



## Obsah

II *Nelegislativní akty*

## AKTY PŘIJATÉ INSTITUCEMI ZŘÍZENÝMI MEZINÁRODNÍ DOHODOU

- ★ Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK/OSN) č. 11 – Jednotná ustanovení pro schvalování typu vozidel z hlediska zámků dveří a součástí upevnění dveří ..... 1
- ★ Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK/OSN) č. 18 – Jednotná ustanovení pro schvalování motorových vozidel z hlediska jejich ochrany proti neoprávněnému použití ..... 29
- ★ Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK/OSN) č. 39 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel, pokud jde o rychloměrné zařízení včetně jeho montáže ..... 40
- ★ Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK/OSN) č. 73 – Jednotná ustanovení pro schvalování nákladních automobilů, přívěsů a návěsů, pokud jde o jejich boční ochranu ..... 49

Cena: 4 EUR

# CS

Akty, jejichž název není vtištěn tučně, se vztahují ke každodennímu řízení záležitostí v zemědělství a obecně platí po omezenou dobu. Názvy všech ostatních aktů jsou vtištěny tučně a předchází jim hvězdička.



## II

(Nelegislativní akty)

## AKTY PŘIJATÉ INSTITUCEMI ZŘÍZENÝMI MEZINÁRODNÍ DOHODOU

Pouze původní texty EHK OSN mají podle mezinárodního veřejného práva právní účinek. Je zapotřebí ověřit si status a datum vstupu tohoto předpisu v platnost v nejnovější verzi dokumentu EHK OSN o statusu TRANS/WP.29/343, který je k dispozici na internetové adrese:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

**Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK/OSN) č. 11 – Jednotná ustanovení pro schvalování typu vozidel z hlediska zámků dveří a součástí upevnění dveří**

Zahrnující veškerá platná znění až po:

dodatek 2 k sérii změn 03 – datum vstupu v platnost: 17. března 2010

## OBSAH

## PŘEDPIS

1. Oblast působnosti
2. Definice
3. Žádost o schválení
4. Schválení
5. Všeobecné požadavky
6. Funkční požadavky
7. Postupy zkoušek
8. Úpravy a rozšíření schválení typu vozidla
9. Shodnost výroby
10. Postihy za neshodnost výroby
11. Definitivní ukončení výroby
12. Názvy a adresy technických zkušeben pro zkoušky schválení typu a správních orgánů
13. Přejídná ustanovení

## PŘÍLOHY

- Příloha 1 – Sdělení
- Příloha 2 – Uspořádání značek schválení typu
- Příloha 3 – Pevnostní zkouška zámku č. 1, 2 a 3, působení síly
- Příloha 4 – Postupy zkoušek odolnosti proti setrvačným silám
- Příloha 5 – Postup zkoušky závěsů
- Příloha 6 – Boční posuvné dveře

1. OBLAST PŮSOBNOSTI  
Tento předpis se vztahuje na zámky a součásti upevnění dveří, jako např. závěsy a jiné nosné prostředky, na dveřích vozidel kategorií M1 a N1 <sup>(1)</sup>, použitelných k nastupování a vystupování cestujících.
2. DEFINICE  
Pro účely tohoto předpisu:
  - 2.1 „Schválením vozidla“ se rozumí schválení typu vozidla z hlediska zámků dveří a součástí upevnění dveří.
  - 2.2 „Typem vozidla“ se rozumí kategorie motorových vozidel, která se neliší z podstatných hledisek jako jsou:
    - 2.2.1 označení typu vozidla výrobcem;
    - 2.2.2 typ zámků;
    - 2.2.3 typ součástí upevnění dveří;
    - 2.2.4 způsob, jakým jsou zámky a součásti upevnění dveří namontovány k nosné konstrukci vozidla a k ní uchyceny;
    - 2.2.5 typ posuvných dveří.
  - 2.3 „Pomocný zámek dveří“ je zámek vybavený polohou úplného zavření s mezilehnou polohou nebo bez ní a vhodný pro dveře nebo dvevní systém vybavený primárním systémem dvevního zámků.
  - 2.4 „Systém pomocného zámků dveří“ sestává minimálně z pomocného zámků dveří a západky.
  - 2.5 „Zadní dveře“ jsou dveře nebo dvevní systém v zadní části motorového vozidla, kterými mohou cestující nastupovat nebo vystupovat nebo může být nakládán nebo vykládán náklad. Neobsahují:
    - a) zadní kapotu, nebo
    - b) dveře nebo okno vytvořené pouze ze skleněného materiálu a jehož zámky a/nebo systém závěsů je připevněn přímo na skleněný materiál.
  - 2.6 „Člen pro karosérii“ je část závěsu obvykle upevněná na karoserii.
  - 2.7 „Dětský bezpečnostní zámkový systém“ je blokovací zařízení, které může být zapojeno nebo uvolněno nezávisle na jiných zámcích, a které je-li zapojeno, zabráňuje fungování vnitřní kliky nebo jiného uvolňovacího zařízení. Blokovací zařízení-pojistka může být ruční nebo elektrické a může být umístěné kdekoli na vozidle nebo ve vozidle.
  - 2.8 „Dveřmi“ se rozumí zavěšené nebo posuvné dveře, které vedou přímo do prostoru, v němž je jedno nebo více míst k sedění, nejsou to však skládací dveře, svinovací dveře, ani dveře konstruované tak, aby se daly snadno nasazovat na vozidla vyráběná pro provoz bez dveří a z nich opět vyjmát.
  - 2.9 „Varovný systém zavření dveří“ je systém aktivující vizuální signál umístěný na místě dobře viditelném v řidičce, že systém dvevního zámků není v poloze úplného zavření dveří a zapalování vozidla je aktivováno.
  - 2.10 „Systém dvevních závěsů“ je jeden nebo více závěsů použitých pro upevnění dveří.
  - 2.11 „Systém dvevního zámků“ sestává minimálně ze zámků a západky.
  - 2.12 „Člen pro dveře“ je část závěsu obvykle upevněná na konstrukci dveří vytvářející pohyblivý člen.

<sup>(1)</sup> Definováno v příloze 7 Souhrnné rezoluce o konstrukci vozidel (R.E.3), dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, naposledy upravený dodatkem 4.

- 2.13 „Dveřní systém“ jsou dveře, zámek, západka, závěsy, sestava posuvných kolejniček a součástí upevnění dveří na dveřích a jejich přilehlém rámu dveří. Systém dvojitých dveří zahrnuje oboje dveře.
- 2.14 „Dvojité dveře“ jsou systém dvou dveří, kde se přední dveře nebo křídlo dveří otevře a které je spojené s druhými nebo uzavřenými dveřmi, které se otvírají jako druhé.
- 2.15 „Vidlicová závora“ je ta část zámku, která zapojuje a zadržuje západku v zamknuté poloze.
- 2.16 „Směr otevírání vidlicové závory“ je směr opačný ke směru ve kterém západka vstupuje do zámku a zasune vidlicovou závoru.
- 2.17 „Poloha úplného zavření“ je stav zámku držícího dveře v úplně zavřené poloze.
- 2.18 „Závěs“ je zařízení používané pro polohování dveří vůči karoserii a pro kontrolu dráhy otáčení dveří pro nastupování a vystupování cestujících.
- 2.19 „Čep závěsu“ je ta část závěsu obvykle spojující členy závěsu pro dveře a pro karosérii a vytváří osu otáčení.
- 2.20 „Zámek“ je zařízení umožňující držet dveře v zavřené poloze vůči karosérii vozidla s možností záměrného uvolnění (nebo fungování).
- 2.21 „Primární dveřní zámek“ je zámek vybavený polohou úplného zavření a sekundární mezilehlou polohou a výrobcem je označen jako „primární dveřní zámek“. Výrobce pak nesmí toto označení měnit. Každý výrobce musí na požádání poskytnout informace pro konkrétní vozidlo nebo model, které zámky jsou „primární dveřní zámky“.
- 2.22 „Systém primárního dveřního zámku“ sestává minimálně z primárního dveřního zámku a západky.
- 2.23 „Mezilehlá poloha zámku“ označuje spojovací stav zámku, který drží dveře v částečně zavřené poloze.
- 2.24 „Boční přední dveře“ jsou dveře, které mají z bočního pohledu nejméně 50 % oblasti otevření před nejnadnější bodem opěradla řidiče, je-li opěradlo nastaveno do nejsvislejší a nejnadnější polohy, která umožňuje přímý přístup cestujících pro nastoupení a vystoupení z vozidla.
- 2.25 „Boční zadní dveře“ jsou dveře, které mají z bočního pohledu nejméně 50 % oblasti otevření za nejnadnější bodem opěradla řidiče, je-li opěradlo ustaveno do nejsvislejší a nejnadnější polohy, která umožňuje přímý přístup cestujících pro nastoupení a vystoupení z vozidla.
- 2.26 „Západka“ je zařízení umožňující držet dveře v poloze úplného nebo neúplného otevření.
- 2.27 „Zadní kapota“ je pohyblivá část karosérie, která umožňuje přístup z vnějšku vozidla do prostoru zcela odděleného od prostoru pro cestující pomocí napevno uchycené přepážky nebo pevného nebo sklopného opěradla.
3. ŽÁDOST O SCHVÁLENÍ
- 3.1 Žádost o schválení typu vozidla z hlediska zámku dveří a součástí upevnění dveří podává výrobce vozidla nebo jeho řádně zmocněný zástupce.
- 3.2 K žádosti se přiloží ve trojím vyhotovení tyto doklady a údaje:

- 3.2.1 výkresy dveří a jejich zámků a součástí upevnění dveří, dostatečně podrobné a zhotovené ve vhodném měřítku;
- 3.2.2 technický popis zámků a součástí upevnění dveří.
- 3.3 Kromě toho se k žádosti připojí:
- 3.3.1 soubor pěti sad upevňovacích součástí pro každé dveře. Jestliže se však stejné sady užívají pro více dveří, postačí předložit jediný soubor. Sady součástí upevnění dveří, které se liší jen tím, že jsou určeny k namontování na levou nebo pravou stranu dveří, se nepovažují za rozdílné;
- 3.3.2 soubor pěti úplných zámků, včetně ovládacího mechanismu, pro každé dveře. Jestliže se však tytéž úplné zamky používají pro více dveří, postačí předložit jediný soubor zámků. Zamky, které se liší jen tím, že jsou určeny k namontování na levou nebo pravou stranu dveří, se nepovažují za rozdílné.
- 3.4 Technické zkušební provádějící zkoušky pro schválení typu se předá vozidlo, které představuje typ vozidla, který se má schvalovat.
4. SCHVÁLENÍ
- 4.1 Schválení se udělí, pokud typ vozidla předaný ke schválení podle tohoto předpisu splňuje požadavky bodů 5, 6 a 7 níže.
- 4.2 Každému schválenému typu se přidělí číslo schválení. Jeho první dvě číslice (03) udávají sérii změn, která zahrnuje nejposlednější závažné technické změny předpisu v době vydání schválení. Táž smluvní strana nesmí přidělit totéž číslo témuž typu vozidla, jestliže buď dveře nejsou vybaveny zamky nebo součástmi upevnění dveří téhož typu, nebo jestliže zamky a součásti upevnění dveří nejsou namontovány tímž způsobem jako na vozidle předaném ke schválení; může však totéž číslo přidělit jinému typu vozidla, jehož dveře jsou vybaveny týmiž zamky a součástmi upevnění dveří namontovanými tímž způsobem jako na vozidle předaném ke schválení.
- 4.3 Zpráva o schválení nebo o rozšíření či odmítnutí schválení typu vozidla podle tohoto předpisu se zašle stranám dohody, které uplatňují tento předpis, na formuláři podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.
- 4.4 Na každém vozidle shodném s typem vozidla schváleným podle tohoto předpisu se vyznačí nápadně a na snadno přístupném místě uvedeném ve zprávě o schválení mezinárodní značka schválení typu, která se skládá z:
- 4.4.1 kružnice, ve které je písmeno „E“, následované rozlišovacím číslem státu, který schválení udělil<sup>(1)</sup>;
- 4.4.2 čísla tohoto předpisu, za kterým následuje písmeno „R“, pomlčka a číslo schválení vpravo od kružnice uvedené v bodě 4.4.1.

<sup>(1)</sup> 1 pro Německo, 2 pro Francii, 3 pro Itálii, 4 pro Nizozemsko, 5 pro Švédsko, 6 pro Belgii, 7 pro Maďarsko, 8 pro Českou republiku, 9 pro Španělsko, 10 pro Srbsko, 11 pro Spojené království, 12 pro Rakousko, 13 pro Lucembursko, 14 pro Švýcarsko, 15 (neobsazeno), 16 pro Norsko, 17 pro Finsko, 18 pro Dánsko, 19 pro Rumunsko, 20 pro Polsko, 21 pro Portugalsko, 22 pro Ruskou federaci, 23 pro Řecko, 24 pro Irsko, 25 pro Chorvatsko, 26 pro Slovinsko, 27 pro Slovensko, 28 pro Bělorusko, 29 pro Estonsko, 30 (neobsazeno), 31 pro Bosnu a Hercegovinu, 32 pro Lotyšsko, 33 (neobsazeno), 34 pro Bulharsko, 35 (neobsazeno), 36 pro Litvu, 37 pro Turecko, 38 (neobsazeno), 39 pro Ázerbajdžán, 40 pro Bývalou jugoslávskou republiku Makedonie, 41 (neobsazeno), 42 pro Evropské společenství (schválení vydávají jeho členské státy používající svůj příslušný symbol EHK), 43 pro Japonsko, 44 (neobsazeno), 45 pro Austrálii, 46 pro Ukrajinu, 47 pro Jihoafrickou republiku, 48 pro Nový Zéland, 49 pro Kypr, 50 pro Maltu, 51 pro Korejskou republiku, 52 pro Malajsii, 53 pro Thajsko, 54 a 55 (neobsazeno) a 56 pro Černou Horu. Následující čísla budou přidělena dalším zemím chronologicky v pořadí, v jakém ratifikují Dohodu o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat a/nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto předpisů, a takto přidělená čísla sdělí generální tajemník Organizace spojených národů smluvním stranám dohody.

- 4.5 Odpovídá-li vozidlo typu vozidla schválenému podle jednoho nebo více dalších předpisů připojených k dohodě ve státě, který udělil schválení podle tohoto předpisu, není nutné symbol podle bodu 4.4.1 opakovat; v takovém případě se čísla předpisů, čísla schválení a doplňkové symboly všech předpisů, podle nichž bylo uděleno schválení státem, který udělil schválení podle tohoto předpisu, uvedou ve svislých sloupcích vpravo od symbolu předepsaného v bodě 4.4.1.
- 4.6 Číslo schválení musí být zřetelně čitelné a nesmazatelné.
- 4.7 Značka schválení se umístí v blízkosti štítku s údaji o vozidle nebo přímo na něj.
- 4.8 V příloze 2 tohoto předpisu jsou uvedeny příklady uspořádání značek schválení.
5. VŠEOBECNÉ POŽADAVKY
- 5.1 Požadavky se vztahují na všechny boční a zadní dveře a součásti upevnění dveří s výjimkou těch na skládacích dveřích, stahovacích dveřích, oddělitelných dveřích a dveřích, které jsou určeny pro nouzový vstup.
- 5.2 Zámky dveří
- 5.2.1 Každý systém závěsných dveří musí být vybaven nejméně jedním systémem primárního dveřního zámku.
- 5.2.2 Každý systém posuvných dveří musí být vybaven buď:
- a) systémem primárního dveřního zámku, nebo
  - b) systémem dveřního zámku s polohou úplného zavření a varovným systémem zavření dveří.
6. FUNKČNÍ POŽADAVKY
- 6.1 Závěsné dveře
- 6.1.1 Pevnostní zkouška č. 1
- 6.1.1.1 Žádný systém primárního dveřního zámku nebo systém pomocného zámku dveří, je-li v poloze úplného zavření, se nesmí oddělit při působení zatížení 11 000 N ve směru kolmém k čelu zámku tak, že upevnění zámku a západky není vzájemně namáháno tlakem, pokud zkouška probíhá v souladu s bodem 7.1.1.1.
- 6.1.1.2 Systém primárního dveřního zámku se v mezilehlé poloze nesmí oddělit, působí-li zatížení 4 500 N ve stejném směru jako v bodě 6.1.1.1, když je podrobován zkoušce podle bodu 7.1.1.1.
- 6.1.2 Pevnostní zkouška č. 2
- 6.1.2.1 Žádný systém primárního nebo pomocného zámku dveří, je-li v poloze úplného zavření, se nesmí oddělit při působení zatížení 9 000 N ve směru otevírání vidlicové západky a rovnoběžně s čelem zámku, když je podrobován zkoušce podle bodu 7.1.1.1.
- 6.1.2.2 Systém primárního zámku se v mezilehlé poloze nesmí oddělit, působí-li zatížení 4 500 N ve stejném směru jako v bodě 6.1.1.1, když je podrobován zkoušce podle bodu 7.1.1.1.
- 6.1.3 Pevnostní zkouška č. 3 (pouze u dveří, které se otevírají ve svislém směru)
- 6.1.3.1 Žádný systém primárních dveřních zámků se nesmí uvolnit z plně zamknuté polohy, pokud ve směru osy čepu závěsu působí vertikální síla 9 000 N.

