktorů s maximální konstrukční rychlostí nepřevyšující 40 km/h. Dálkové světlomety, jak jsou předepsány v předpisech EHK OSN č. 1, 8 a 20 podle odkazu v příloze I, jsou povoleny pouze u nových typů traktorů do 31. prosince 2020 a u nových traktorů do 31. prosince 2022.“

- d) bod 6.2 se nahrazuje tímto:

„6.2. Potkávácí světlomety (předpisy EHK OSN č. 1, 8, 20, 98, 112 a 113, jak jsou uvedeny v příloze I tohoto nařízení)“;

- e) bod 6.2.1 se nahrazuje tímto:

„6.2.1. Jsou namontovány: traktory musí být vybaveny potkávácími světlomety. Potkávácí světlomety jsou zakázány u vozidel kategorií R a S. Potkávácí světlomety, jak jsou předepsány v předpisu EHK OSN č. 1 podle odkazu v příloze I, jsou povoleny pouze u traktorů s maximální konstrukční rychlostí nepřevyšující 40 km/h. Potkávácí světlomety, jak jsou předepsány v předpisech EHK OSN č. 1, 8 a 20 podle odkazu v příloze I, jsou povoleny pouze u nových typů traktorů do 31. prosince 2020 a u nových traktorů do 31. prosince 2022.“

- f) bod 6.25.5.1.2 se nahrazuje tímto:

„6.25.5.1.2. Druhé dva odražeče musí dodržet maximální výšku nad vozovkou 2 500 mm a splňovat požadavky bodu 6.25.5.1.“

7) Příloha XIII se mění takto:

a) v oddíle 1 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Pro tuto přílohu platí definice pro ochranu konstrukčních částí pohonu v souladu s požadavky stanovenými v článku 20 nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014 (*).“

(*) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014 ze dne 19. září 2014, kterým se doplňuje a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013, pokud jde o požadavky na konstrukci a obecné požadavky v souvislosti se schvalováním zemědělských a lesnických vozidel (Úř. věst. L 364, 18.12.2014, s. 1).“

b) v části 2 se bod 1.1 nahrazuje tímto:

„1.1. Vnitřní části prostoru pro cestující kromě bočních dveří, se všemi dveřmi, okny a přístupovými víky v zavřené poloze“;

c) v části 2 bodě 1.1.3.2 se doplňuje nová věta, která zní:

„Tento požadavek se nepoužije na části ovládacích zařízení a krytů mezi jejich spínači, které vyčnívají o méně než 5 mm, avšak ven směřující hrany takových částí musí být zaobleny, s výjimkou částí vyčnívajících o méně než 1,5 mm.“

d) v části 2 bodě 3.1 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Jsou-li panely, konstrukční části apod. potaženy materiály o tvrdosti menší než 60 Shore A, použije se postup měření výčnělků popsany v prvním pododstavci až po odstranění takových materiálů.“

e) v části 2 oddíle 4 se nadpis nahrazuje tímto:

„Zařízení a postup pro použití bodů 1.1.3 a 1.1.4“;

f) část 4 se nahrazuje tímto:

„ČÁST 4

Bezpečnostní pásy

Použijí se požadavky stanovené v článku 21 nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014.“

8) Příloha XIV se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA XIV

Požadavky na vnějšek vozidla a příslušenství

1. Definice

Pro účely této přílohy se použijí definice uvedené v oddíle 1 přílohy XII a v oddíle 1 přílohy XXXIII. Použijí se rovněž tyto definice:

- 1.1. „Vnější povrchem“ se rozumí vnějšek vozidla včetně kol, pásů, dveří, nárazníků, kapoty, prostředků k nástupu, nádrží, blatníků a výfukového systému.
- 1.2. „Poloměrem zaoblení“ se rozumí poloměr oblouku kružnice, který se nejvíce přibližuje zaoblenému tvaru dané konstrukční části.
- 1.3. „Vnější okrajem“ vozidla se rozumí ve vztahu k bočním stranám vozidla rovina rovnoběžná se střední podélnou rovinou vozidla dotýkající se jeho vnějšího bočního okraje, přičemž se nebere v úvahu vyčnívání:
 - a) pneumatik v blízkosti jejich bodu dotyku se zemí a přípojek měřičů tlaku v pneumatikách a zařízení/vedení pro huštění/vyprazdňování pneumatik;
 - b) jakéhokoliv protiskluzového zařízení, které smí být montováno na kola;
 - c) zpětných zrcátek, včetně jejich držáků;

- d) bočních směrových svítilen, doplňkových obrysových svítilen, předních a zadních obrysových svítilen, parkovacích svítilen, odrážeců, návěstních panelů a štítků pro zadní značení pomalých vozidel;
- e) konstrukcí pro natáčení skládací ROPS traktorů kategorie T2, C2, T3 a C3;
- f) mechanických, elektrických, pneumatických nebo hydraulických spojení a jejich držáků po stranách traktoru.