- 6.1.4 Zatížení setrvačnými silami
- Každý systém primárního dveřního zámku a systém pomocného zámku dveří musí splnit dynamické požadavky buď podle bodů 6.1.4.1 a 6.1.4.2, nebo požadavky bodu 6.1.4.3, týkající se výpočtu na odolnost proti setrvačným silám.
- 6.1.4.1 Každý systém primárního dveřního zámku nebo pomocného zámku dveří na každých závěsných dveřích se nesmí uvolnit z polohy úplného zavření, působí-li setrvačné zatížení 30 g na systém zámku dveří, včetně zámku a jeho aktivačního zařízení, ve směrech rovnoběžných s podélnou a příčnou osou vozidla s uvolněným blokovacím zařízením – pojistkou a když probíhá zkouška podle bodu 7.1.1.2.
- 6.1.4.2 Každý systém primárního dveřního zámku nebo pomocného zámku dveří na každých závěsných zadních dveřích se také nesmí uvolnit z polohy úplného zavření, působí-li setrvačné zatížení 30 g na systém zámku dveří, včetně zámku a jeho aktivačního zařízení, ve směru rovnoběžném se svislou osou vozidla s uvolněným blokovacím zařízením – pojistkou a když probíhá zkouška podle bodu 7.1.1.2.
- 6.1.4.3 Pro každou součást nebo montážní podskupinu se může vypočítat minimální odolnost vůči setrvačným silám v jednotlivých směrech. Jejich výsledná odolnost při procesu otevírání musí zaručit, že správně namontovaný systém zámku dveří zůstane zavřený, působí-li setrvačné zatížení 30 g ve směrech vozidla specifikovaných v bodech 6.1.4.1 nebo popřípadě 6.1.4.2, v souladu s bodem 7.1.1.2.
- 6.1.5 Závěsy dveří
- 6.1.5.1 Každý systém závěsů dveří musí:
- držet dveře;
  - nepovolit při působení podélného zatížení 11 000 N;
  - nepovolit při působení příčného zatížení 9 000 N a
  - u dveří, které se otevírají ve svislém směru, nepovolit při působení vertikální silou 9 000 N.
- 6.1.5.2 Všechny zkoušky požadované v bodě 6.1.5.1 se provádějí v souladu s bodem 7.1.2.
- 6.1.5.3 Pokud se místo úplného systému závěsů zkouší jednotlivý závěs, musí tento závěs vydržet zatížení úměrné k celkovému počtu závěsů v systému závěsů.
- 6.1.5.4 Na bočních dveřích s vzadu namontovanými závěsy, které mohou fungovat nezávisle na ostatních dveřích:
- vnitřní klika dveří nesmí fungovat, když je rychlost vozidla větší nebo rovna 4 km/hod, a
  - tyto dveře musí být vybaveny varovným systémem uzavření dveří.
- 6.2 Posuvné boční dveře
- 6.2.1 Pevnostní zkouška č. 1
- 6.2.1.1 Nejméně jeden systém zámku dveří v poloze úplného zavření se nesmí oddělit při působení zatížení 11 000 N ve směru otevírání vidlicové západky a rovnoběžně s čelem zámku, když je podrobován zkoušce podle bodu 7.1.1.1.



- 6.2.1.2 V případě systému primárního dveřního zámku v mezilehlé poloze se nesmí systém zámku dveří uvolnit, působí-li zatížení 4 500 N ve stejném směru jako v bodě 6.2.1.1, když je podrobován zkoušce podle bodu 7.2.1.1.
- 6.2.2 Pevnostní zkouška č. 2
- 6.2.2.1 Nejméně jeden systém zámku dveří v poloze úplného zavření se nesmí oddělit, působí-li zatížení 9 000 N ve směru otevírání vidlicové západky a rovnoběžně s čelem zámku, když je podrobován zkoušce podle bodu 7.2.1.1.
- 6.2.2.2 V případě systému primárního dveřního zámku v mezilehlé poloze se nesmí systém primárního dveřního zámku uvolnit, působí-li zatížení 4 500 N ve stejném směru jako v bodě 6.2.2.1, když je podrobován zkoušce podle bodu 7.2.1.1.
- 6.2.3 Zatížení setrvačnými silami
- Každý systém zámku dveří, který splňuje požadavky bodů 6.2.1 a 6.2.2 musí vyhovět dynamickým požadavkům buď bodu 6.2.3.1, nebo výpočtům na odolnost vůči setrvačným silám podle bodu 6.2.3.2.
- 6.2.3.1 Systém zámku dveří se nesmí uvolnit z polohy úplného zavření, působí-li setrvačné zatížení 30 g na systém zámku dveří, včetně zámku a jeho aktivačního zařízení, ve směrech rovnoběžných s podélnou a příčnou osou vozidla s uvolněným blokovacím zařízením a když probíhá zkouška podle bodu 7.2.1.2.
- 6.2.3.2 Pro každou součást nebo montážní podskupinu se může vypočítat minimální odolnost vůči setrvačným silám. Jejich výsledná odolnost při procesu otevírání musí zaručit, že správně namontovaný systém zámku dveří zůstane zavřený, působí-li setrvačné zatížení 30 g ve směrech vozidla specifikovaných v bodech 6.2.1 nebo případně 6.2.2, v souladu s bodem 7.2.1.2.
- 6.2.4 Systém dveří
- 6.2.4.1 V poloze úplně zavřených posuvných dveří, se souprava kolejnice a smýkadla nebo jiného nosného zařízení nesmí oddělit od rámu dveří, působí-li na dveře celková síla 18 000 N podél příčné osy vozidla, v souladu s bodem 7.2.2.
- 6.2.4.2 Posuvné dveře, zkoušené podle bodu 7.2.2, nesplní tento požadavek, pokud nastane jakákoli následující okolnost:
- 6.2.4.2.1 oddělení dveří, které umožní volné vniknutí koule o průměru 100 mm z vnitřku vozidla do vnějšku vozidla, zatímco je dosažena požadovaná síla;
- 6.2.4.2.2 zkušební zařízení dosáhne celkové posunutí 300 mm.
- 6.3 Zámky dveří
- 6.3.1 Každé dveře musí být vybaveny nejméně jedním zámkem, který, je-li zapojen, musí zabránit fungování vnější kliky nebo jiného vnějšího mechanismu pro uvolnění a který má provozní prostředky a zařízení pro otevření/zamknutí zámku umístěné uvnitř vozidla.
- 6.3.2 Zadní boční dveře
- Každé zadní boční dveře musí být vybaveny nejméně jedním blokovacím zařízením – pojistkou, které, je-li zapojeno, musí zabránit fungování vnitřní kliky nebo jiného vnitřního mechanismu pro uvolnění a vyžaduje samostatnou akci pro odemknutí/odjištění dveří a fungování vnitřní kliky nebo jiného vnitřního mechanismu pro uvolnění.

- 6.3.2.1 Blokovací zařízení může být:
- a) dětský bezpečnostní zámkový systém, nebo
  - b) zařízení pro uvolnění/zablokování zámku umístěné v interiéru vozidla a snadno dostupné řidičem vozidla nebo cestujícím sedícím u těchto dveří.
- 6.3.2.2 Kterýkoli ze systémů popsaných v bodech 6.3.2.1 písm. a) a b) se připouští jako doplňkové blokovací zařízení – pojistka.
- 6.3.3 Zadní dveře
- Každé zadní dveře vybavené vnitřní klikou nebo jiným vnitřním mechanismem pro uvolnění musí být vybaveny nejméně jedním blokovacím zařízením – pojistkou umístěným v interiéru vozidla, které, je-li zasunuto, brání fungování vnitřní kliky nebo jiného vnitřního mechanismu pro uvolnění a vyžaduje samostatnou akci pro odemknutí/odjištění dveří a fungování vnitřní kliky nebo jiného vnitřního mechanismu pro uvolnění.
7. POSTUPY ZKOUŠEK
- 7.1 Závěsné dveře
- 7.1.1 Zámky dveří
- 7.1.1.1 Pevnostní zkouška č. 1, 2 a 3, působení sil  
Vyhovění bodům 6.1.1, 6.1.2 a 6.1.3 je prokázáno podle přílohy 3.
- 7.1.1.2 Působení setrvačných sil  
Vyhovění bodu 6.1.4 je prokázáno podle přílohy 4.
- 7.1.2 Závěsy dveří  
Vyhovění bodu 6.1.5 je prokázáno podle přílohy 5.
- 7.2 Posuvné boční dveře
- 7.2.1 Zámky dveří
- 7.2.1.1 Pevnostní zkouška č. 1 a 2, působení sil  
Vyhovění bodům 6.2.1 a 6.2.2 je prokázáno podle přílohy 3.
- 7.2.1.2 Působení setrvačných sil  
Vyhovění bodu 6.2.3 je prokázáno podle přílohy 4.
- 7.2.2 Systém dveří  
Vyhovění bodu 6.2.4 je prokázáno podle přílohy 6.
8. ÚPRAVY A ROZŠÍŘENÍ SCHVÁLENÍ TYPU VOZIDLA
- 8.1 Každá úprava typu vozidla se musí oznámit správnému orgánu, který tomuto typu vozidla udělil schválení. Tento orgán může buď:
- 8.1.1 usoudit, že změny pravděpodobně nebudou mít hodnotitelný nepříznivý vliv a že vozidlo v každém případě ještě splňuje požadavky, nebo
  - 8.1.2 požadovat od technické zkušebny odpovědné za provádění zkoušek nový zkušební protokol;

- 8.1.3 příslušný orgán, který udělí rozšíření schválení, přidělí takovému rozšíření pořadové číslo.
- 8.2 Potvrzení nebo odmítnutí schválení s uvedením změn se rozešle stranám dohody, které uplatňují tento předpis, postupem uvedeným výše v bodě 4.3.
9. SHODNOST VÝROBY
- 9.1 Každé vozidlo opatřené značkou schválení podle tohoto předpisu musí být shodné se schváleným typem vozidla z hlediska částí, jež by mohly změnit vlastnosti zámků dveří a součástí upevnění dveří nebo způsob jejich namontování.
- 9.2 K ověření shodnosti předepsané v bodě 9.1 se provede dostatečný počet namátkových zkoušek se sériově vyrobenými vozidly, která jsou opatřena značkou schválení vyžadovanou tímto předpisem.
- 9.3 Uvedené zkoušky se zpravidla omezí na měření. Je-li to však nutné, podrobí se zámky a součásti upevnění dveří zkouškám podle bodů 5.2 a 5.3, které zvolí technická zkušebna pro zkoušky schválení typu.
10. POSTIHY ZA NESHODNOST VÝROBY
- 10.1 Schválení udělené pro určitý typ vozidla podle tohoto předpisu lze odejmout, jestliže nejsou splněny požadavky stanovené v bodě 9.1 nebo jestliže zámky a součásti upevnění dveří nevyhoví při zkouškách stanovených v bodě 9.2.
- 10.2 Pokud strana dohody, která uplatňuje tento předpis, odejme schválení, které dříve udělila, musí o tom ihned informovat ostatní smluvní strany, které uplatňují tento předpis, zprávou o schválení opatřenou na konci podepsanou a datovanou poznámkou „SCHVÁLENÍ ODEJMUTO“, napsanou velkými písmeny.
11. DEFINITIVNÍ UKONČENÍ VÝROBY
- Pokud držitel schválení zcela ukončí výrobu typu vozidla podle tohoto předpisu, musí o tom informovat orgán, který schválení udělil. Po obdržení příslušného sdělení uvedený orgán informuje o této skutečnosti ostatní strany dohody, které uplatňují tento předpis, zprávou o schválení opatřenou na konci podepsanou a datovanou poznámkou „VÝROBA UKONČENA“, napsanou velkými písmeny.
12. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH ZKUŠEBEN PRO ZKOUŠKY SCHVÁLENÍ TYPU A SPRÁVNÍCH ORGÁNŮ
- Smluvní strany dohody, které uplatňují tento předpis, sdělí sekretariátu Organizace spojených národů názvy a adresy technických zkušeben pro zkoušky schválení typu a správních orgánů, které schválení typu udělují a kterým se zasílají zprávy o udělení schválení nebo odmítnutí či odejmutí schválení, vydaného v jiných státech.
13. PŘECHODNÁ USTANOVENÍ
- 13.1 Od oficiálního data vstupu série změn 03 v platnost nesmí žádná smluvní strana, která uplatňuje tento předpis, odmítnout udělit schválení typu dle tohoto předpisu ve znění série změn 03.
- 13.2 Až do 12. srpna 2012 musí smluvní strany uplatňující tento předpis i nadále udělovat schválení těm typům vozidel, které splňují požadavky tohoto předpisu upraveného předchozími sériemi změn.

- 13.3 Počínaje datem 12. srpna 2012 udělí smluvní strany uplatňující tento předpis schválení pouze tehdy, pokud typ vozidla, který se má schválit, splňuje požadavky tohoto předpisu upraveného sérií změn 03.
- 13.4 Žádná smluvní strana uplatňující tento předpis nesmí odmítnout vnitrostátní nebo regionální schválení typu vozidel, kterému bylo uděleno schválení podle série změn 03 tohoto předpisu.
- 13.5 Až do 12. srpna 2012 nesmí žádná smluvní strana uplatňující tento předpis odmítnout vnitrostátní schválení nebo regionální schválení typu vozidel, kterému bylo uděleno schválení podle předchozích sérií změn tohoto předpisu.
- 13.6 Počínaje datem 12. srpna 2012 smí smluvní strany uplatňující tento předpis odmítnout první vnitrostátní nebo regionální registraci (první uvedení do provozu) vozidel, která nevyhovují požadavkům tohoto předpisu upraveného sérií změn 03.
- 13.7 Počínaje datem 12. srpna 2012 přestanou schválení podle tohoto předpisu platit, s výjimkou případů typů vozidel, které splňují požadavky tohoto předpisu upraveného sérií změn 03.
-

## PŘÍLOHA 1

## SDĚLENÍ

(maximální formát: A4 (210 × 297 mm))



Název správního orgánu:

.....

.....

.....

Sdělení ohledně <sup>(2)</sup>:

- schválení,
- odmítnutí schválení,
- rozšíření schválení,
- odejmutí schválení,
- definitivní ukončení výroby

pro typ vozidla z hlediska zámků dveří a součástí upevnění dveří podle předpisu č. 11.

Schválení č. ....

1. Obchodní název nebo značka motorového vozidla .....
2. Typ vozidla .....
3. Název a adresa výrobce .....
4. Popřípadě název a adresa zástupce výrobce
5. Vozidlo předáno ke schválení dne .....
6. Technická zkušebna pro zkoušky schválení typu:
7. Datum protokolu vydaného touto zkušebnou: .....
8. Číslo protokolu vydaného touto zkušebnou: .....
9. Poznámky:  
Typ vozidla s počtem dveří  
(sedan s 2 dveřmi, se 4 dveřmi – dodávka se 4 dveřmi .....)
10. Umístění značky schválení typu na vozidle: .....
11. Důvody rozšíření (v případě potřeby): .....
12. Schválení typu uděleno/odmítnuto/rozšířeno/odejmuto <sup>(2)</sup>
13. Místo: .....
14. Datum: .....
15. Podpis: .....
16. K této zprávě je přiložen seznam dokumentů, uložených u správního orgánu, který udělil schválení typu, a které jsou dostupné na vyžádání.

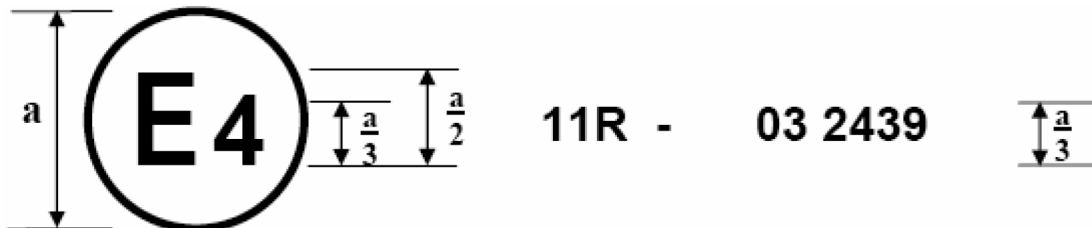
<sup>(1)</sup> Rozlišovací číslo země, která udělila/rozšířila/odmítla/odejmula schválení typu.<sup>(2)</sup> Nehodící se škrtněte.

## PŘÍLOHA 2

## USPOŘÁDÁNÍ ZNAČEK SCHVÁLENÍ TYPU

## VZOR A

(viz bod 4.4 tohoto předpisu)

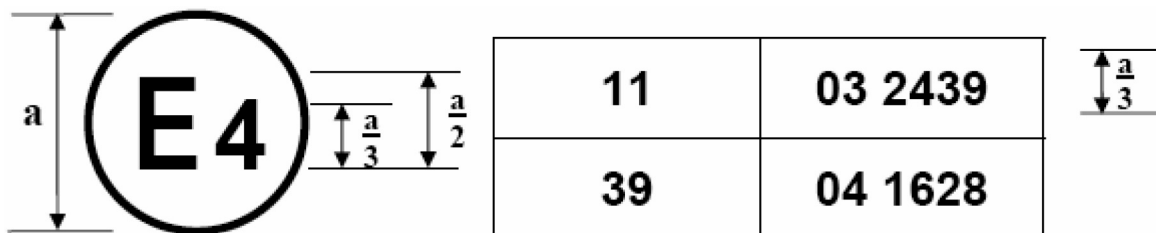


a = 8 mm min.

Výše uvedená značka schválení typu, kterou je vozidlo opatřeno, informuje, že tento typ vozidla byl z hlediska zámků dveří a součástí upevnění dveří schválen v Nizozemsku (E4) podle předpisu č. 11 pod číslem schválení typu 032439. První dvě číslice čísla schválení udávají, že schválení bylo uděleno podle požadavků předpisu č. 11 ve znění série změn 03.

## VZOR B

(viz bod 4.5 tohoto předpisu)



a = 8 mm min.

Výše uvedená značka schválení typu, kterou je vozidlo opatřeno, informuje, že tento typ vozidla byl schválen v Nizozemsku (E4) podle předpisu č. 11 ve znění série změn 03 a podle předpisu č. 39 ve znění série změn 04<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Druhé číslo je uvedeno jen jako příklad.

## PŘÍLOHA 3

## PEVNOSTNÍ ZKOUŠKA ZÁMKU Č. 1, 2 A 3, PŮSOBNÍ SÍLY

## 1. ÚČEL

Tyto zkoušky jsou zamýšleny pro stanovení minimálních požadavků a zkušebních postupů pro vývoj a zkoušení systémů zámků dveří vozidla a jejich schopnosti odolávat silovému zatížení ve směrech kolmých k čelu zámku a rovnoběžných s čelem zámku ve směru otevírání vidlicové západky. Pro dveře, které se otevírají ve svislém směru, jsou zkoušky zamýšleny pro stanovení minimálních požadavků a zkušebních postupů pro vývoj primárního systému zámku ve směru kolmém k prvním dvěma směrům. Systémy primárního dveřního zámku musí prokázat schopnost odolat v obou polohách úplného a mezilehlého zavření. Systémy pomocného zámku dveří a jiné systémy zámků dveří s jedinou úplně zavřenou polohou musí prokázat schopnost odolat působícímu silovému zatížení ve směrech kolmých k čelu zámku a rovnoběžných s čelem zámku ve směru otevírání vidlicové západky na úrovni specifikované pro polohu úplného zavření.

## 2. ZKOUŠKY

## 2.1 Pevnostní zkouška č. 1

## 2.1.1 Vybavení: Zařízení pro tahovou zkoušku (viz obr. 3-1)

## 2.1.2 Postupy

## 2.1.2.1 Poloha úplného zavření

2.1.2.1.1 Upevněte zkušební zařízení na montážní úchyty pro zámek a západku. Upravte směr zamykání rovnoběžně ke spojení se zařízením. Do zkušebního stroje namontujte zkušební zařízení se zámkem a západkou v poloze úplného zavření.

2.1.2.1.2 Umístěte závaží tak, aby zatížením 900 N mělo tendenci oddělovat zámek a západku ve směru otevírání dveří.

2.1.2.1.3 Aplikujte zkušební zatížení ve směru určeném v bodě 6.1.1 tohoto předpisu a na obr. 3-4 rychlostí nepřesahující 5 mm/min až do dosažení požadovaného zatížení. Zaznamenejte maximální dosažené zatížení.

## 2.1.2.2 Mezilehlá poloha zavření dveří

2.1.2.2.1 Upevněte zkušební zařízení na montážní úchyty pro zámek a západku. Upravte směr zamykání rovnoběžně ke spojení se zkušebním zařízením. Namontujte zámek a západku na zařízení do mezilehlé polohy zavření.

2.1.2.2.2 Umístěte závaží tak, aby zatížením 900 N mělo tendenci oddělovat zámek a západku ve směru otevírání dveří.

2.1.2.2.3 Aplikujte zkušební zatížení ve směru určeném v bodě 6.1.1 tohoto předpisu a na obr. 3-4 rychlostí nepřesahující 5 mm/min až do dosažení požadovaného zatížení. Zaznamenejte maximální dosažené zatížení.

2.1.2.2.4 Zkušební deska, na které je namontován zámek dveří, musí mít západku vhodně uspořádanou, podobným způsobem, jakým bude zámek dveří montován na normální dveře vozidla.

## 2.2 Pevnostní zkouška č. 2

## 2.2.1 Vybavení: Zařízení pro tahovou zkoušku (viz obr. 3-2)

## 2.2.2 Postupy

## 2.2.2.1 Poloha úplného zavření

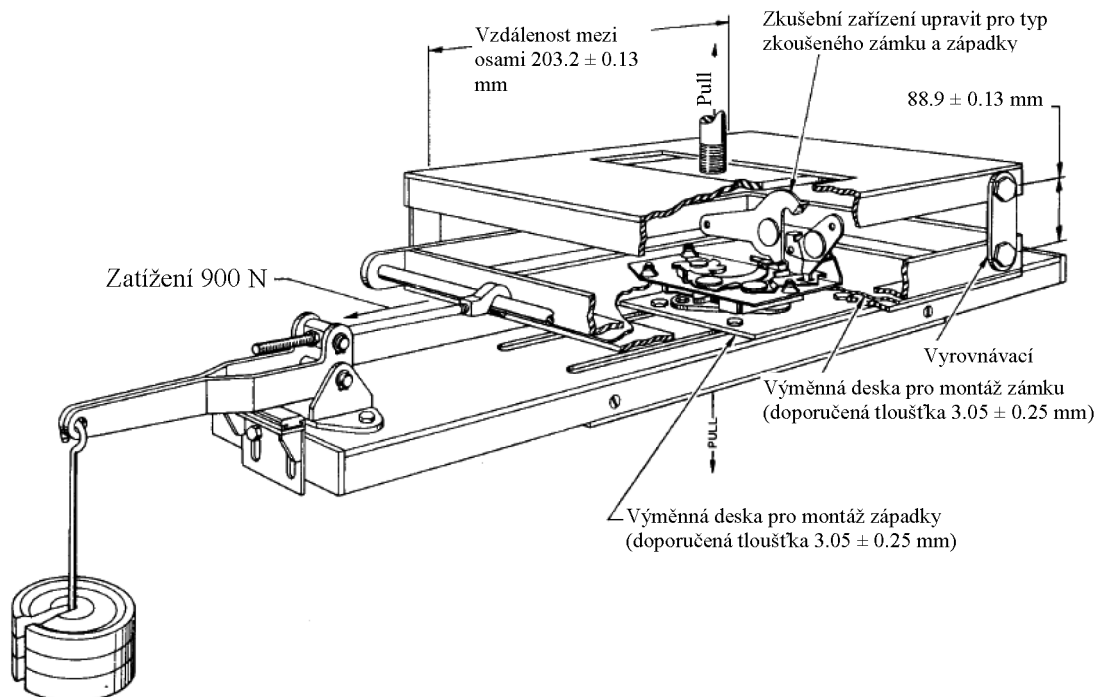
2.2.2.1.1 Upevněte zkušební zařízení na montážní úchyty pro zámek a západku. Do zkušebního stroje namontujte zkušební zařízení se zámkem a západkou v poloze úplného zavření.

2.2.2.1.2 Aplikujte zkušební zatížení ve směru určeném v bodě 6.1.2 tohoto předpisu a na obr. 3-4 rychlostí nepřesahující 5 mm/min až do dosažení požadovaného zatížení. Zaznamenejte maximální dosažené zatížení.

- 2.2.2.2 Mezilehlá poloha zavření dveří
- 2.2.2.2.1 Upevněte zkušební zařízení na montážní úchyty pro zámek a západku. Do zkušebního stroje namontujte zkušební zařízení se zámkem a západkou v poloze úplného zavření.
- 2.2.2.2.2 Aplikujte zkušební zatížení ve směru určeném v bodě 6.1.2 tohoto předpisu a na obr. 3-4 rychlostí nepřesahující 5 mm/min až do dosažení požadovaného zatížení. Zaznamenejte maximální dosažené zatížení.
- 2.3 Pevnostní zkouška č. 3 (pouze u dveří, které se otevírají ve svislém směru)
- 2.3.1 Vybavení: Zařízení pro tahovou zkoušku (viz obr. 3-3)
- 2.3.2 Postup
- 2.3.2.1 Upevněte zkušební zařízení na montážní úchyty pro zámek a západku. Do zkušebního stroje namontujte zkušební zařízení se zámkem a západkou v poloze úplného zavření.
- 2.3.2.2 Aplikujte zkušební zatížení ve směru určeném v bodě 6.1.3 tohoto předpisu a na obr. 3-4, rychlostí nepřesahující 5 mm/min až do dosažení požadovaného zatížení. Zaznamenejte maximální dosažené zatížení.

Obrázek 3-1

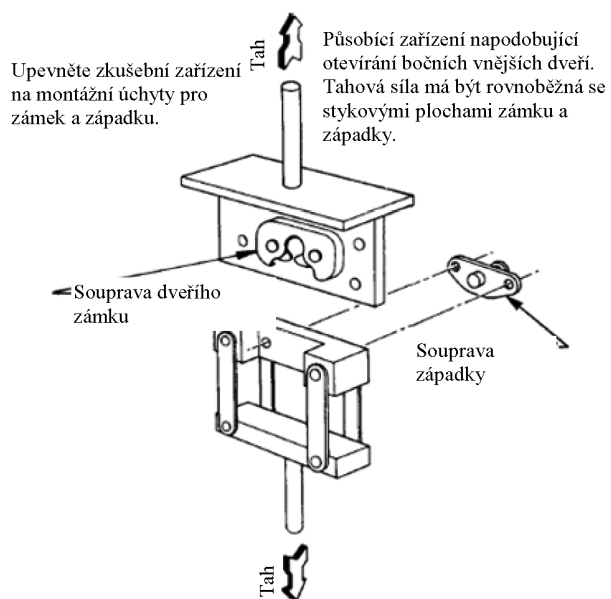
## Zámek dveří – zkušební zařízení pro pevnostní zkoušku č. 1





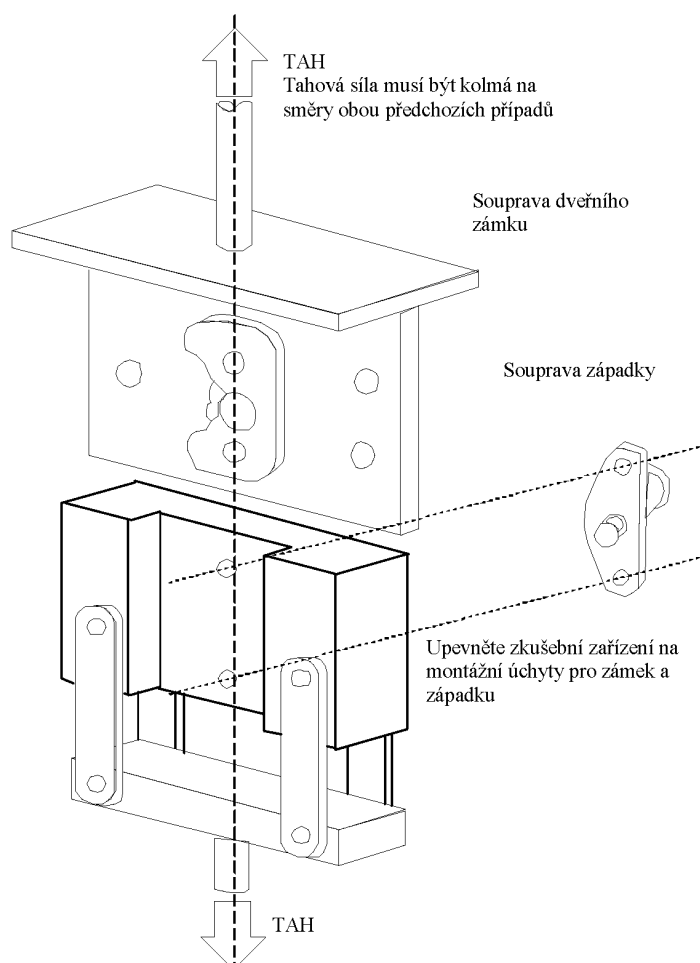
Obrázek 3-2

## Zámek dveří – zkušební zařízení pro pevnostní zkoušku č. 2



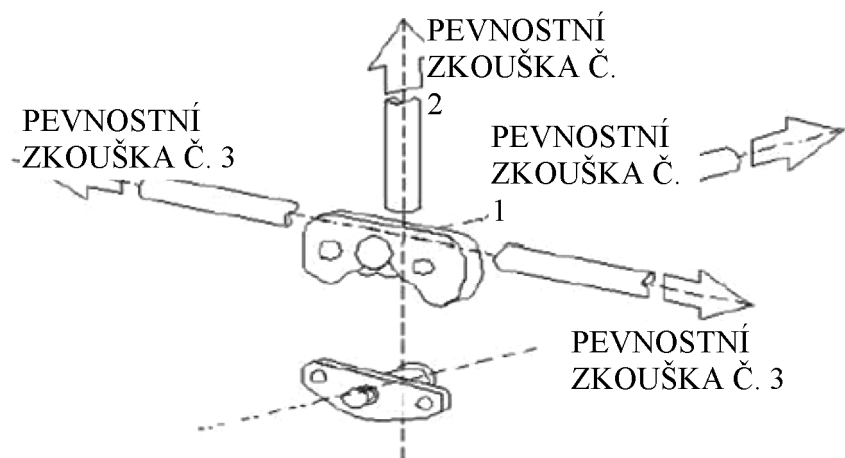
Obrázek 3-3

## Zámek dveří – zkušební zařízení pro pevnostní zkoušku č. 3



Obrázek 3-4

Směry působení statického zatížení při zkoušce (pouze u dveří, které se otevírají ve svislém směru)



## PŘÍLOHA 4

## POSTUPY ZKOUŠEK ODOLNOSTI PROTI SETRVAČNÝM SILÁM

1. ÚČEL

Pro určení schopnosti systému zámku vozidla odolávat setrvačnému zatížení pomocí matematické analýzy součástí v jejich skutečném vztahu k vozidlu nebo vyhodnocením pomocí dynamických zkoušek.
2. ZKUŠEBNÍ POSTUPY
  - 2.1 Alternativa 1, výpočet
    - 2.1.1 Postup popsany v této příloze poskytuje prostředky pro analytické určení schopnosti systému zámku dveří odolávat setrvačnému zatížení. Síly pružin jsou průměrem minimálních hodnot výkonu pružin v instalované poloze a pružin v uvolněné poloze. Ve výpočtu není přihlédnuto k vlivům tření a vykonané práci. Gravitační síly součástí lze také vynechat, pokud směřují k zamezení otevření. Toto zjednodušení výpočtu je přípustné, protože zajišťuje dodatečné faktory bezpečnosti.
    - 2.1.2 Výpočetní rozvaha – každý díl nebo montážní podskupinu lze počítat na jejich minimální odolnost proti setrvačnému zatížení v konkrétních směrech. Jejich výsledná odolnost vůči funkci uvolnění musí zajistit, že systém zámku dveří (při správné montáži ve dveřích vozidla) zůstane zavřený při působení setrvačného zatížení 30 g v jakémkoli směru. Na obrázku 4-1 je příklad dílů a uvažovaných kombinací dílů.
  - 2.2 Alternativa 2, dynamická zkouška kompletního vozidla
    - 2.2.1 Zkušební zařízení
      - 2.2.1.1 Urychlovací (nebo zpomalovací) zařízení
        - 2.2.1.2 Jedno z následujících vozidel:
          - 2.2.1.2.1 Kompletní vozidlo včetně alespoň dveří, zámků dveří, vnějších klik s mechanismem pro otevírání, vnitřních klik, blokovacího zařízení – pojistky, vybavení interiéru a těsnění dveří.
          - 2.2.1.2.2 „Surovou“ karosérii vozidla (tj. rám vozidla, dveře a další součásti upevnění dveří) včetně alespoň dveří, zámků dveří, vnějších klik s mechanismem pro otevírání, vnitřních klik, blokovacího zařízení – pojistky.
        - 2.2.1.3 Zařízení nebo prostředky pro záznam otevření dveří.
        - 2.2.1.4 Vybavení pro měření a záznam zrychlení.
      - 2.2.2 Uspořádání zkoušky
        - 2.2.2.1 Kompletní vozidlo nebo karosérii důkladně připevněte na zkušební zařízení tak, že při společném urychlení bude zaručeno, že všechny body křivky nárazového pulsu budou uvnitř koridoru definovaného v tabulce 4-1 a na obr. 4-2.
        - 2.2.2.2 Dveře mohou být uvázány, aby nedošlo k poškození zařízení použitého pro záznam otevření dveří.
        - 2.2.2.3 Instalujte zařízení pro záznam otevření dveří.
        - 2.2.2.4 Zavřete zkoušené dveře a zajistěte, aby zámkové mechanismy dveří byly v poloze úplného zavření, aby dveře nebyly zamčené a aby všechna okna, jsou-li namontována, byla zavřená.
      - 2.2.3 Zkušební směry (viz obr. 4-3)
        - 2.2.3.1 Podélné uspořádání 1: vozidlo nebo karosérii orientujte tak, aby jeho podélná osa souhlasila s osou urychlovacího zařízení, které simuluje čelní náraz.