2. Oblast působnosti

2.1. Tato příloha se použije na ty části vnějšího povrchu, které při naloženém vozidle vybaveném pneumatikami s největším průměrem nebo souborem pásů s největším svislým rozměrem, pro který je schváleno, se všemi dveřmi, okny a přístupovými víky atd. v zavřené poloze jsou:

2.1.1. ve výšce nižší než 0,75 m části, které tvoří pouze po stranách vozidla nejvzdálenější vnější okraj v každé svislé rovině kolmé k podélné ose vozidla, s výjimkou částí se vzdáleností převyšující 80 mm od nejvzdálenějšího vnějšího okraje vozidla a směrem k jeho střední podélné rovině, pokud je vozidlo vybaveno pneumatikami nebo souborem pásů popsány v bodě 2.1, udávajícími nejužší rozchod; pokud existuje více než jedna pneumatika nebo soubor pásů popsané v bodě 2.1, je třeba vzít v úvahu tu (ten), která (který) udává minimální šířku vozidla;

2.1.2. po stranách a ve výšce od 0,75 m do 2 m všechny části s výjimkou:

2.1.2.1. částí, kterých se nelze dotknout koulí o průměru 100 mm při vodorovném přiblížení v každé svislé rovině kolmé k podélné ose vozidla; posunutí koule nesmí přesáhnout 80 mm, počínaje od každého levého a pravého nejvzdálenějšího vnějšího okraje vozidla a směrem k jeho střední podélné rovině, pokud je vozidlo vybaveno pneumatikami nebo souborem pásů popsány v bodě 2.1, udávajícími nejužší rozchod; pokud existuje více než jedna pneumatika nebo soubor pásů popsané v bodě 2.1, je třeba vzít v úvahu tu (ten), která (který) udává minimální šířku vozidla.

2.2. Účelem těchto ustanovení je snížit nebezpečí nebo vážnost zranění osoby, na kterou v případě srážky narazí vnější povrch vozidla nebo která se po vnějším povrchu smýká. Vztahuje se pohybující se i stojící vozidlo.

2.3. Tato příloha se nepoužije na vnější zpětná zrcátka, včetně jejich držáků.

2.4. Tato příloha se nepoužije na řetězové pásy ani na ty části pásů, které jsou uvnitř svislé roviny tvořené nejvzdálenějším vnějším okrajem pásu nebo řetězového pásu vozidel kategorie C.

2.5. Tato příloha se nepoužije na části kol a krytů kol, které jsou uvnitř svislé roviny tvořené vnější boční stěnou pneumatik.

2.6. Tato příloha se nepoužije na schůdky a příčky, včetně jejich držáků, uvedené v bodech 3.3 a 4.2 přílohy XV nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014.

2.7. Tato příloha se nepoužije na mechanická, elektrická, pneumatická nebo hydraulická spojení, včetně jejich držáků namontovaných po stranách traktoru.

2.8. Tato příloha se nepoužije na konstrukce pro natáčení skládací ROPS traktorů kategorie T2, C2, T3 a C3.

3. Požadavky

3.1. Vnější povrch vozidla nesmí mít žádné vyčnívající nebo ostré části, drsné povrchy nebo jakékoli výčnělky takového tvaru, rozměrů, směru nebo tvrdosti, které by mohly zvyšovat nebezpečí nebo vážnost poranění osoby, na kterou v případě srážky vnější povrch narazí nebo která se po vnějším povrchu smýká.

- 3.2. Vnější povrchy na každé straně vozidla nesmí mít jakékoli vyčnívající části, které by mohly zachytit chodce, cyklisty nebo motocyklisty.
 - 3.3. Žádná vyčnívající část vnějšího povrchu vozidla nesmí mít poloměr zaoblení menší než 2,5 mm nebo musí být každá vnější část s hranami umístěna vzhledem k podélné ose tak, aby vnější povrch této části byl rovný a bez hran a na rovině rovnoběžné se svislou rovinou obsahující podélnou osu. Tento požadavek se nepoužije na části vnějšího povrchu, které vyčnívají o méně než 5 mm, avšak ven směřující hrany takových částí musí být zaobleny, s výjimkou částí vyčnívajících o méně než 1,5 mm.
 - 3.4. Vyčnívající části vnějšího povrchu zhotovené z materiálu o tvrdosti nepřesahující 60 Shore A mohou mít poloměr zaoblení menší než 2,5 mm. Měření tvrdosti postupem Shore A lze nahradit prohlášením o hodnotě tvrdosti od výrobce dané konstrukční části.
 - 3.5. Vozidla vybavená hydropneumatickým, hydraulickým nebo pneumatickým zavěšením kol nebo zařízením pro automatickou regulaci výšky podle nákladu musí být zkoušena s vozidlem v naloženém stavu.
 - 3.6. Na spojovací konstrukce u ROPS traktorů kategorie T2, C2, T3 a C3 se použije pouze bod 3.1.
 - 3.7. Na boční směrové svítilny, doplňkové obrysové svítilny, přední a zadní obrysové svítilny, parkovací svítilny, odrážače, návěstní panely, pracovní svítilny a štítky pro zadní značení pomalých vozidel, včetně jejich držáků, se použijí pouze body 3.1 a 3.2.
 - 3.8. Exponovaná zařízení na vozidlech kategorií R a S, která mají ostré hrany nebo zuby, pokud jsou v poloze pro silniční dopravu, a na která se již vztahuje směrnice 2006/42/ES, nemusí splňovat body 3.1 až 3.5. Na exponované plochy kterékoli jiné části vozidla kategorií R a S s maximální konstrukční rychlostí převyšující 60 km/h se použijí body 3.1 až 3.5. Na exponované plochy kterékoli jiné části vozidla kategorií R a S s maximální konstrukční rychlostí nepřevyšující 60 km/h se použijí pouze body 3.1 a 3.2.“
- 9) V příloze XV se část 2 mění takto:
- a) body 1.1.1 a 1.1.2 se nahrazují tímto:
 - „1.1.1. Žádost o schválení typu vozidla s ohledem na jeho elektromagnetickou kompatibilitu podle článků 24 a 26 nařízení (EU) č. 167/2013 a přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2015/504 předkládá výrobce vozidla.
 - 1.1.2. Výrobce vozidla předloží informační dokument, jehož vzor je stanoven v příloze I prováděcího nařízení (EU) 2015/504.“
 - b) v bodě 1.1.4 se druhá věta nahrazuje tímto:

„Toto vozidlo představuje typ vozidla specifikovaný v informačním dokumentu stanoveném v článku 2 prováděcího nařízení (EU) 2015/504.“
 - c) v bodě 1.2.1. se první věta nahrazuje tímto:

„Žádost o schválení typu elektrické/elektronické montážní podskupiny z hlediska elektromagnetické kompatibility podle článků 24 a 26 nařízení (EU) č. 167/2013 a článku 2 prováděcího nařízení (EU) 2015/504 předkládá výrobce vozidla nebo výrobce elektrické/elektronické montážní podskupiny.“
 - d) bod 1.2.2 se nahrazuje tímto:

„1.2.2. Výrobce vozidla předloží informační dokument, jehož vzor je stanoven v příloze I prováděcího nařízení (EU) 2015/504.“

e) bod 1.2.6 se nahrazuje tímto:

„1.2.6. V případě potřeby se stanoví omezení používání. Jakákoli taková omezení se uvedou v informačním dokumentu podle článku 2 prováděcího nařízení (EU) 2015/504 nebo v certifikátu EU schválení typu podle přílohy V prováděcího nařízení (EU) 2015/504.“

f) bod 2.1 se nahrazuje tímto:

„2.1. Každá elektrická/elektronická montážní podskupina odpovídající typu schválenému podle tohoto nařízení musí být opatřena značkou EU schválení typu v souladu s článkem 5 prováděcího nařízení (EU) 2015/504 a přílohou XX tohoto nařízení.“

g) bod 3.3.2.4 se nahrazuje tímto:

„3.3.2.4. Bez ohledu na mezní hodnoty stanovené v bodech 3.3.2.1, 3.3.2.2 a 3.3.2.3 se vozidlo považuje za vyhovující mezním hodnotám pro úzkopásmové vyzařování a dále se nezkouší, pokud je při prvním zkušebním kroku podle části 4 bodu 1.3 v kmitočtovém rozsahu od 88 do 108 MHz intenzita signálu změřená na anténě radiového přijímače vozidla nižší než 20 dB μ V/m (10 μ V/m).“

10) V příloze XVII se body 1.1 a 1.2 nahrazují tímto:

„1.1. Traktory s kabinou musí být vybaveny systémem vytápění, který splňuje požadavky této přílohy. Traktory s kabinou mohou být vybaveny klimatizačními systémy. Pokud jsou tyto systémy namontovány, musí splňovat požadavky této přílohy.

1.2. Systém vytápění v kombinaci s větráním kabiny musí být schopen rozmrazit a odmlžit čelní sklo. Systémy vytápění a chlazení se zkouší v souladu s oddíly 8 a 9, body 8.1.1 až 8.1.4 a 9.1.1 až 9.1.4 normy ISO 14269-2:2001. V průběhu zkoušky musí být ovládací prvky systémů nastaveny podle specifikací výrobce. Zkušební protokoly se zahrnou do informačního dokumentu.“

11) Příloha XIX se mění takto:

a) bod 2.6.1 se nahrazuje tímto:

„2.6.1. Jestliže horní hrana značky není výše než 1,20 m nad povrchem vozovky, musí být značka viditelná v celém prostoru obsaženém v těchto čtyřech rovinách:

a) dvěma svislými rovinami, které se dotýkají bočních hran značky a svírají s podélnou střední rovinou vozidla směrem nalevo a napravo od značky úhel 30°;

b) rovinou, která se dotýká horní hrany značky a svírá s vodorovnou rovinou směrem nahoru úhel 15°;

c) vodorovnou rovinou procházející spodní hranou značky.“

b) vkládá se nový bod 2.6.1.a, který zní:

„2.6.1.a. Jestliže je horní hrana značky výše než 1,20 m nad vozovkou, musí být značka viditelná v celém prostoru ohraničeném těmito čtyřmi rovinami:

a) dvěma svislými rovinami, které se dotýkají bočních hran značky a svírají s podélnou střední rovinou vozidla směrem nalevo a napravo od značky úhel 30°;

- b) rovinou, která se dotýká horní hrany značky a svírá s vodorovnou rovinou směrem nahoru úhel 15°;
- c) rovinou, která se dotýká spodní hrany tabulky a svírá s vodorovnou rovinou směrem dolů úhel 15°.

c) bod 2.6.2 se nahrazuje tímto:

„2.6.2. V prostoru popsaném v bodech 2.6.1 a 2.6.1a nesmí být umístěn žádný konstrukční prvek, i kdyby byl zcela průhledný.“

12) Příloha XX se mění takto:

a) body 2.1 a 2.2 se nahrazují tímto:

„2.1. Všechna zemědělská a lesnická vozidla musí být opatřena štítkem a nápisy uvedenými v následujících bodech. Štítek a nápisy připojí výrobce.

2.2. Všechny konstrukční části nebo samostatné technické celky, které jsou shodné s typem schváleným podle nařízení (EU) č. 167/2013, musí být opatřeny značkou EU schválení typu podle bodu 6 této přílohy nebo značkou stanovenou v čl. 34 odst. 2 uvedeného nařízení a v článku 5 prováděcího nařízení (EU) 2015/504.“

b) body 3.1 a 3.2 se nahrazují tímto:

„3.1. Povinný štítek zhotovený podle vzoru stanoveného v příloze IV prováděcího nařízení (EU) 2015/504 musí být pevně uchycen na nápadném a snadno přístupném místě a na části, která není v běžném provozu obvykle předmětem výměny, pravidelné údržby nebo oprav (např. z důvodu poškození při nehodě). Musí zřetelně a nesmazatelně uvádět údaje specifikované ve vzoru značky EU schválení typu stanoveném v příloze IV prováděcího nařízení (EU) 2015/504.