- 2.2.3.2 Podélné uspořádání 2: vozidlo nebo karosérii orientujte tak, aby jeho podélná osa souhlasila s osou urychlovacího zařízení, které simuluje zadní náraz.
- 2.2.3.3 Příčné uspořádání 1: vozidlo nebo karosérii orientujte tak, aby jeho příčná osa souhlasila s osou urychlovacího zařízení, které simuluje boční náraz na stranu řidiče.
- 2.2.3.4 Příčné uspořádání 2 (pouze pro vozidla s rozdílným uspořádáním dveří na každé straně): vozidlo nebo karosérii orientujte tak, aby jeho příčná osa souhlasila s osou urychlovacího zařízení, které simuluje boční náraz ve směru opačném k popsanému v bodě 2.2.3.3 této přílohy.
- 2.3 Alternativa 3, dynamická zkouška dveří
  - 2.3.1 Zkušební zařízení
    - 2.3.1.1 Sestava dveří včetně alespoň dveří, zámků dveří, vnějších klik s mechanismem pro otevírání, vnitřních klik, blokovacího zařízení – pojistky.
    - 2.3.1.2 Zkušební zařízení na montáž dveří
    - 2.3.1.3 Urychlovací (nebo zpomalovací) zařízení
    - 2.3.1.4 Uchycení
    - 2.3.1.5 Zařízení nebo prostředky pro záznam otevření dveří
    - 2.3.1.6 Vybavení pro měření a záznam zrychlení
  - 2.3.2 Uspořádání zkoušky
    - 2.3.2.1 Namontujte sestavu dveří buď jednotlivě nebo kombinovaně na zkušební zařízení. Každé dveře a západka se namontují tak, aby jejich orientace na vozidle odpovídala požadovanému směru pro zkoušky setrvačným zatížením (bod 2.3.3 této přílohy).
    - 2.3.2.2 Namontujte zkušební zařízení na urychlovací zařízení.
    - 2.3.2.3 Instalujte zařízení pro záznam otevření dveří.
    - 2.3.2.4 Zajistěte, aby zámkové dveří byly v poloze úplného zavření, dveře byly upoutané, nezamčené a aby okno, je-li namontováno, bylo zavřené.
  - 2.3.3 Zkušební směry (viz obr. 4-3)
    - 2.3.3.1 Podélné uspořádání 1: sestavu dveří na urychlovacím zařízení orientujte ve směru čelního nárazu.
    - 2.3.3.2 Podélné uspořádání 2: sestavu dveří na urychlovacím zařízení orientujte ve směru zadního nárazu.
    - 2.3.3.3 Příčné uspořádání 1: sestavu dveří na urychlovacím zařízení orientujte ve směru bočního nárazu na stranu řidiče.
    - 2.3.3.4 Příčné uspořádání 2: sestavu dveří na urychlovacím zařízení orientujte ve směru opačném ke směru popsanému v bodě 2.3.3.3 této přílohy.
    - 2.3.3.5 Svislé uspořádání 1 (použije se u dveří, které se otevírají ve svislém směru): sestavu dveří orientujte tak, aby její svislá osa (je-li namontována na vozidle) souhlasila se směrem osy urychlovacího zařízení simulující náraz při převrácení, kdy síla působí ve směru od horní ke spodní části dveří (jsou-li namontovány na vozidle).

- 2.3.3.6 Svislé uspořádání 2 (použije se u dveří, které se otevírají ve svislém směru): sestavu dveří orientujte tak, aby její svislá osa (je-li namontována na vozidle) souhlasila se směrem osy urychlovacího zařízení simulující náraz při převrácení, kdy síla působí ve směru opačném ke směru popsáném v bodě 2.3.3.5 této přílohy.
- 2.4 Průběh zkoušky pro alternativy 2 a 3
- 2.4.1 Minimální hladina zrychlení 30 g se musí udržovat po dobu nejméně 30 ms, přičemž průběh zrychlení se musí udržovat v koridoru pulsu, jak je určeno v tabulce 4-1 a znázorněno na obr. 4-2.
- 2.4.2 Zkušební zařízení urychlete v následujících směrech:
- 2.4.2.1 Pro zkoušku alternativy 2:
- 2.4.2.1.1 ve směru určeném v bodě 2.2.3.1 této přílohy;
- 2.4.2.1.2 ve směru určeném v bodě 2.2.3.2 této přílohy;
- 2.4.2.1.3 ve směru určeném v bodě 2.2.3.3 této přílohy;
- 2.4.2.1.4 ve směru určeném v bodě 2.2.3.4 této přílohy.
- 2.4.2.2 Pro zkoušku alternativy 3:
- 2.4.2.2.1 ve směru určeném v bodě 2.3.3.1 této přílohy;
- 2.4.2.2.2 ve směru určeném v bodě 2.3.3.2 této přílohy;
- 2.4.2.2.3 ve směru určeném v bodě 2.3.3.3 této přílohy;
- 2.4.2.2.4 ve směru určeném v bodě 2.3.3.4 této přílohy;
- 2.4.2.2.5 ve směru určeném v bodě 2.3.3.5 této přílohy;
- 2.4.2.2.6 ve směru určeném v bodě 2.3.3.6 této přílohy.
- 2.4.3 Pokud puls přesáhne 36 g v jakémkoli časovém bodě a požadavky zkoušky jsou splněny, tak je zkouška považována za platnou.
- 2.4.4 Zajistěte, aby se dveře v průběhu zkoušky neotevřely a nezavřely.

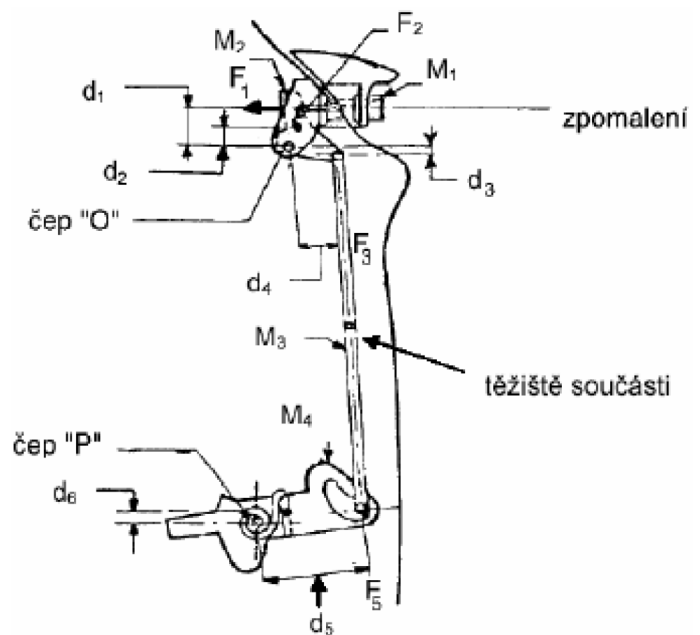
Obrázek 4-1

## Setrvačné zatížení – Příklad výpočtu

Zadání:

Systém zámku dveří vystaven zpomalení 30 g  
 Střední síla působící na pružinu tlačítka = 0,45 N  
 Moment síly pružiny západky = 0,0459 Nm  
 $a = 30 \text{ g (m/s}^2\text{)}$   
 $F = ma = m \cdot 30 \text{ g} = m \cdot 294,2$

$M_1 = 0,0163 \text{ kg}$	$d_1 = 31,50 \text{ mm}$
$M_2 = 0,0227 \text{ kg}$	$d_2 = 10,67 \text{ mm}$
$M_3 = 0,0122 \text{ kg}$	$d_3 = 4,83 \text{ mm}$
$M_4 = 0,0422 \text{ kg}$	$d_4 = 31,50 \text{ mm}$
	$d_5 = 37,59 \text{ mm}$
	$d_6 = 1,90 \text{ mm}$



$$F_1 = M_1 \times a - \text{střední síla pružiny} = (0,0163 \text{ kg} \times 30 \text{ g}) - 0,459 \text{ N} = 0,03 \text{ N}$$

$$F_2 = M_2 \times a = 0,0227 \text{ kg} \times 30 \text{ g} = 0,681 \text{ N}$$

$$F_3 = M_3/2 \times a = 0,0122 \text{ kg}/2 \times 30 \text{ g} = 0,183 \text{ N}$$

$$\begin{aligned} \Sigma M_o &= F_1 \times d_1 + F_2 \times d_2 - F_3 \times d_3 \\ &= 0,03 \times 31,5 + 0,681 \times 10,67 - 0,183 \times 4,83 \\ &= 7,33 \text{ N mm} \end{aligned}$$

$$F_5 = M_o/d_4 = 7,33/31,5 = 0,2328 \text{ N}$$

$$F_6 = M_4 \times a = 0,0422 \text{ kg} \times 30 \text{ g} = 1,266 \text{ N}$$

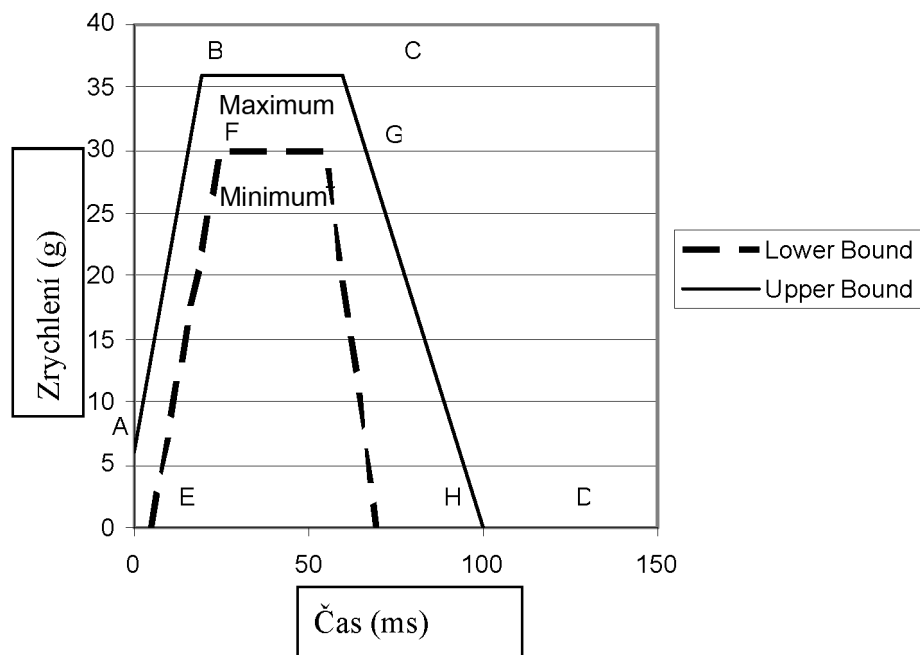
$$\begin{aligned} \Sigma M_o &= \text{moment síly působící na pružinu západky: } (F_5 d_5 + F_6 d_6)/1\,000 \\ &= 0,0459 - (0,2328 \times 37,59 + 1,266 \times 1,9)/1\,000 \\ &= 0,0347 \text{ N m} \end{aligned}$$

Tabulka 4-1

**Koridor pulsu zrychlení**

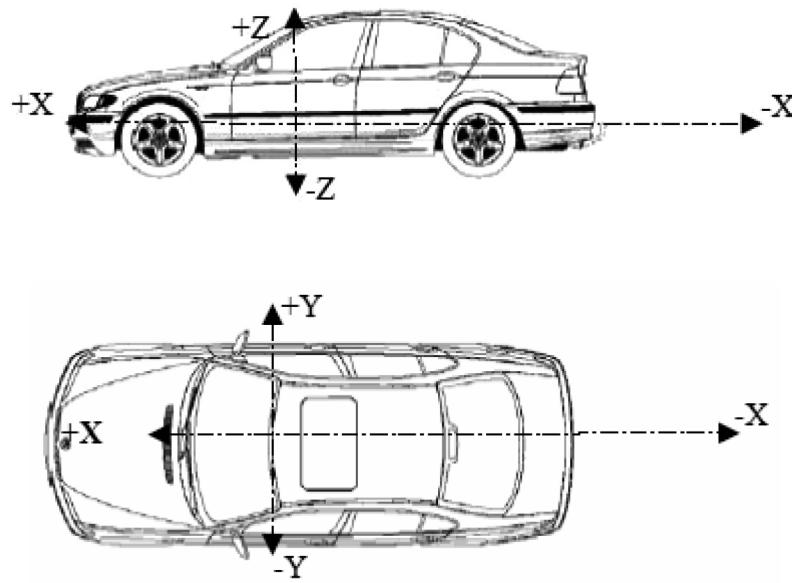
Horní mez			Dolní mez		
Bod	Čas (ms)	Zrychlení (g)	Bod	Čas (ms)	Zrychlení (g)
A	0	6	E	5	0
B	20	36	F	25	30
C	60	36	G	55	30
D	100	0	H	70	0

Obrázek 4-2

**Puls zrychlení****Koridor pulsu zrychlení**

Obrázek 4-3

## Souřadnice referenčního systému vozidla pro zkoušky setrvačnými silami



- X = podélný směr  
Y = příčný směr  
Z = svislý směr



## PŘÍLOHA 5

## POSTUP ZKOUŠKY ZÁVĚSŮ

## 1. ÚČEL

Tyto zkoušky se provádějí pro zjištění schopnosti systémů závěsů snést zkušební zatížení:

a) v podélném a příčném směru a dále

b) pro dveře, které se otevírají ve svislém směru, ve svislém směru na vozidle.

## 2. ZKUŠEBNÍ POSTUP

## 2.1. Vícenásobný systém závěsů

## 2.1.1. Pevnostní zkouška v podélném směru

## 2.1.1.1. Zařízení

## 2.1.1.1.1. Tahové zkušební zařízení

2.1.1.1.2. Typické statické zkušební zařízení je znázorněno na obr. 5-1.

## 2.1.1.2. Postup

2.1.1.2.1. Upevněte systém závěsů na montážní úchyty zkušebního zařízení. Poloha závěsů musí simulovat polohu ve vozidle (úplně zavřené dveře) vzhledem k ose závěsů. Pro účely zkoušky se vzdálenost mezi vnějšími konci druhého závěsu v systému musí nastavit na  $406 \pm 4$  mm. Zatížením se působí uprostřed mezi přímkovým středem části čepu závěsu a přes osu čepu závěsu v podélném směru vozidla (viz obr. 5-2).

2.1.1.2.2. Aplikujte zkušební zatížení rychlostí nepřevyšující 5 mm/min, až je dosaženo požadovaného zatížení. Chyba spočívá v oddělení jednoho ze závěsů. Zaznamenejte maximální dosažené zatížení.

## 2.1.2. Zkouška v příčném směru

## 2.1.2.1. Zařízení

## 2.1.2.1.1. Tahové zkušební zařízení

2.1.2.1.2. Typické statické zkušební zařízení je znázorněno na obr. 5-1.

## 2.1.2.2. Postup

2.1.2.2.1. Upevněte systém závěsů na montážní úchyty zkušebního zařízení. Poloha závěsů musí simulovat polohu ve vozidle (úplně zavřené dveře) vzhledem k ose závěsů. Pro účely zkoušky se vzdálenost mezi vnějšími konci jednoho závěsu v systému k vnějšímu konci druhého závěsu v systému musí nastavit na  $406 \pm 4$  mm. Zatížením se působí uprostřed mezi přímkovým středem části čepu závěsu a přes osu čepu závěsu v příčném směru vozidla (viz obr. 5-2).

2.1.2.2.2. Aplikujte zkušební zatížení rychlostí nepřevyšující 5 mm/min, až je dosaženo požadovaného zatížení. Chyba spočívá v oddělení jednoho ze závěsů. Zaznamenejte maximální dosažené zatížení.

## 2.1.3. Zkouška ve svislém směru (u dveří, které se otevírají ve svislém směru)

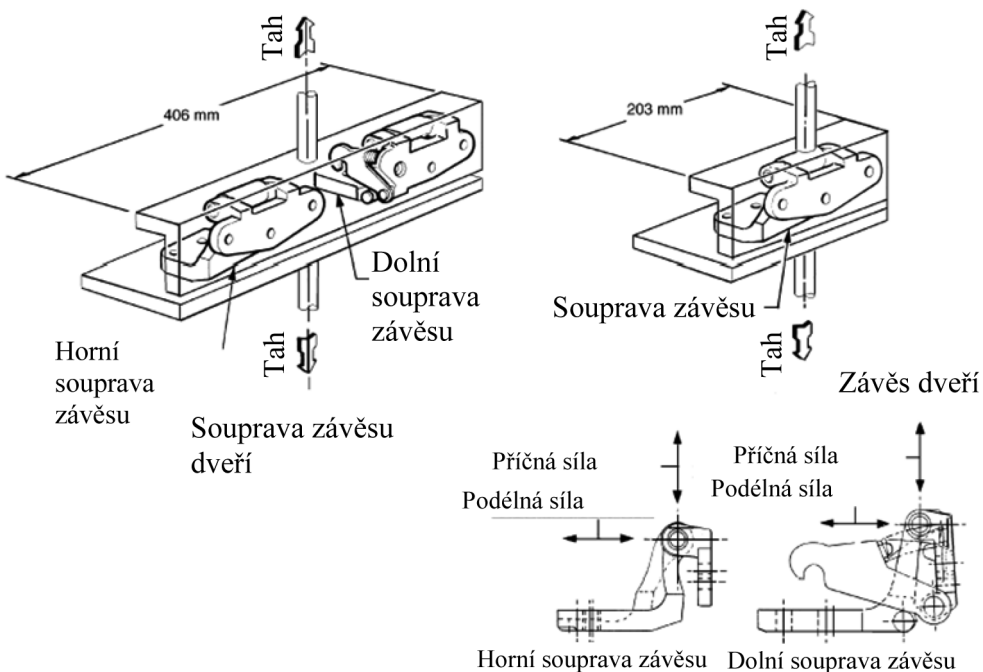
## 2.1.3.1. Zařízení

## 2.1.3.1.1. Tahové zkušební zařízení

- 2.1.3.1.2. Typické statické zkušební zařízení je znázorněno na obr. 5-1.
- 2.1.3.2. Postup
- 2.1.3.2.1. Upevněte systém závěsu na montážní úchyty zkušebního zařízení. Poloha závěsů musí simulovat polohu ve vozidle (úplně zavřené dveře) vzhledem k ose závěsů. Pro účely zkoušky se vzdálenost mezi vnějšími konci jednoho závěsu v systému k vnějšímu konci druhého závěsu v systému musí nastavit na  $406 \pm 4$  mm. Zatížením se působí ve ose čepu závěsu ve směru kolmém k podélnému a příčnému zatížení (viz obr. 5-2).
- 2.1.3.2.2. Aplikujte zkušební zatížení rychlostí nepřevyšující 5 mm/min, až je dosaženo požadovaného zatížení. Chyba spočívá v oddělení jednoho ze závěsů. Zaznamenejte maximální dosažené zatížení.
- 2.2. Vyhodnocení jednotlivého závěsu. Za některých okolností může být nutné zkoušet jednotlivé závěsy závěsového systému. V těchto případech musí výsledky jednotlivých závěsů, zkoušených podle níže uvedených postupů, ukazovat, že požadavky na systém uvedené v bodě 6.1.5.1 tohoto předpisu jsou splněny. (Například jednotlivý závěs z dvojzávěsového systému musí být schopen snést 50 % zatížení požadovaného pro úplný systém.)
- 2.2.1. Zkušební postupy
- 2.2.1.1. Podélné zatížení: upevněte systém závěsů na montážní úchyty zkušebního zařízení. Poloha závěsu musí simulovat polohu ve vozidle (úplně zavřené dveře) vzhledem k ose závěsů. Pro účely zkoušky zatížení působí ve stejné vzdálenosti mezi středem části čepu závěsu a přes osu čepu závěsu v podélném směru vozidla. Aplikujte zkušební zatížení rychlostí nepřevyšující 5 mm/min, až je dosaženo požadovaného zatížení. Chyba spočívá v oddělení jednoho ze závěsů. Zaznamenejte maximální dosažené zatížení.
- 2.2.1.2. Příčné zatížení: upevněte systém závěsů na montážní úchyty zkušebního zařízení. Poloha závěsu musí simulovat polohu ve vozidle (úplně zavřené dveře) vzhledem k ose závěsů. Pro účely zkoušky zatížení působí ve stejné vzdálenosti mezi středem části čepu závěsu a přes osu čepu závěsu v příčném směru vozidla. Aplikujte zkušební zatížení rychlostí nepřevyšující 5 mm/min, až je dosaženo požadovaného zatížení. Chyba spočívá v oddělení jednoho ze závěsů. Zaznamenejte maximální dosažené zatížení.
- 2.2.1.3. Svislé zatížení: upevněte systém závěsů na montážní úchyty zkušebního zařízení. Poloha závěsu musí simulovat polohu ve vozidle (úplně zavřené dveře) vzhledem k ose závěsů. Pro účely zkoušky působí zatížení v ose čepu závěsu ve směru kolmém k podélnému a příčnému zatížení. Aplikujte zkušební zatížení rychlostí nepřevyšující 5 mm/min dokud není dosaženo požadovaného zatížení. Chyba spočívá v oddělení jednoho ze závěsů. Zaznamenejte maximální dosažené zatížení.
- 2.3. Na pianový typ závěsů se nevztahují prostorové požadavky na závěsy a uspořádání zkušebního zařízení se upraví tak, aby zkušební síly působily na celý závěs.

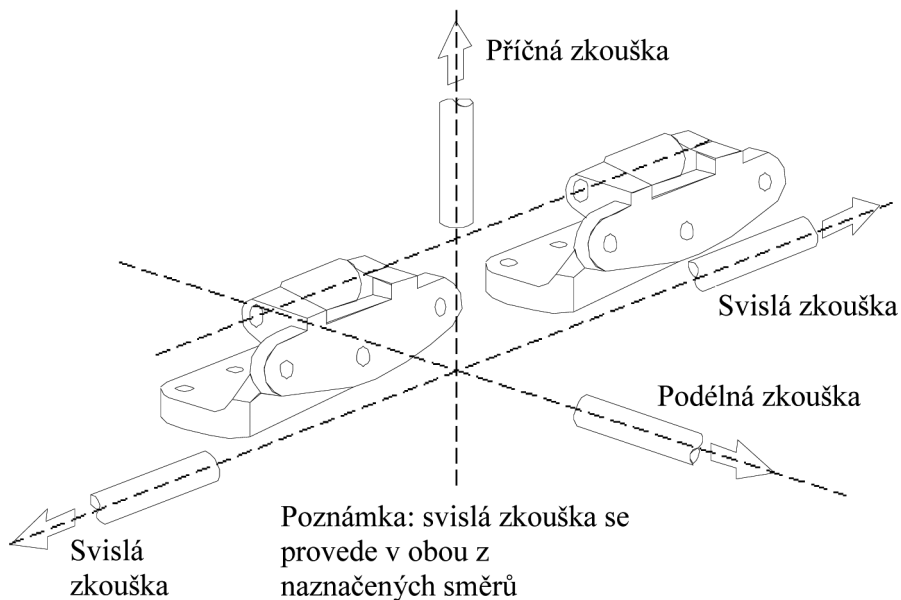
Obr. 5-1

Statická zkušební zařízení



Obr. 5-2

Směry statického zkušebního zatížení pro dveře, které se otevírají ve svislém směru



## PŘÍLOHA 6

**BOČNÍ POSUVNÉ DVEŘE****Úplná zkouška dveří**

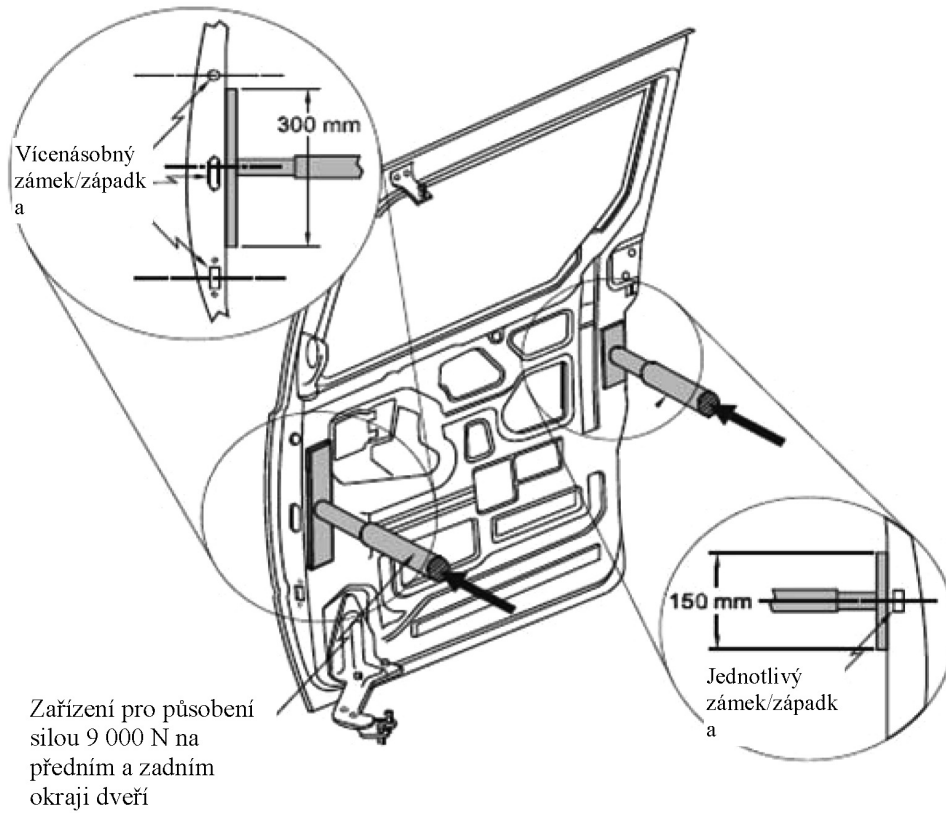
1. ÚČEL

Tato zkouška stanoví minimální požadavky na provedení a postupy zkoušky pro vyhodnocení a zkoušení součástí upevnění posuvných dveří, jsou-li instalovány jak na dveřích, tak na rámu dveří. Tato zkouška doplňuje příslušné zkoušky v příloze 3 a příloze 4.
2. VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ
  - 2.1 Zkoušky jsou prováděny s kompletním vozidlem nebo surovou karosérií s posuvnými dveřmi a jejich součástmi upevnění.
  - 2.2 Zkouška je prováděna s použitím dvou silových zařízení schopných aplikovat vnější příčné síly určené v bodě 6.2.4 tohoto předpisu. Uspořádání zkoušky je na obr. 6-1. Systém pro silové působení obsahuje následující:
    - 2.2.1 Dvě zkušební desky pro působení silou.
    - 2.2.2 Dvě silová zařízení schopná aplikovat vnější příčné zatížení požadované pro minimální posuv 300 mm.
    - 2.2.3 Dva siloměry s dostatečnou kapacitou pro měření aplikovaného zatížení.
    - 2.2.4 Dvě přímočará zařízení pro měření posuvu požadovaná pro měření posuvu silových zařízení v průběhu zkoušky.
    - 2.2.5 Zařízení pro měření separace – rozestupu vnitřní strany dveří a vnější hrany rámu dveří, s rozsahem nejméně 100 mm, při dodržení všech příslušných bezpečnostních a zdravotních požadavků.
3. USPOŘÁDÁNÍ ZKOUŠKY
  - 3.1 Z posuvných dveří odstraňte všechnu výbavu a ozdobné prvky.
  - 3.2 Odstraňte sedadla a jakékoli části interiéru, které mohou překážet montáži a fungování zkušebního zařízení, a všechny obklady sloupků a jakékoli nestrukturální části, které přesahují dveře a mohou způsobit nesprávné umístění desek pro aplikaci síly.
  - 3.3 Namontujte zkušební zařízení a upevněte konstrukci podstavce na podlahu zkoušeného vozidla. Každé zkušební zařízení a přidružený podstavec se při působení síly pevně uchytí na vodorovný povrch podlahy vozidla.
  - 3.4 Určete přední a zadní hranu posuvných dveří nebo jejich přílehlou část karosérie, která obsahuje zámek/západku.
  - 3.5 Zavřete posuvné dveře a zajistěte, že všechny součásti upevnění dveří jsou úplně zasunuty.
  - 3.6 Pro jakoukoli zkoušenou hranu dveří, která obsahuje jeden zámek/západku, se použijí následující postupy:
    - 3.6.1 Zkušební deska je 150 mm dlouhá a 50 mm široká, tloušťka nejméně 15 mm; hrany desky jsou zaobleny s rádiusem  $6 \pm 1$  mm.
    - 3.6.2 Umístěte zkušební zařízení a zkušební desku pro působení silou proti dveřím tak, aby působící síla byla vodorovná, kolmá k podélné ose vozidla a svisle byla soustředěna na část zámku/západky namontovanou ve dveřích.

- 3.6.3 Zkušební deska pro působení silou se umístí tak, aby její dlouhá strana byla co možná nejbliže k vnitřní hraně dveří a rovnoběžná s ní, ale nikoliv tak, aby přední strana desky byla dále než 12,5 mm od vnitřní hrany dveří.
- 3.7 Pro jakoukoli zkoušenou hranu dveří, která obsahuje více než jeden zámek/západku, se použijí následující postupy:
- 3.7.1 Zkušební deska pro působení silou je 300 mm dlouhá a 50 mm široká, tloušťka nejméně 15 mm; hrany desky jsou zaobleny s rádiusem  $6 \pm 1$  mm.
- 3.7.2 Umístěte zkušební zařízení a zkušební desku pro působení silou proti dveřím tak, aby působící síla byla vodorovná, kolmá k podélné ose vozidla a svisle byla soustředěná do středu mezi vnější kraje soupravy zámek/západka.
- 3.7.3 Zkušební deska pro působení silou se umístí tak, aby její dlouhá strana byla co možná nejbliže k vnitřní hraně dveří a rovnoběžná s ní, ale nikoliv tak, aby přední strana desky byla dále než 12,5 mm od vnitřní hrany dveří.
- 3.8 Pro jakoukoli zkoušenou hranu dveří, která neobsahuje alespoň jeden zámek/západku se použijí následující postupy:
- 3.8.1 Zkušební deska pro působení silou je 300 mm dlouhá a 50 mm široká, tloušťka nejméně 15 mm.
- 3.8.2 Umístěte zkušební zařízení a zkušební desku proti dveřím tak, aby působící síla byla vodorovná, kolmá k podélné ose vozidla a svisle soustředěná do středu podél délky hrany dveří, zajistěte, aby že se zkušební zařízení vyhnulo kontaktu se zasklením okna.
- 3.8.3 Zkušební deska pro působení silou se umístí co možná nejbliže k hraně dveří. Není nutné, aby zkušební deska byla ve svislé poloze.
- 3.9 Dveře jsou odemknuté. Na posuvné dveře nebo jakékoli jejich součásti se nesmí upevňovat nebo přiváret žádné další přípravky nebo součásti.
- 3.10 Připevňte zařízení pro měření rozestupu dveří, které se použije pro určení velikosti rozestupu v průběhu zkoušky.
- 3.11 Umístěte konstrukci zkušebního zařízení tak, aby zkušební desky byly v kontaktu s vnitřní stranou posuvných dveří.
4. ZKUŠEBNÍ POSTUP
- 4.1 Vysouvejte každé zkušební zařízení rychlostí do 2 000 N za minutu podle specifikace výrobce, až do dosažení síly 9 000 N na každém zkušebním zařízení nebo dokud kterékoli zařízení nedosáhne celkového posuvu 300 mm.
- 4.2 Pokud jedno ze zkušebních zařízení dosáhne cílové hodnoty síly 9 000 N dříve než to druhé, udržujte tuto cílovou hodnotu 9 000 N, dokud síla druhého zkušebního zařízení nedosáhne 9 000 N.
- 4.3 Jakmile obě zkušební zařízení dosáhnou 9 000 N, zastavte vysouvání zařízení a udržujte výsledné zatížení minimálně po dobu 10 sekund.
- 4.4 Udržujte polohu zkušebního zařízení podle bodu 4.3 a v průběhu 60 sekund změřte rozestup mezi vnější hranou rámu dveří a vnitřní stranou dveří po obvodu dveří.