3.2. Výrobce může pod předepsanými nápisy nebo po jejich stranách, mimo výrazně vyznačený obdélník obsahující výhradně údaje požadované podle přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2015/504, uvést doplňkové informace.“

c) bod 4.3 se nahrazuje tímto:

„4.3. Vyznačí se na podvozku nebo na jiné podobné konstrukci, pokud možno na přední pravé straně vozidla.“

d) oddíl 5 se nahrazuje tímto:

„5. Typ písma

Typ písma, který se použije pro označení podle bodů 3 a 4, je specifikován ve vzoru značky EU schválení typu stanoveném v příloze IV prováděcího nařízení (EU) 2015/504.“

e) v oddíle 6 se první věta nahrazuje tímto:

„Každý samostatný technický celek nebo konstrukční část, které jsou shodné s typem, pro který bylo uděleno EU schválení typu samostatného technického celku nebo konstrukční části podle kapitoly V nařízení (EU) č. 167/2013, musí být opatřeny značkou EU schválení typu samostatného technického celku nebo konstrukční části v souladu s čl. 34 odst. 2 uvedeného nařízení a v souladu s článkem 5 prováděcího nařízení (EU) 2015/504.“

13) Příloha XXII se mění takto:

a) v bodě 1 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Pro účely této přílohy se použijí definice „ojí taženého vozidla“ a „taženého vozidla s nevýkyvnou ojí“ stanovené v článku 2 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/68.

Použijí se rovněž tyto definice:“

b) bod 1.2 se nahrazuje tímto:

„1.2. „Maximální technicky přípustnou hmotností na nápravu“ se rozumí hmotnost, která odpovídá maximálnímu přípustnému statickému svislému zatížení přenášenému koly nápravy nebo pásovými podvozky na zem danému konstrukčními vlastnostmi nápravy a vozidla a jejich konstrukční výkonností bez ohledu na únosnost pneumatik nebo pásů.“

c) bod 2.3.2 se nahrazuje tímto:

„2.3.2. V případě vozidel kategorií R a S, která představují pro traktor významné statické svislé zatížení (tažené vozidlo s nevykyvnou ojí a tažené vozidlo s nápravami uprostřed), se považuje maximální přípustná hmotnost vozidla za součet maximálních přípustných hmotností na nápravu a použije se pro účely schválení typu namísto odpovídající maximální přípustné hmotnosti uvedené ve třetím sloupci tabulky 1. Významné statické svislé zatížení působící na traktor se zohlední při schvalování typu traktoru, jak je stanoveno v bodě 2.3.1.“

14) V oddíle 3 přílohy XXV se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„V případě potřeby se učiní opatření pro odvádění náboje. Pro nádrže konstruované pro palivo s bodem vzplanutí nejméně 55 °C se však žádný systém pro odvádění náboje nepožaduje. Bod vzplanutí se určí v souladu s normou ISO 2719:2002.“

15) V příloze XXVI se oddíl 1 nahrazuje tímto:

„1. Obecně

Vozidla kategorie R, na něž se vztahuje toto nařízení, musí být konstruována tak, aby zajišťovala účinnou ochranu proti podjetí zezadu vozidly kategorií M₁ a N₁ (*). Musí splňovat požadavky stanovené v oddílech 2 a 3 této přílohy, musí mít certifikát schválení typu stanovený v příloze V prováděcího nařízení (EU) 2015/504 a na zařízení pro ochranu proti podjetí zezadu musí být připevněna značka EU schválení typu, jak je stanoveno v bodě 5.2 přílohy IV uvedeného nařízení.

(*) Podle definice v příloze II části A směrnice 2007/46/ES.“

16) V příloze XXVII se body 2.4.1.1 a 2.4.1.2 nahrazují tímto:

„2.4.1.1. na ojí taženém přípojném vozidle: ne více než 500 mm směrem k zadní části příčné svislé roviny tečné k zadnímu okraji pneumatiky kola, které se nachází bezprostředně před ochranným zařízením;

2.4.1.2. na přípojném vozidle s nevykyvnou ojí nebo přípojném vozidle s nápravami uprostřed: v oblasti před příčnou rovinou procházející středem přední nápravy, ale nesmí přesahovat přední část karoserie, je-li jí přípojně vozidlo vybaveno, aby byly zajištěny jeho běžné manévrovací schopnosti.“

17) V příloze XXVIII se oddíl 7 nahrazuje tímto:

„7. Délka plošiny u traktorů kategorie T4.3 a T2

7.1. V případě traktorů kategorie T4.3 nesmí délka plošiny překračovat 2,5násobek maximálního předního nebo zadního rozchodu traktoru, podle toho, který je větší.