Obr. 6-1

Boční posuvné dveře, zkušební postup pro kompletní vozidlo (Poznámka: posuvné dveře jsou zobrazeny jako vyjmuté z vozidla)



Pouze původní texty EHK/OSN mají podle mezinárodního veřejného práva právní účinek. Status a datum vstupu tohoto předpisu v platnost je zapotřebí ověřit v nejnovější verzi dokumentu EHK/OSN o statusu TRANS/WP.29/343, který je k dispozici na internetové adrese:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

## **Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK/OSN) č. 18 – Jednotná ustanovení pro schvalování motorových vozidel z hlediska jejich ochrany proti neoprávněnému použití**

Zahrnující veškerá platná znění až po:

doplněk 2 k sérii změn 03 – datum vstupu v platnost: 15. říjen 2008

### OBSAH

#### PŘEDPIS

1. Oblast působnosti
2. Definice
3. Žádost o schválení
4. Schválení
5. Všeobecné požadavky
6. Zvláštní požadavky
7. Změna typu vozidla a rozšíření schválení
8. Postupy kontroly shodnosti výroby
9. Postihy za neshodnost výroby
10. Definitivní ukončení výroby
11. Doplnková zařízení
12. Přejícná ustanovení
13. Názvy a adresy technických zkušeben, odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek, a správních orgánů

#### PŘÍLOHY

- Příloha 1 – Zpráva o udělení, rozšíření, zamítnutí či odejmutí schválení nebo o definitivním ukončení výroby typu vozidla, pokud jde o jeho ochranu proti neoprávněnému použití, podle předpisu č. 18
- Příloha 2 – Příklady uspořádání značek schválení typu
- Příloha 3 – Postup zkoušky opotřebení ochranných zařízení působících na řízení

1. OBLAST PŮSOBNOSTI
  - 1.1 Tento předpis platí pro motorová vozidla vybavená nejméně třemi koly, s výjimkou vozidel kategorií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> <sup>(1)</sup>, z hlediska jejich ochrany proti neoprávněnému použití.
  - 1.2 Vozidla schválená podle ustanovení části I předpisu č. 116 se pokládají za vozidla splňující tento předpis.
2. DEFINICE

Pro účely tohoto předpisu:

  - 2.1 „Schválení vozidla“ znamená schválení typu vozidla z hlediska jeho ochrany proti neoprávněnému použití.
  - 2.2 „Typ vozidla“ znamená motorová vozidla kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>, která se neliší v takových zásadních ohledech, jako jsou:

<sup>(1)</sup> Jak je definováno v příloze 7 konsolidovaného usnesení o konstrukci vozidel (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).

- 2.2.1 údaje výrobce o typu vozidla;
- 2.2.2 uspořádání a konstrukce součásti (součástí) vozidla, na které působí ochranné zařízení;
- 2.2.3 typ ochranného zařízení.
- 2.3 „Ochranné zařízení“ znamená systém, jehož účelem je zabránit neoprávněnému běžnému spuštění motoru nebo použití jiného zdroje hlavní hnací energie vozidla, v kombinaci s nejméně jedním systémem, který:
- a) blokuje řízení, nebo
  - b) blokuje převodové ústrojí, nebo
  - c) blokuje řazení rychlostí, nebo
  - d) uvede do činnosti brzdy.
- V případě systému, který uvede do činnosti brzdy, nesmí odstavení zařízení z činnosti automaticky uvolnit brzdy, jestliže to není záměrem řidiče.
- 2.4 „Řízení“ znamená volant, sloupek řízení a kryt jeho příslušenství, hřídel volantu, převodku řízení a všechny ostatní konstrukční části, které přímo ovlivňují účinnost ochranného zařízení.
- 2.5 „Kombinace“ znamená jednu z variant blokovacího systému zvlášť navržených a vyrobených pro daný účel, která při správném nastavení k činnosti umožňuje uvést do činnosti tento blokovací systém.
- 2.6 „Klíč“ znamená jakékoli zařízení konstruované a vyrobené k ovládání uzamykacího systému, který je konstruován a vyroben tak, aby mohl být ovládán pouze tímto zařízením.
3. ŽÁDOST O SCHVÁLENÍ
- 3.1 Žádost o schválení typu vozidla z hlediska jeho ochranného zařízení proti neoprávněnému použití předkládá výrobce vozidla nebo jeho řádně pověřený zástupce.
- 3.2 K žádosti musí být přiloženy níže uvedené dokumenty v trojím vyhotovení a s následujícími údaji:
- 3.2.1 podrobný popis typu vozidla z hlediska uspořádání a konstrukce ovládacího zařízení nebo části, na které působí ochranné zařízení;
- 3.2.2 výkresy ochranného zařízení a jeho montáže ve vozidle, vyhotovené ve vhodném měřítku a dostatečně podrobné;
- 3.2.3 technický popis zařízení.
- 3.3 Technické zkušební odpovědné za provádění schvalovacích zkoušek se předá:
- 3.3.1 vozidlo představující typ, který má být schválen, jestliže to požaduje technická zkušebna, a také
- 3.3.2 na vyžádání technické zkušebny takové součásti vozidla, které zkušebna pokládá za podstatné pro zkoušky předepsané v oddílech 5 a 6 tohoto předpisu.
4. SCHVÁLENÍ
- 4.1 Schválení pro daný typ vozidla se udělí, jestliže vozidlo předané ke schválení podle tohoto předpisu splňuje požadavky oddílů 5 a 6.
- 4.2 Každému schválenému typu se přidělí číslo schválení. Jeho první dvě číslice (v současnosti 03, které odpovídají sérii změn 03, jež vstoupila v platnost dne 23. června 2005) udávají sérii změn, která zahrnuje nejnovější zásadní technické změny předpisu v době vydání schválení. Táž smluvní strana nesmí přidělit stejné číslo buď stejnému typu vozidla vybavenému jiným typem ochranného zařízení nebo v němž je ochranné zařízení jinak namontováno, nebo jinému typu vozidla.



- 4.3 Zpráva o schválení nebo o odmítnutí schválení typu vozidla podle tohoto předpisu se zašle smluvním stranám dohody, které používají tento předpis, na formuláři podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu, spolu s výkresy ochranného zařízení a jeho montáže, které předložil žadatel o schválení, ve formátu nepřesahujícím A4 (210 mm × 297 mm) nebo složené na tento formát a vyhotovené ve vhodném měřítku.
- 4.4 Na každém vozidle shodném s typem vozidla schváleným podle tohoto předpisu se zřetelně a na snadno přístupném místě uvedeném ve zprávě o schválení vyznačí mezinárodní značka schválení typu, která se skládá z:
- 4.4.1 kružnice, v níž je písmeno „E“, za kterým následuje rozlišovací číslo státu, který schválení udělil<sup>(1)</sup>;
- 4.4.2 čísla tohoto předpisu, za nímž následuje písmeno „R“, pomlčka a číslo schválení, umístěné vpravo od kružnice předepsané v odstavci 4.4.1.
- 4.5 Je-li vozidlo shodné s typem vozidla schváleným podle jednoho nebo několika jiných předpisů připojených k dohodě ve státě, který udělil schválení podle tohoto předpisu, nemusí se značka předepsaná v odstavci 4.4.1 opakovat. V takovém případě se čísla předpisů a schválení a doplňkové symboly pro všechny předpisy, podle nichž bylo uděleno schválení ve státě, který udělil schválení podle tohoto předpisu, uvedou ve svislých sloupcích vpravo od značky předepsané v odstavci 4.4.1.
- 4.6 Značka schválení musí být zřetelně čitelná a nesmazatelná.
- 4.7 Značka schválení se umístí v blízkosti štítku nebo přímo na štítek s údaji o vozidle, kterým vozidlo opatřil výrobce.
- 4.8 V příloze 2 tohoto předpisu jsou uvedeny příklady uspořádání značek schválení.
5. VŠEOBECNÉ POŽADAVKY
- 5.1 Ochranné zařízení musí být konstruováno tak, aby bylo nezbytné vyřadit je z činnosti, má-li se umožnit:
- 5.1.1 spuštění motoru obvyklým ovládacím zařízením a
- 5.1.2 řízení, pohon nebo pohyb vozidla dopředu jeho vlastním pohonem.
- 5.1.3 Požadavek odstavce 5.1 může být splněn současně s úkony popsány v odstavcích 5.1.1 a 5.1.2, nebo před nimi.
- 5.2 Požadavky odstavce 5.1 musí být možno splnit při použití jediného klíče.
- 5.3 S výjimkou případu podle odstavce 6.1.5 nesmí systém ovládaný klíčem zasunutým do zámku dovolit vytažení klíče, dokud nebylo ochranné zařízení podle odstavce 5.1 uvedeno do činnosti nebo nastaveno k činnosti.

<sup>(1)</sup> 1 pro Německo, 2 pro Francii, 3 pro Itálii, 4 pro Nizozemsko, 5 pro Švédsko, 6 pro Belgie, 7 pro Maďarsko, 8 pro Českou republiku, 9 pro Španělsko, 10 pro Srbsko a Černou Horu, 11 pro Spojené království, 12 pro Rakousko, 13 pro Lucembursko, 14 pro Švýcarsko, 15 (neobsazeno), 16 pro Norsko, 17 pro Finsko, 18 pro Dánsko, 19 pro Rumunsko, 20 pro Polsko, 21 pro Portugalsko, 22 pro Ruskou federaci, 23 pro Řecko, 24 pro Irsko, 25 pro Chorvatsko, 26 pro Slovinsko, 27 pro Slovensko, 28 pro Bělorusko, 29 pro Estonsko, 30 (neobsazeno), 31 pro Bosnu a Hercegovinu, 32 pro Lotyšsko, 33 (neobsazeno), 34 pro Bulharsko, 35 (neobsazeno), 36 pro Litvu, 37 pro Turecko, 38 (neobsazeno), 39 pro Ázerbájdžán, 40 pro Bývalou jugoslávskou republiku Makedonii, 41 (neobsazeno), 42 pro Evropské společenství (schválení udělují členské státy za použití příslušného symbolu EHK), 43 pro Japonsko, 44 (neobsazeno), 45 pro Austrálii, 46 pro Ukrajinu, 47 pro Jihoafrickou republiku, 48 pro Nový Zéland, 49 pro Kypr, 50 pro Maltu a 51 pro Korejskou republiku. Dalším zemím se přidělí po sobě následující čísla chronologicky v pořadí, v jakém ratifikují Dohodu o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat a/nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel, nebo v pořadí, v jakém k uvedenému dohodě přistoupí. Takto přidělená čísla sdělí generální tajemník Organizace spojených národů smluvním stranám dohody.

- 5.4 Ochranné zařízení podle odstavce 5.1 a součásti vozidla, na něž působí, musí být konstruovány tak, aby nemohly být rychle a nenápadně vypnuty, vyřazeny z činnosti nebo zničeny, například použitím levných nástrojů, zařízení nebo přístrojů, které lze snadno ukrýt a které jsou snadno dostupné veřejnosti.
- 5.5 Ochranné zařízení musí být do vozidla namontováno jako součást původního vybavení (tj. jako zařízení instalované výrobcem vozidla před prvním maloobchodním prodejem). Musí být instalováno tak, aby v zablokováném stavu i po sejmutí jeho krytu bylo možno je rozmontovat pouze speciálními nástroji. Jestliže by bylo možné vyřadit ochranné zařízení z činnosti odstraněním šroubů, musí být tyto šrouby, pokud nejde o neodnímatelné šrouby, zakryty díly zablokováného ochranného zařízení.
- 5.6 Systém uzamykaný klíčem musí umožnit nejméně 1 000 různých kombinací klíče nebo počet kombinací rovnající se celkovému počtu ročně vyráběných vozidel, je-li tento nižší než 1 000. U vozidel jednoho typu se každá kombinace smí vyskytnout zhruba jedenkrát v 1 000 případech.
- 5.7 Kódování klíče a zámku nesmí být viditelné.
- 5.8 Zámek musí být konstruován, vyroben a instalován tak, aby otáčení vložkou zámku, je-li v uzamčené poloze, točivým momentem menším než 2,45 Nm nebylo možné ničím jiným než příslušným klíčem; a zároveň tak, aby:
- 5.8.1 u vložek zámků s kolíčkovými západkami nebyly vedle sebe umístěny více než dvě shodné západky působící týmž směrem a v zámku se nevyskytovalo více než 60 % shodných západek,
- 5.8.2 u vložek zámků s kotoučovými západkami nebyly vedle sebe umístěny více než dvě shodné západky působící týmž směrem a v zámku se nevyskytovalo více než 50 % shodných západek.
- 5.9 Ochranná zařízení musí být vyrobena tak, aby při pohybu vozidla bylo vyloučeno jakékoli riziko náhodného zablokování, které by mohlo ohrozit zejména bezpečnost.
- 5.9.1 Zařízení proti neoprávněnému použití vozidla nesmí být možno aktivovat, aniž by byly nejprve vypnuty ovládače motoru a pak následoval úkon, který není spojitým pokračováním postupu zastavování motoru, nebo aniž by byly nejprve vypnuty ovládače motoru, jestliže vozidlo stojí se zabrzděnou parkovací brzdou, nebo pokud rychlost vozidla nepřekračuje 4 km/h.
- 5.9.2 U ochranných zařízení působících na řízení, převodové ústrojí, ovládač řazení rychlostí nebo brzdy, která se aktivují vytažením klíče, buď musí být před jejich aktivací nutné vysunutí klíče nejméně o 2 mm, nebo musí být dotyčně zařízení vybaveno pojistným zařízením, které zabrání náhodnému úplnému nebo částečnému vytažení klíče.
- 5.9.3 Odstavce 5.8, 5.8.1 nebo 5.8.2 a 5.9.2 platí jen pro zařízení, která používají mechanické klíče.
- 5.10 Použití doplňkového zdroje energie je přípustné pouze k zablokování a/nebo odblokování ochranného zařízení. Zařízení musí být udržováno v pracovní poloze jen mechanickými prostředky.
- 5.11 Motor vozidla nesmí být možno spustit běžnými způsoby, dokud nebylo ochranné zařízení vyřazeno z činnosti.
- 5.12 Zařízení, která brání neoprávněnému použití vozidla tím, že nedovolí uvolnění brzd, jsou přípustná jen tehdy, pokud jsou činné části brzd drženy v poloze zabrzdění výhradně mechanickými prostředky. V takovém případě neplatí ustanovení odstavce 5.11.
- 5.13 Jestliže je ochranný systém vybaven výstražným zařízením pro řidiče, musí se toto zařízení uvést v činnost, otevrou-li se dveře na straně řidiče, pokud ochranné zařízení nebylo aktivováno a klíč nebyl vytažen.

6. ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY
- Kromě všeobecných požadavků stanovených v oddílu 5 musí ochranné zařízení splňovat tyto zvláštní požadavky:
- 6.1 Ochranná zařízení působící na řízení
- 6.1.1 Ochranné zařízení, které působí na řízení, musí řízení zablokovat.
- 6.1.2 Je-li ochranné zařízení nastaveno k činnosti, nesmí být možné zabránit jeho fungování.
- 6.1.3 Ochranné zařízení musí nadále splňovat požadavky odstavců 5.9, 6.1.1, 6.1.2 a 6.1.4 poté, co bylo podrobeno 2 500 cyklům zablokování a odblokování v rámci zkoušky opotřeбенí specifikované v příloze 3.
- 6.1.4 Ochranné zařízení musí být po nastavení k činnosti dostatečně pevné, aby bez poškození mechanismu řízení, které by mohlo ohrozit bezpečnost, vydrželo působení točivého momentu 200 Nm kolem osy hřídele volantu v obou směrech za statických podmínek.
- 6.1.5 Ochranné zařízení, u něhož lze klíč vyjmout v jiné poloze, než ve které je řízení zablokováno, musí být konstruováno tak, aby úkon potřebný k dosažení této polohy a vytažení klíče nemohl být proveden neúmyslně.
- 6.2 Ochranná zařízení působící na převodové ústrojí nebo brzdy
- 6.2.1 Ochranné zařízení působící na převodové ústrojí musí zabránit otáčení hnacích kol vozidla.
- 6.2.2 Zařízení proti neoprávněnému použití, které působí na brzdy, musí zajistit brzdění nejméně jednoho kola na každé straně nejméně jedné nápravy.
- 6.2.3 Je-li ochranné zařízení nastaveno k činnosti, nesmí být možné zabránit jeho fungování.
- 6.2.4 Je-li klíč v zámku ochranného zařízení, nesmí být možno náhodně zablokovat převodové ústrojí nebo zabrzdit brzdy, a to ani tehdy, jestliže bylo uvedeno do činnosti nebo nastaveno k činnosti zařízení zabraňující spuštění motoru. To neplatí, jsou-li požadavky odstavce 6.2 tohoto předpisu plněny zařízeními používanými navíc k jinému účelu a zablokování nebo zabrzdění za výše uvedených podmínek je potřebné pro tuto doplňkovou funkci (např. elektrickou parkovací brzdu).
- 6.2.5 Ochranné zařízení musí být konstruováno a vyrobeno tak, aby zůstalo plně účinné i po určitém stupni opotřeбенí následkem 2 500 cyklů zablokování a odblokování. V případě ochranného zařízení působícího na brzdy se to týká každé mechanické nebo elektrické podsestavy zařízení.
- 6.2.6 Ochranné zařízení, u něhož lze vyjmout klíč v jiné poloze, než ve které je zablokováno převodové ústrojí nebo jsou zabrzděny brzdy, musí být konstruováno tak, aby úkon potřebný k dosažení této polohy a k vyjmutí klíče nemohl být proveden neúmyslně.
- 6.2.7 V případě, kdy je použito ochranné zařízení působící na převodové ústrojí, musí být toto zařízení dostatečně pevné, aby bez poškození, které by mohlo ohrozit bezpečnost, odolalo v obou směrech a za statických podmínek působení točivého momentu o 50 % většího než je maximální moment, který může zpravidla působit na převodové ústrojí. Při stanovení hodnoty tohoto zkušebního točivého momentu je třeba brát v úvahu nikoli maximální moment motoru, nýbrž maximální moment, který může být přenášen spojkou nebo automatickou převodovkou.
- 6.2.8 V případě, kdy je vozidlo vybaveno ochranným zařízením, které působí na brzdy, musí být toto zařízení schopno udržet vozidlo ve stojícím stavu při sklonu 18 % ve směru nahoru i dolů.
- 6.2.9 Je-li vozidlo vybaveno ochranným zařízením, které působí na brzdy, nepokládají se požadavky tohoto předpisu za odchylku od požadavků předpisů č. 13 nebo 13-H, a to ani v případě poruchy.
- 6.3 Ochranná zařízení působící na řazení rychlosti
- 6.3.1 Ochranné zařízení působící na řazení rychlostí musí být schopno zabránit jakémukoli přeřazení rychlosti.

- 6.3.2 U převodovek s ručním řazením musí být možno zablokovat řadicí páku pouze v poloze pro zpětný chod; kromě toho je přípustné blokování v neutrální poloze.
- 6.3.3 U automatických převodovek s parkovací polohou musí být možno zablokovat mechanismus pouze v parkovací poloze; kromě toho je přípustné blokování v neutrální poloze a/nebo v poloze pro zpětný chod.
- 6.3.4 U automatických převodovek nevybavených parkovací polohou musí být možno zablokovat mechanismus pouze v těchto polohách: neutrální a/nebo pro zpětný chod.
- 6.3.5 Ochranné zařízení musí být konstruováno a vyrobeno tak, aby zůstalo plně účinné i po určitém stupni opotřebení následkem 2 500 cyklů zablokování a odblokování.

## 7. ZMĚNA TYPU VOZIDLA A ROZŠÍŘENÍ SCHVÁLENÍ

- 7.1 Každá změna typu vozidla musí být oznámena správnímu orgánu, který schválil tento typ vozidla.

Tento orgán potom může buď:

- 7.1.1 usoudit, že provedené úpravy zřejmě nemají patrný nepříznivý vliv, a že v každém případě ochranné zařízení stále vyhovuje požadavkům, nebo
- 7.1.2 vyžadovat od technické zkušebny odpovědné za provádění zkoušek nový zkušební protokol.
- 7.2 Potvrzení nebo odmítnutí schválení s udáním změn se zašle smluvním stranám dohody, které používají tento předpis, postupem podle odstavce 4.3.
- 7.3 Příslušný orgán, který vydává rozšíření schválení, přidělí každému formuláři zprávy o takovém rozšíření pořadové číslo.

## 8. POSTUPY KONTROLY SHODNOSTI VÝROBY

Postupy kontroly shodnosti výroby se musí shodovat s postupy stanovenými v dodatku 2 k dohodě (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) a musí splňovat následující požadavky:

- 8.1 vozidla schválená podle tohoto předpisu, pokud jde o jejich ochranu proti neoprávněnému použití, musí být vyrobena tak, aby byla shodná se schváleným typem prostřednictvím splnění požadavků stanovených výše v oddílech 5 a 6.

## 9. POSTIHY ZA NESHODNOST VÝROBY

- 9.1 Schválení udělené pro typ vozidla podle tohoto předpisu může být odejmuto, jestliže nejsou dodrženy požadavky výše uvedeného oddílu 8.
- 9.2 Pokud smluvní strana dohody, která používá tento předpis, odejme schválení, které dříve udělila, musí o tom ihned informovat ostatní smluvní strany, které používají tento předpis, na formuláři zprávy podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.

## 10. DEFINITIVNÍ UKONČENÍ VÝROBY

Jestliže držitel schválení zcela ukončí výrobu typu vozidla schváleného podle tohoto předpisu, musí o tom informovat orgán, který schválení udělil. Po obdržení příslušného sdělení o tom uvedený orgán informuje ostatní smluvní strany dohody, které používají tento předpis, na formuláři zprávy podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.

## 11. DOPLŇKOVÁ ZAŘÍZENÍ

11.1 Schválení podle tohoto předpisu může být uděleno pro ochranné zařízení doplňkově vybavené zvukovým nebo optickým výstražným zařízením nebo pro volitelnou instalaci doplňkových zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití vozidla za podmínky, že tato doplňková zařízení vyžadují zvláštní prostředky pro jejich aktivaci. Smluvní strany dohody, které používají tento předpis, se nepovažují za omezené článkem 3 dohody, k níž je předpis přílohou, v možnosti zákazu takových doplňkových zařízení na jimi registrovaných vozidlech.

11.2 Jestliže se ochranné zařízení doplňkově vybaví vnějším zvukovým a/nebo optickým výstražným zařízením, musí být signály vydávané výstražným zařízením krátké a musí automaticky skončit nejdéle po 30 sekundách; mohou se obnovit pouze tehdy, je-li zařízení znovu aktivováno. Kromě toho,

11.2.1 jestliže je signál zvukový, může být vydáván zvukovým výstražným zařízením, které je normálně instalováno ve vozidle;

11.2.2 jestliže je signál optický:

11.2.2.1 buď musí být vytvářen pouze přerušovaným svícením potkávacích světel vozidla, nebo

11.2.2.2 musí splňovat požadavky odstavců 11.2.2.2.1 a 11.2.2.2.2.

11.2.2.2.1 Trvání optického signálu

Optický signál musí být vyslán po dobu od 25 sekund do 5 minut od okamžiku spuštění výstražné signalizace. Odstavením poplašného systému musí být signál okamžitě přerušen.

11.2.2.2.2 Druh optického signálu

Blikání všech směrových světel a/nebo osvětlení prostoru pro cestující ve vozidle, včetně všech světel v tomtéž elektrickém okruhu.

Spouštěcí kmitočet:  $2 \pm 1$  Hz

S ohledem na zvukový signál jsou přípustné rovněž signály asynchronní.

Doba svícení = doba zhasnutí  $\pm 10$  %.

## 12. PŘECHODNÁ USTANOVENÍ

Žádná smluvní strana, která používá tento předpis, nesmí odmítnout typ vozidla kategorií jiných než  $M_1$  a  $N_1$  schválený podle sérií změn 01 a 02 tohoto předpisu.

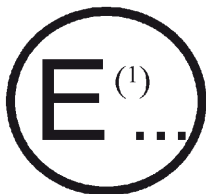
## 13. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH ZKUŠEBEN, ODPOVĚDNÝCH ZA PROVÁDĚNÍ SCHVALOVACÍCH ZKOUŠEK, A SPRÁVNÍCH ORGÁNŮ

Smluvní strany dohody, které používají tento předpis, sdělí sekretariátu OSN názvy a adresy technických zkušeben pro schvalovací zkoušky a správních orgánů, které udělují schválení a kterým se zasílají zprávy o udělení schválení nebo o rozšíření, odmítnutí či odejmutí schválení vydaného v jiných státech.

## PŘÍLOHA 1

## ZPRÁVA

(Maximální formát: A4 (210 × 297 mm))



Vydal:            název správního orgánu:

.....  
 .....  
 .....

ve věci <sup>(2)</sup>:    UDĚLENÍ SCHVÁLENÍ  
                   ROZŠÍŘENÍ SCHVÁLENÍ  
                   ZAMÍTNUTÍ SCHVÁLENÍ  
                   ODEJMUTÍ SCHVÁLENÍ  
                   DEFINITIVNÍ UKONČENÍ VÝROBY

typu vozidla z hlediska jeho ochrany proti neoprávněnému použití podle předpisu č. 18.

Schválení č.: ..... Rozšíření č.: .....

1. Výrobní nebo obchodní značka motorového vozidla: .....
2. Typ vozidla: .....
3. Název a adresa výrobce: .....
4. Popřípadě název a adresa zástupce výrobce: .....
5. Stručný popis ochranného zařízení, jeho montáže a dílu vozidla nebo funkce, na které toto zařízení působí (kromě na startování motoru), např. řízení/řazení rychlostních stupňů/převodové ústrojí <sup>(2)</sup>: .....
6. Vozidlo je doplňkově vybaveno zvukovým/optickým <sup>(2)</sup> výstražným zařízením tohoto typu: .....
7. Vozidlo předáno ke schválení dne: .....
8. Technická zkušebna odpovědná za provedení schvalovacích zkoušek: .....
9. Datum zprávy vydané touto zkušebnou: .....
10. Číslo zprávy vydané touto zkušebnou: .....
11. Schválení uděleno/rozšířeno/zamítnuto/odejmuto <sup>(2)</sup> .....
12. Důvod(y) rozšíření schválení: .....
13. Umístění značky schválení na vozidle: .....

14. Místo: .....
15. Datum: .....
16. Podpis: .....
17. K této zprávě je přiložen seznam dokumentů opatřených výše uvedeným číslem schválení a uložených u správního orgánu, který udělil schválení typu, a které lze obdržet na vyžádání.

\_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup> Rozlišovací číslo země, která schválení udělila/rozšířila/zamítla/odejmula (viz ustanovení o schválení v tomto předpisu).

<sup>(2)</sup> Nehodící se škrtněte.

## PŘÍLOHA 2

## PŘÍKLADY USPOŘÁDÁNÍ ZNAČEK SCHVÁLENÍ TYPU

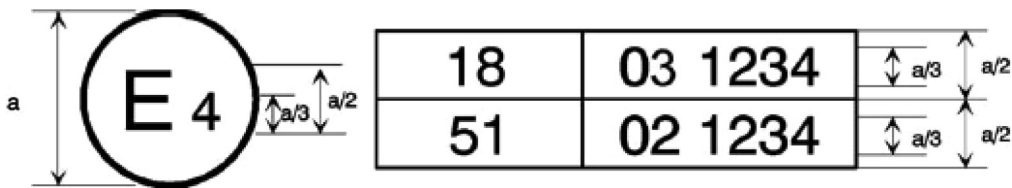
## VZOR A



$a = 8 \text{ mm min.}$

Výše uvedená značka schválení umístěná na vozidle potvrzuje, že dotčený typ vozidla byl schválen v Nizozemsku (E 4) podle předpisu č. 18 pod číslem 031234. První dvě číslice (03) čísla schválení udávají, že schválení bylo uděleno podle požadavků předpisu č. 18 ve znění série změn 03.

## VZOR B



$a = 8 \text{ mm min.}$

Výše uvedená značka schválení umístěná na vozidle potvrzuje, že dotčený typ vozidla byl schválen v Nizozemsku (E 4) podle předpisů č. 18 a 51 <sup>(1)</sup>. První dvě číslice schválení udávají, že v den, kdy byla schválení udělena, zahrnoval předpis č. 18 sérii změn 03, zatímco předpis č. 51 zahrnoval sérii změn 02.

<sup>(1)</sup> Druhé číslo je uvedeno pouze jako příklad.



## PŘÍLOHA 3

**POSTUP ZKOUŠKY OPOTŘEBENÍ OCHRANNÝCH ZAŘÍZENÍ PŮSOBÍCÍCH NA ŘÍZENÍ**

## 1. ZKUŠEBNÍ ZAŘÍZENÍ

Zkušební zařízení se skládá z:

- 1.1 přípravku vhodného k namontování vzorku kompletního řízení s připojeným ochranným zařízením definovaným v odstavci 2.3 tohoto předpisu;
- 1.2 prostředku pro nastavení ochranného zařízení k činnosti a pro vyřazení z činnosti, který zahrnuje použití klíče;
- 1.3 prostředku k natočení hřídele volantu vzhledem k ochrannému zařízení.

## 2. POSTUP ZKOUŠKY

- 2.1 Vzorek kompletního řízení s ochranným zařízením se upevní do přípravku podle odstavce 1.1.
- 2.2 Jeden cyklus zkoušky se skládá z těchto úkonů:
  - 2.2.1 Výchozí postavení. Ochranné zařízení se vyřadí z činnosti a hřídel volantu se otáčením uvede do polohy, která znemožňuje blokovací funkci ochranného zařízení, pokud nejde o typ umožňující zablokování v kterékoli poloze řízení.
  - 2.2.2 Nastavení k činnosti. Ochranné zařízení se ze stavu odstavení uvede do stavu nastavení k činnosti použitím klíče.
  - 2.2.3 <sup>(1)</sup> Uvedení do činnosti. Hřídelem volantu se otáčí tak, aby na něj v okamžiku zablokování ochranným zařízením působil točivý moment  $5,85 \text{ Nm} \pm 0,25 \text{ Nm}$ .
  - 2.2.4 Odstavení. Ochranné zařízení se odstaví z činnosti obvyklými prostředky, přičemž točivý moment se zmenší na nulovou hodnotu, aby se usnadnilo odblokování.
  - 2.2.5 <sup>(1)</sup> Návrat do výchozího postavení. Hřídel volantu se otočí do polohy zabraňující blokovací funkci ochranného zařízení.
  - 2.2.6 Otáčení opačným směrem. Opakuje se postup popsaný v odstavcích 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 a 2.2.5, avšak s opačným směrem otáčení hřídele volantu.
  - 2.2.7 Časový interval mezi dvěma následujícími zablokováními zařízení musí činit alespoň 10 sekund.
- 2.3 Cyklus zkoušky opotřebení se opakuje do dosažení počtu stanoveného v odstavci 6.1.3 tohoto předpisu.

---

<sup>(1)</sup> Jestliže zařízení bráníci neoprávněnému použití dovoluje blokování v kterékoli poloze řízení, úkony podle bodů 2.2.3 a 2.2.5 se vynechají.

Pouze původní znění EHK/OSN má podle mezinárodního veřejného práva právní účinek. Je zapotřebí ověřit si status a datum vstupu tohoto předpisu v platnost v nejnovější verzi dokumentu EHK/OSN o statusu TRANS/WP.29/343, který je k dispozici na internetové adrese:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

## **Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK/OSN) č. 39 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel, pokud jde o rychloměrné zařízení včetně jeho montáže**

### **Revize 1**

Zahrnuje veškerá platná znění až po:

dodatek 5 k původnímu znění předpisu – datum vstupu v platnost: 7. prosince 2002

### OBSAH

#### PŘEDPIS

1. Oblast působnosti
2. Definice
3. Žádost o schválení
4. Schválení
5. Specifikace
6. Změny typu vozidla
7. Shodnost výroby
8. Postihy za neshodnost výroby
9. Názvy a adresy technických zkušeben odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek a názvy a adresy správních orgánů

#### PŘÍLOHY

- Příloha 1 – Sdělení o udělení, rozšíření, odmítnutí či odejmutí schválení nebo o definitivním ukončení výroby typu vozidla, pokud jde o rychloměrné zařízení včetně jeho montáže podle předpisu č. 39
- Příloha 2 – Uspořádání značek schválení typu
- Příloha 3 – Zkouška přesnosti rychloměru z hlediska shodnosti výroby

#### 1. OBLAST PŮSOBNOSTI

Tento předpis se týká schválení vozidel kategorií L, M a N <sup>(1)</sup>.

#### 2. DEFINICE

Pro účely tohoto předpisu se rozumí:

- 2.1 „schválením vozidla“ schválení typu vozidla, pokud jde o rychloměrné zařízení včetně jeho montáže;
- 2.2 „typem vozidla, pokud jde o rychloměr“ vozidla, která se mezi sebou podstatně neliší, a to zejména v případech, jako je:
  - 2.2.1 označení rozměru pneumatik vybraných ze škály standardně montovaných pneumatik;
  - 2.2.2 celkový převodový poměr včetně redukčního převodu k rychloměru;

<sup>(1)</sup> Jak je definováno v příloze 7 Konsolidované rezoluce o konstrukci vozidel (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).