7.2. V případě traktorů kategorie T2 nesmí délka plošiny překračovat 1,8násobek maximálního předního nebo zadního rozchodu traktoru, podle toho, který je větší.“

18) Příloha XXIX se mění takto:

a) v oddíle 3 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Tažné zařízení musí být typu vidlice nebo navijáku vhodného k danému použití. Rozevření v ose blokovacího čepu musí mít rozměr 60 mm +0,5/-1,5 mm a hloubka vidlice měřená od osy čepu musí být 62 mm -0,5 mm / +5 mm.“

b) oddíl 5 se nahrazuje tímto:

„5. Pokyny

Správné použití tažného zařízení musí být vysvětleno v návodu k obsluze v souladu s požadavky stanovenými v článku 25 nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 1322/2014.“

19) Příloha XXX se mění takto:

a) bod 2.2.4.3 se nahrazuje tímto:

„2.2.4.3. Příslušné informace týkající se indexů únosnosti a rychlosti, jakož i použitelných husticích tlaků v pneumatikách, musí být jasně uvedeny v návodu k obsluze vozidla, aby se zajistilo, že v případě potřeby budou po uvedení vozidla do provozu namontovány vhodné náhradní pneumatiky s příslušnou únosností.“

b) bod 2.2.6.2 se nahrazuje tímto:

„2.2.6.2. V případě „pneumatik se zvýšenou odolností“ nebo „pneumatik s vysokou odolností“ s druhem užití „traktor – hnací kolo“ (označených předponou IF nebo VF) pracujících při rychlostech až do maximální rychlosti 10 km/h namontovaných na vozidlo vybavené „předním nakladačem“ nesmí maximální zatížení pneumatiky přesáhnout 1,40násobek zatížení odpovídajícího indexu únosnosti vyznačenému na pneumatice a příslušný referenční tlak se zvýší o 80 kPa.“

c) bod 2.2.6.3 se nahrazuje tímto:

„2.2.6.3. Pokud jsou pneumatiky s druhem užití „traktor – hnací kolo“ označeny symboly kategorie rychlosti D nebo A8 a namontovány na zemědělská přípojná vozidla pracující při rychlostech mezi 25 km/h a 40 km/h, nesmí maximální zatížení pneumatiky přesáhnout 1,20násobek zatížení odpovídajícího indexu únosnosti vyznačenému na pneumatice.“

20) V příloze XXXI se bod 1.1 nahrazuje tímto:

„1.1. Vozidla kategorie Tb a Rb musí být vybavena kryty kol (částmi karoserie, blatníky atd.).“

21) Příloha XXXIII se mění takto:

a) body 1.1, 1.2 a 1.3 se nahrazují tímto:

„1.1 „Pásovým podvozkem“ se rozumí systém zahrnující alespoň dva z následujících prvků: pásová kola, napínák pásu a pásový pohon, kolem nichž se otáčí spojitý řetězový pás nebo pás.“

1.2. „Pásovými koly“ se rozumí válce v pásovém podvozku, které přenášejí hmotnost vozidla a pásového podvozku na vozovku prostřednictvím pásu nebo řetězového pásu.

1.3. „Pásem“ se rozumí spojitý pružný pás z materiálu podobného pryži, vnitřně zpevněný, aby zprostředkoval tažné síly.“

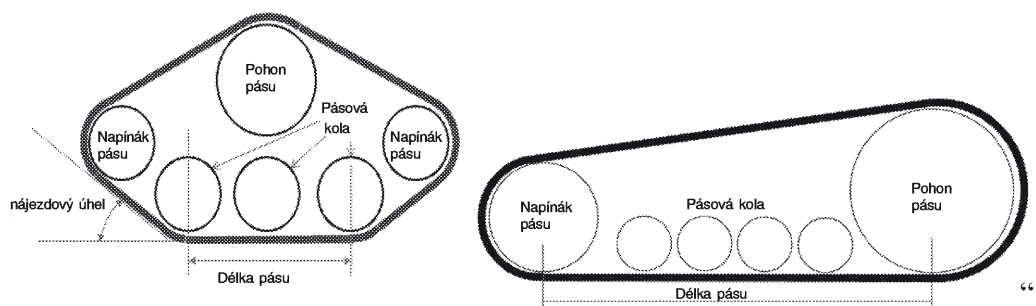
b) vkládají se nové body 1.6, 1.7, 1.8 a 1.9, které znějí:

„1.6. „Napínákem pásu“ se rozumí kola nebo kladky v pásovém podvozku, které nepřenášejí točivý moment na pás nebo řetězový pás, a jejich hlavní funkcí je napínání řetězového pásu nebo pásu; napínáky pásu mohou rovněž vytvářet nájezdové (přechodové) úhly v geometrii pásů.“

1.7. „Pohonem pásu“ se rozumí ozubené nebo klecové kolo v pásovém podvozku, které přenáší točivý moment z pohonného systému vozidla na pás nebo řetězový pás.“

1.8. „Řetězovým pásem“ se rozumí spojitý kovový řetěz, který je v záběru s pohonem pásu a každý jeho článek obsahuje příčnou opěrnou desku, která může být doplněna gumovým páskem pro ochranu povrchu vozovky.“

1.9. Obrázky pro ilustraci k definicím uvedeným v bodech 1.2, 1.6 a 1.7:



c) body 2.1.1, 2.1.2 a 2.1.3 se nahrazují tímto:

„2.1.1. Vozidla s maximální konstrukční rychlostí nepřevyšující 15 km/h musí být vybavena buď řetězovými pásy, nebo pásy.

2.1.2. Vozidla s maximální konstrukční rychlostí převyšující 15 km/h a nepřevyšující 40 km/h musí být vybavena pouze pásy.

2.1.3. Vozidla s maximální konstrukční rychlostí převyšující 40 km/h musí být vybavena pouze pásy.“

d) body 3.1 a 3.2 se nahrazují tímto:

„3.1. Vozidla s maximální konstrukční rychlostí nejméně 15 km/h musí být vybavena pásy.

3.2. Pásové podvozky nesmí poškozovat vozovku. Vozidla s pásovými podvozky nepoškozují vozovku, pokud nejsou překročeny mezní hodnoty stanovené v bodech 3.3 až 3.5 a dotyková plocha pásového podvozku s vozovkou je složena z elastomerového materiálu (jako je guma apod.).“

e) bod 3.3.1 se nahrazuje tímto:

„3.3.1. Řetězové pásy“;

f) bod 3.3.1.2 se nahrazuje tímto:

„3.3.1.2. Pro vozidla s kombinací náprav s koly a pásů se měří zatížení působící prostřednictvím náprav s koly při naloženém vozidle pomocí vhodných vážících podložek a odečte se od celkové maximální přípustné hmotnosti pro výpočet hodnoty P. Alternativně lze maximální kombinované zatížení udané výrobcem pro pásové podvozky nahradit maximální přípustnou hmotností vozidla.“

g) bod 3.3.2 se nahrazuje tímto:

„3.3.2. Pásy“;

h) bod 3.3.2.2 se nahrazuje tímto:

„3.3.2.2. Pro vozidla s kombinací náprav s koly a pásů se měří zatížení působící prostřednictvím náprav s koly při naloženém vozidle pomocí vhodných vážících podložek a odečte se od celkové maximální přípustné hmotnosti pro výpočet hodnoty P. Alternativně lze maximální kombinované zatížení udané výrobcem pro pásové podvozky nahradit maximální přípustnou hmotností vozidla.“

i) body 3.9.1.1 a 3.9.1.2 se nahrazují tímto:

„3.9.1.1. U vozidel, která mají pouze jeden pásový podvozek na každé straně, musí být funkce řízení realizována změnou rychlosti mezi pásovým podvozkem na levé straně a pásovým podvozkem na pravé straně.

3.9.1.2. U vozidel se dvěma pásovými podvozky na každé straně musí být funkce řízení realizována otáčením přední a zadní části vozidla kolem střední svislé osy nebo otáčením dvou protilehlých nebo všech čtyř pásových podvozků.“

j) bod 3.9.2.1 se nahrazuje tímto:

„3.9.2.1. Funkce řízení musí být realizována otáčením přední a zadní části vozidla kolem střední svislé osy nebo otáčením všech pásových podvozků.“

22) Příloha XXXIV se mění takto:

a) bod 1.3 se nahrazuje tímto:

„1.3. „Vztažným středem mechanického spojovacího zařízení na traktoru“ se rozumí bod se stejnou vzdáleností od přírub na ose čepu v případě čepového připojení přívěsu a průsečík roviny souměrnosti háku a obalové křivky konkávního dílu tohoto háku ve výšce doteku s okem, když je hák v tažné poloze.“

b) vkládá se nový bod 1.3.a, který zní:

„1.3.a. „Vztažným středem mechanického spojovacího zařízení na taženém vozidle“ se rozumí v případě spojovacích zařízení s válcovou nebo zaoblenou hlavou průsečík mezi svislou osou procházející středem otvoru zařízení a střednicovou rovinou válcové nebo zaoblené hlavy zařízení a v případě spojovacích zařízení s kulovitou hlavou bod geometrického středu dutiny koule.“

c) bod 1.4 se nahrazuje tímto:

„1.4. „Výškou mechanického spojovacího zařízení na traktoru nad vozovkou“ se rozumí vzdálenost mezi vodorovnou rovinou vedenou vztažným středem mechanického spojovacího zařízení na traktoru a vodorovnou rovinou, na níž stojí kola traktoru.“

d) bod 2.2 se nahrazuje tímto:

„2.2. Mechanická spojovací zařízení na vozidle musí z hlediska rozměrů a pevnosti splňovat požadavky bodů 3.1 a 3.2 a z hlediska svislého zatížení v bodě spojení požadavky bodu 3.3.“

e) v bodě 2.6 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„V případě mechanických spojovacích zařízení na traktorech musí být oko oje schopno vodorovného výkyvu nejméně o 60° na obě strany podélné osy spojovacího zařízení nepřipojeného k vozidlu. Kromě toho je vždy požadována svislá pohyblivost o 20° nahoru a dolů. (Viz též dodatek 1).“

f) body 2.7 a 2.8 se nahrazují tímto:

„2.7. V případě mechanických spojovacích zařízení na traktorech musí čelisti připouštět axiální pohyblivost oka oje nejméně o 90° doprava nebo doleva kolem podélné osy spojovacího zařízení při jeho trvalém brzdění momentem od 30 Nm do 150 Nm.

Tažný hák, neotočné čepové spojovací zařízení, spojovací zařízení ve tvaru koule a spojovací zařízení ve tvaru pítou musí připouštět axiální pohyblivost oka oje o minimálně 20° doprava a doleva od podélné osy spojovacího zařízení.

2.8. Aby se v případě mechanických spojovacích zařízení na traktorech zabránilo neúmyslnému odpojení od závěsného kroužku, nesmí vzdálenost mezi tažným hákem nebo vrcholem spojovacího zařízení ve tvaru pítou a kotvou (upínacím zařízením) překročit 10 mm při maximálním jmenovitém zatížení.“

g) v bodě 3.3.1 se druhá věta nahrazuje tímto:

„Nesmí však překročit 3 000 kg, s výjimkou spojovacího zařízení ve tvaru koule, u nějž maximální hodnota nesmí překročit 4 000 kg.“

h) v bodě 3.4.1 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„V případě mechanických spojovacích zařízení na traktorech musí být všechny traktory s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla vyšší než 2,5 tuny vybaveny spojovacím zařízením pro přípojné vozidlo se světlou výškou vyhovující jedné z následujících rovnic:“

i) body 4.1 a 4.2 se nahrazují tímto:

„4.1. Technické zkušební provádějící zkoušky pro účely schválení typu se předloží vozidlo představující schválovaný typ vozidla, na kterém je namontováno řádně schválené spojovací zařízení.

4.2. Technická zkušebna provádějící zkoušky pro účely schválení typu ověří, zda je schválený typ spojovacího zařízení vhodný k montáži na typ vozidla, pro který se požaduje schválení typu. Zejména překontroluje, zda připevnění spojovacího zařízení odpovídá tomu, které bylo zkoušeno při udělování EU schválení typu konstrukční části.“

j) v bodě 4.3 se druhá odrážka nahrazuje tímto:

„— krátký technický popis spojovacího zařízení s uvedením druhu konstrukce a použitého materiálu,“

k) body 4.5.2 a 4.5.3 se nahrazují tímto:

„4.5.2. spojovací zařízení je vhodné pro montáž na typ vozidla, pro který se požaduje rozšíření EU schválení typu;

4.5.3. připevnění spojovacího zařízení na vozidlo odpovídá tomu, které bylo užito při udělování EU schválení typu konstrukční části.“

l) bod 4.6 se nahrazuje tímto:

„4.6. Certifikát, jehož vzor je uveden v příloze V prováděcího nařízení (EU) 2015/504, se přiloží k certifikátu EU schválení typu v případě každého schválení typu nebo rozšíření schválení typu, které bylo uděleno nebo odmítnuto.“

m) bod 4.7 se nahrazuje tímto:

„4.7. Pokud se žádost o EU schválení typu vozidla podává současně s žádostí o EU schválení typu konstrukční části pro spojovací zařízení montované na vozidlo, pro které se žádá o EU schválení typu, body 4.1 a 4.2 nejsou zapotřebí.“

n) bod 5.1.2 se nahrazuje tímto:

„5.1.2. značka EU schválení typu konstrukční části podle vzoru stanoveného v příloze IV prováděcího nařízení (EU) 2015/504;“

o) doplňuje se nový oddíl 8, který zní:

„8. Tato vozidla mohou být vybavena spojkami určenými k připojení s tříbodovým závěsem nebo dolními táhly traktoru:

a) vozidla kategorie Sa;

b) výměnná tažená zařízení kategorie Ra určená především ke zpracování materiálů ve smyslu čl. 3 odst. 9 nařízení (EU) č. 167/2013;

- c) vozidla kategorie Ra, u nichž je rozdíl mezi hmotností naloženého a nenaloženého vozidla menší než 2 tuny.

Pokud jsou vozidla uvedená v prvním pododstavci vybavena spojkami určenými k připojení s tříbodovým závěsem nebo dolními táhly traktoru, součástí těchto systémů musí splňovat požadavky na rozměry podle oddílu 5 normy ISO 730:2009, Amd. 1:2014.

Místo výsledků zkoušek podle bodu 3.2 této přílohy se jako součást zajištění souladu se směrnicí 2006/42/ES poskytnou technické zkušební výpočty výrobce nebo výsledky zkoušek týkajících se pevnosti částí spojek. Technická zkušebna ověří správnost výpočtů výrobce nebo výsledků zkoušek. V návodu k obsluze musí být uvedeny příslušné informace týkající se bezpečného spojení a svislého a příčného upevnění spodních táhel, jakož i kvality materiálu náhradních dílů a přípustné vůle.“

- p) dodatek 1 se mění takto:

- i) části nazvané „Typy mechanických spojovacích zařízení u traktorů“ a „Typy mechanických spojovacích zařízení u tažených vozidel“ se nahrazují tímto:

„Mechanická spojovací zařízení u zemědělských a lesnických vozidel

Mechanická spojovací zařízení u traktorů

„Čepové mechanické spojovací zařízení“: viz obrázky 1 a 2.

„Neotočné čepové mechanické spojovací zařízení“: viz obrázek 1d.

„Tažný hák“: viz obrázek 1 – „Rozměry závěsného háku“ v normě ISO 6489-1:2001.

„Tažná oj traktoru“: viz obrázek 3.

„Mechanické spojovací zařízení ve tvaru koule“: viz obrázek 4.

„Mechanické spojovací zařízení ve tvaru piton“: viz obrázek 5.

Rozměry tažné oje traktoru musí odpovídat rozměrům níže uvedených kategorií normy ISO 6489-3:2004:

Kategorie (0) (čep 18); v souladu s normou ISO 5692-3, tvar W (otvor 22 mm).

Kategorie (1) (čep 30); v souladu s normou ISO 5692-3, tvar X (kroužek 35 mm). ISO 5692-2:2002 (otvor 40 mm); ISO 8755:2001 (otvor 40 mm).

Kategorie (2) (čep 30); v souladu s normou ISO 5692-3, tvar X (kroužek 35 mm). ISO 5692-2:2002 (otvor 40 mm); ISO 8755:2001 (otvor 40 mm).

Kategorie (3) (čep 38); v souladu s normou ISO 5692-1:2004 (kroužek 50 mm); ISO 5692-3:2011 tvar Y (otvor 50 mm); ISO 20019:2001.

Kategorie (4) (čep 50); v souladu s normou ISO 5692-3:2011, tvar Z (otvor 68 mm).

Mechanická spojovací zařízení u tažených vozidel

„Závěsné kroužky“ podle normy ISO 5692-1:2004 (otvor 50 mm, průměr kroužku 30 mm).

„Závěsné kroužky“ podle normy ISO 20019:2001 (střed otvoru 50 mm, průměr kroužku 30 až 41 mm).

„Otočné závěsné kroužky“ podle normy ISO 5692-3:2011.

„Spojovací kroužky“ podle normy ISO 5692-2:2002 (konektor 40 mm).

„Oko oje“ podle normy ISO 8755:2001 (otvor 40 mm).

„Oko oje“ podle normy ISO 1102:2001 (otvor 50 mm).

„Spojovací zařízení“ podle normy ISO 24347:2005 (průměr koule 80 mm).“;

ii) název obrázku 4 se nahrazuje tímto:

„Spojovací zařízení ve tvaru koule (podle normy ISO 24347:2005)“

iii) název obrázku 5 se nahrazuje tímto:

„Spojovací zařízení ve tvaru pítón (podle normy ISO 6489-4:2004)“

iv) tabulka 2 se nahrazuje tímto:

„Tabulka 2

Spojovací zařízení na traktoru	Spojovací zařízení na taženém vozidle
Podle normy ISO 6489-1:2001 (tažný hák)	Podle normy ISO 5692-1:2004 (závěsný kroužek, střed otvoru 50 mm, průměr kroužku 30 mm) nebo ISO 20019:2001 (závěsný kroužek, střed otvoru 50 mm, průměr kroužku 30 až 41 mm) nebo ISO 5692-3:2011 (otočné závěsné kroužky; v souladu pouze s tvarem Y, otvor 50 mm)
Podle normy ISO 6489-5:2011 (neotočné čepové spojovací zařízení)	Podle normy ISO 5692-3:2011 (otočné závěsné kroužky)
Podle normy ISO 6489-2:2002 (čepové spojovací zařízení)	Podle normy ISO 5692-2:2002 (spojovací kroužek, konektor 40 mm) nebo ISO 8755:2001 (oko oje 40 mm) nebo ISO 1102:2001 (oko oje 50 mm, v souladu pouze s normou ISO 6489-2:2002, tvar A – nesamočinné)
Podle normy ISO 6489-3:2004 (oj)	Vhodné spojovací zařízení uvedené v tomto sloupci, které odpovídá rozměrům oje traktoru uvedeným v tomto dodatku nebo které odpovídá závěsným kroužkům vozidel kategorie Sa a spojovacímu zařízení s oje traktoru podle normy ISO 21244:2008.
Podle normy ISO 24347:2005 (mechanické spojovací zařízení ve tvaru koule)	Podle normy ISO 24347:2005 (průměr koule 80 mm)
Podle normy ISO 6489-4:2004 (spojovací zařízení ve tvaru pítón)	Podle normy ISO 5692-1:2004 (závěsný kroužek, střed otvoru 50 mm, průměr kroužku 30 mm) nebo ISO 5692-3:2011 (otočné závěsné kroužky; v souladu pouze s tvarem Y, otvor 50 mm)“;

q) dodatek 2 se mění takto:

i) v bodě 3.1 se první, druhý a třetí pododstavec nahrazují tímto:

„Zkušební síla musí působit na zkoušené mechanické spojovací zařízení pod úhlem, který je vytvořen působením svislé zkušební síly F_v vůči vodorovné zkušební síle F_h ve směru podélné střední roviny odshora vpředu směrem dozadu dolů.

Zkušební síla musí působit v obvyklém bodu dotyku mezi mechanickým spojovacím zařízením na traktoru a odpovídajícím spojovacím zařízením na taženém vozidle.

Vůli mezi mechanickým spojovacím zařízením na traktoru a odpovídajícím spojovacím zařízením na taženém vozidle je třeba udržovat co nejmenší.“

ii) v bodě 3.1 se pátý pododstavec nahrazuje tímto:

„Pokud není z důvodů konstrukce mechanického spojovacího zařízení (např. nadměrná vůle, tažný hák) možno zkoušet silou s proměnným působením, je možno působit narůstající silou ve směru tahu nebo tlaku podle toho, které namáhání je větší.“

iii) doplňuje se nový bod 3.3, který zní:

„3.3. Použití zatížení

U konstrukčních částí mechanického spojovacího zařízení na traktoru nebo taženém vozidle se zatížení použije s využitím konstrukčních částí jednoho odpovídajícího mechanického spojovacího zařízení na taženém vozidle nebo na traktoru, jak připouštějí kombinace uvedené v tabulce 2 dodatku 1 k této příloze.“

r) dodatek 3 se mění takto:

i) bod 1.2 se nahrazuje tímto:

„1.2. Příprava zkoušky

Zkouší se na speciálním zařízení, přičemž mechanické spojovací zařízení a díly určené k jeho připojení ke karoserii vozidla musí být připevněny na tuhou konstrukci stejnými konstrukčními částmi, jako se užívají k montáži na vozidlo.“

ii) v bodě 1.4.2 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Při záznamu křivky závislosti síla/deformace při zkoušce tahem nebo pro graf na zapisovacím zařízení připojeném k tažnému zařízení se vychází pouze z působení síly zvyšující se z hodnoty 500 daN a působící na vztažný střed mechanického spojovacího zařízení na traktoru nebo na taženém vozidle.“

iii) v bodě 1.5 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Před zkouškou podle bodu 1.4.2 se provede zkouška, při níž se na vztažný střed mechanického spojovacího zařízení na traktoru nebo na taženém vozidle působí plynule se zvyšující silou, od počáteční hodnoty 500 daN až do trojnásobku maximální přípustné svislé síly v bodě spojení (v daN, tj. $g \cdot S/10$) doporučené výrobcem“.