- 2.2.3 typ rychloměru, který je definován:
- 2.2.3.1 přípustnými odchylkami měřicího mechanismu rychloměru;
- 2.2.3.2 technickou konstantou rychloměru;
- 2.2.3.3 rozsahem zobrazených rychlostí;
- 2.3 „standardně montovanými pneumatikami“ typ nebo typy pneumatik, jimiž výrobce vybavuje dotyčný typ vozidla; pneumatiky pro jízdu na sněhu se nepovažují za standardně montované pneumatiky;
- 2.4 „standardním provozním tlakem“ tlak nahuštění za studena stanovený výrobcem vozidla, zvýšený o 0,2 baru;
- 2.5 „rychloměrem“ část rychloměrného zařízení, jež v kterémkoli daném okamžiku ukazuje řídiči rychlost jeho vozidla <sup>(1)</sup>;
- 2.5.1 „přípustnými odchylkami měřicího mechanismu rychloměru“ přesnost samotného přístroje rychloměru vyjádřená jako horní a dolní indikované hranice rychlosti pro rozsah vstupů rychlosti;
- 2.5.2 „technickou konstantou rychloměru“ vztah mezi vstupními otáčkami nebo impulsy za minutu a určitou zobrazenou rychlostí;
- 2.6 „nenaloženým vozidlem“ vozidlo v pohotovostním stavu s palivem, chladicí kapalinou, mazivem, nářadím a náhradním kolem (je-li poskytováno jako standardní vybavení výrobcem vozidla), obsazené řidičem vážícím 75 kg, avšak bez spolujezdce, volitelného příslušenství nebo nákladu.
3. ŽÁDOST O SCHVÁLENÍ
- 3.1 Žádost o schválení typu vozidla, pokud jde o rychloměrné zařízení včetně jeho montáže, předkládá výrobce vozidla nebo jeho řádně pověřený zástupce.
- 3.2 K žádosti musí být přiloženy v trojím vyhotovení tyto dokumenty a údaje:
- 3.2.1 popis typu vozidla z hlediska údajů zmíněných v bodech 2.2, 2.3, 2.4 a 2.5; je třeba uvést typ vozidla.
- 3.3 Nenaložené vozidlo představující typ vozidla, který má být schválen, se předá technické zkušebně odpovědné za provádění schvalovacích zkoušek.
- 3.4 Před udělením schválení typu ověří příslušný orgán existenci vyhovujících opatření pro zajištění účinné kontroly shodnosti výroby.
4. SCHVÁLENÍ
- 4.1 Schválení typu vozidla se udělí, jestliže vozidlo předané ke schválení podle tohoto předpisu splňuje požadavky tohoto předpisu, pokud jde o rychloměrné zařízení včetně jeho montáže.

<sup>(1)</sup> Netýká se části tachografu ukazující rychlost, je-li tato část v souladu se specifikacemi schválení typu nepovolujícími absolutní rozdíl mezi skutečnou a ukazovanou rychlostí, který je větší než hodnoty vyplývající z požadavků stanovených v bodě 5.3.

- 4.2 Každému schválenému typu se přidělí číslo schválení typu. Jeho první dvě číslice udávají nejvyšší číslo sérií změn zahrnutých v daném předpise v době vydání schválení. Tatáž smluvní strana nesmí přidělit shodné číslo jinému typu vozidla, na který se vztahují ustanovení bodu 6 tohoto předpisu.
- 4.3 Oznámení o udělení nebo odmítnutí schválení typu vozidla podle tohoto předpisu se oznámí smluvním stranám dohody, které uplatňují tento předpis, prostřednictvím formuláře podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu spolu se schématy montáže, která předložil žadatel o schválení ve formátu nepřesahujícím A4 (210 × 297 mm) nebo složená na tento formát a vyhotovená ve vhodném měřítku.
- 4.4 Na každé vozidlo, které je shodné s typem vozidla schváleným podle tohoto předpisu, se viditelně a na snadno přístupném místě podle formuláře schválení umístí mezinárodní značka schválení, která se skládá z:
- 4.4.1 kružnice kolem písmene „E“, za níž následuje rozlišovací číslo země, která schválení udělila <sup>(1)</sup>;
- 4.4.2 čísla tohoto předpisu, za níž následuje písmeno „R“, pomlčka a číslo schválení typu vpravo od kružnice uvedené v bodě 4.4.1.
- 4.5 Vyhovuje-li vozidlo typu vozidla schválenému podle jednoho nebo více dalších předpisů připojených k dohodě v zemi, která udělila schválení typu podle tohoto předpisu, není třeba symbol předepsaný v bodě 4.4.1 opakovat; v takovém případě se doplňková čísla a symboly podle všech předpisů, podle nichž bylo schválení typu v zemi, která schválení podle tohoto předpisu vydala, uděleno, umístí ve svislých sloupcích napravo od symbolu předepsaného v bodě 4.4.1.
- 4.6 Značka schválení typu musí být jasně čitelná a nesmazatelná.
- 4.7 Značka schválení typu se umístí v blízkosti tabulky s údaji o vozidle, připevněné výrobcem, nebo přímo na ni.
- 4.8 V příloze 2 tohoto předpisu jsou uvedeny příklady uspořádání značek schválení typu.
5. SPECIFIKACE
- 5.1 Displej rychloměru musí být umístěn v přímém zorném poli řidiče a musí být jasně čitelný ve dne i v noci. Rozsah zobrazovaných rychlostí musí být dostatečně široký, aby zahrnoval maximální rychlost typu vozidla stanovenou výrobcem.
- 5.1.1 V případě rychloměrů určených pro vozidla kategorií M, N a L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub> a L<sub>5</sub> je stupnice rozdělena po 1, 2, 5 nebo 10 km/h. Číselné hodnoty rychlosti musí být na displeji zobrazeny takto: nepřesahuje-li maximální hodnota na displeji rychloměru 200 km/h, uvádějí se hodnoty rychlosti v intervalech nepřesahujících 20 km/h. V případě, že maximální hodnota na displeji rychloměru přesahuje 200 km/h, uvádějí se hodnoty rychlosti v intervalech nepřesahujících 30 km/h. Uváděné intervaly hodnot rychlosti nemusí být jednotné.

<sup>(1)</sup> 1 pro Německo, 2 pro Francii, 3 pro Itálii, 4 pro Nizozemsko, 5 pro Švédsko, 6 pro Belgie, 7 pro Maďarsko, 8 pro Českou republiku, 9 pro Španělsko, 10 pro Jugoslávii, 11 pro Spojené království, 12 pro Rakousko, 13 pro Lucembursko, 14 pro Švýcarsko, 15 (neobsazeno), 16 pro Norsko, 17 pro Finsko, 18 pro Dánsko, 19 pro Rumunsko, 20 pro Polsko, 21 pro Portugalsko, 22 pro Ruskou federaci, 23 pro Řecko, 24 pro Irsko, 25 pro Chorvatsko, 26 pro Slovinsko, 27 pro Slovensko, 28 pro Bělorusko, 29 pro Estonsko, 30 (neobsazeno), 31 pro Bosnu a Hercegovinu, 32 pro Lotyšsko, 33 (neobsazeno), 34 pro Bulharsko, 35 (neobsazeno), 36 pro Litvu, 37 pro Turecko, 38 (neobsazeno), 39 pro Ázerbájdžán, 40 pro Bývalou jugoslávskou republiku Makedonie, 41 (neobsazeno), 42 pro Evropské společenství (schválení udělují členské státy za použití svého příslušného symbolu EHK), 43 pro Japonsko, 44 (neobsazeno), 45 pro Austrálii, 46 pro Ukrajinu, 47 pro Jižní Afriku a 48 pro Nový Zéland. Následující čísla budou přidělena dalším zemím chronologicky v pořadí, v jakém ratifikují Dohodu o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat a/nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel, nebo v pořadí, v jakém k uvedeně dohodě přistoupí. Takto přidělená čísla sdělí generální tajemník Organizace spojených národů smluvním stranám dohody.

- 5.1.2 V případě vozidel vyráběných pro prodej v zemích, kde jsou používány britské měřicí jednotky, musí mít rychloměr též označení v mílech za hodinu (mph); přičemž stupnice je rozdělena po 1, 2, 5 nebo 10 mph. Hodnoty rychlosti musí být na číselníku uváděny v intervalech nepřekračujících 20 mph a musí začínat hodnotou 10 nebo 20 mph. Uváděné intervaly hodnot rychlosti nemusí být jednotné.
- 5.1.3 V případě rychloměrů určených pro vozidla kategorií L<sub>1</sub> (mopedy) a L<sub>2</sub>, nesmí stupnice displeje překročit 80 km/h. Stupnice je rozdělena po 1, 2, 5 nebo 10 km/h a vyznačené číselné hodnoty rychlosti nesmí přesahovat 10 km/h. Uváděné intervaly hodnot rychlosti nemusí být jednotné.
- 5.1.4 V případě vozidel kategorií M, N a L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub> a L<sub>5</sub> vyráběných pro prodej v zemích, kde jsou používány britské měřicí jednotky, musí mít rychloměr též označení v mílech (míle za hodinu); přičemž stupnice je rozdělena po 1, 2, 5 nebo 10 mph. Číselné hodnoty rychlosti musí být zobrazeny na displeji v intervalech nepřesahujících 20 mph a musí začínat hodnotou 10 nebo 20 mph. Uváděné intervaly hodnot rychlosti nemusí být jednotné.
- 5.2 Přesnost rychloměrného zařízení se zkouší tímto postupem:
- 5.2.1 Pneumatiky musí představovat jeden z typů pneumatik, které se standardně montují na vozidla, jak je uvedeno v bodě 2.3 tohoto předpisu. Zkouška se provádí pro všechny typy rychloměrů, které jsou určeny výrobcem k montáži.
- 5.2.2 Zkouška se provede s nenaloženým vozidlem. Pro účely měření lze použít přídatné hmotnosti. Hmotnost vozidla a její rozložení na jednotlivé nápravy se uvede ve formuláři sdělení o schválení typu (viz příloha 1 bod 6).
- 5.2.3 Referenční teplota v místě rychloměru musí být 23 °C ± 5 °C.
- 5.2.4 Během každé zkoušky musí být v pneumatikách standardní provozní tlak, jak je uvedeno v bodě 2.4.
- 5.2.5 Vozidlo se zkouší při těchto rychlostech:

Maximální konstrukční rychlost ( $V_{\max}$ ) vozidla uvedená výrobcem vozidla (km/h)	Zkušební rychlost ( $V_1$ ) (km/h)
$V_{\max} \leq 45$	80 % $V_{\max}$
$45 < V_{\max} \leq 100$	40 km/h a 80 % $V_{\max}$ (je-li výsledná rychlost $\geq 55$ km/h)
$100 < V_{\max} \leq 150$	40 km/h, 80 km/h a 80 % $V_{\max}$ (je-li výsledná rychlost $\geq 100$ km/h)
$150 < V_{\max}$	40 km/h, 80 km/h a 120 km/h

- 5.2.6 Přesnost zkoušecího zařízení používaného k měření skutečné rychlosti vozidla musí být ± 0,5 %.
- 5.2.6.1 Povrch zkušební trati musí být v době použití rovný a suchý a musí zajišťovat dostatečnou adhezi.
- 5.2.6.2 Použije-li se pro zkoušku válcový dynamometr, průměr válce by měl být nejméně 0,4 m.

- 5.3 Udávaná rychlost nesmí být menší než skutečná rychlost vozidla. Při zkušebních rychlostech uvedených v bodě 5.2.5 musí být mezi zobrazenou rychlostí ( $V_1$ ) a skutečnou rychlostí ( $V_2$ ) následující vztah:

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 V_2 + 4 \text{ km/h}$$

#### 6. ZMĚNY TYPU VOZIDLA

- 6.1 Každá změna typu vozidla se musí oznámit správnímu orgánu, který typ vozidla schválil. Tento orgán potom může buď:
- 6.1.1 usoudit, že provedené úpravy pravděpodobně nemají znatelný nepříznivý vliv a že vozidlo v každém případě stále splňuje požadavky, nebo
- 6.1.2 požadovat od technické zkušebny odpovědné za provedení zkoušek nový zkušební protokol.
- 6.2 Oznámení o udělení nebo odmítnutí schválení typu se s uvedením bližších údajů o provedených změnách zašle postupem stanoveným v bodě 4.3 smluvním stranám dohody, které uplatňují tento předpis.

#### 7. SHODNOST VÝROBY

- 7.1 Postupy k zaručení shodnosti výroby musí splňovat postupy stanovené v dodatku 2 dohody (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) a tyto požadavky:
- 7.2 Každé vozidlo schválené podle tohoto předpisu musí být vyrobeno tak, aby bylo shodné se schváleným typem a splňovalo požadavky příslušné části nebo příslušných částí tohoto předpisu.
- 7.3 Pro každý typ vozidla se provádějí přiměřené kontroly týkající se rychloměrného zařízení a jeho montáže; zejména musí být pro každý typ vozidla provedena přinejmenším zkouška stanovená v příloze 3 tohoto předpisu.
- 7.4 Orgán, který schválení typu udělil, může kdykoliv ověřit metody kontroly shodnosti uplatňované v jednotlivých výrobních závodech. Běžná četnost takových ověření je jednou za dva roky.
- 7.5 V případě, že jsou v průběhu ověřování a zkoušek podle bodu 7.4 zjištěny nevyhovující výsledky, zajistí příslušný orgán, aby byla co nejdříve přijata veškerá nezbytná opatření pro obnovení shodnosti výroby.

#### 8. POSTIHY ZA NESHODNOST VÝROBY

- 8.1 Schválení udělené typu vozidla podle tohoto předpisu je možno odejmout, pokud není dodržen požadavek stanovený v bodě 7.1 nebo pokud vozidlo nevyhoví při kontrolách předepsaných v bodě 7.
- 8.2 Pokud strana dohody, která uplatňuje tento předpis, odejme schválení typu, které dříve udělila, musí o tom ihned informovat ostatní smluvní strany, které uplatňují tento předpis, a to prostřednictvím formuláře sdělení podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.

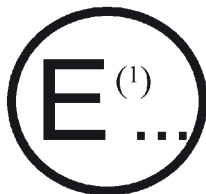
#### 9. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH ZKUŠEBEN ODPOVĚDNÝCH ZA PROVÁDĚNÍ SCHVALOVACÍCH ZKOUŠEK A NÁZVY A ADRESY SPRÁVNÍCH ORGÁNŮ

Smluvní stany dohody, které uplatňují tento předpis, sdělí sekretariátu Organizace spojených národů názvy a adresy technických zkušeben odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek a názvy a adresy správních orgánů, které udělují schválení typu a kterým se zasílají formuláře potvrzující udělení, rozšíření, odmítnutí nebo odejmutí schválení typu vydané v jiných zemích.

## PŘÍLOHA 1

## SDĚLENÍ

(maximální formát: A4 (210×297 mm))



vydal:

Název správního orgánu

.....  
 .....  
 .....

ve věci <sup>(2)</sup>: UDĚLENÍ SCHVÁLENÍ TYPU  
 ROZŠÍŘENÍ SCHVÁLENÍ TYPU  
 ODMÍTNUTÍ SCHVÁLENÍ TYPU  
 ODEJMUTÍ SCHVÁLENÍ TYPU  
 DEFINITIVNÍ UKONČENÍ VÝROBY

typu vozidla, pokud jde o rychloměrné zařízení včetně jeho montáže podle předpisu č. 39.

Schválení č.: ..... Rozšíření č.: .....

1. Obchodní název nebo značka vozidla: .....
2. Typ vozidla: .....
3. Název a adresa výrobce:
4. Název a adresa případného zástupce výrobce:
5. Popis rychloměrného zařízení: .....
- 5.1 Údaje o standardně montovaných pneumatikách: .....
- 5.2 Údaje o pneumatikách montovaných při zkoušce: .....
- 5.3 Převodový poměr rychloměrného zařízení: .....
6. Hmotnost vozidla při zkoušce a její rozložení na jednotlivé nápravy:
7. Varianty: .....
8. Vozidlo předáno ke schválení dne: .....
9. Technická zkušebna odpovědná za provádění schvalovacích zkoušek: .....
10. Datum protokolu vydaného touto zkušebnou: .....
11. Číslo protokolu vydaného touto zkušebnou: .....
12. Schválení typu uděleno/odmítnuto/rozšířeno/odejmuto <sup>(2)</sup>

13. Umístění značky schválení na vozidle: .....
14. Místo: .....
15. Datum: .....
16. Podpis: .....

\_\_\_\_\_

---

<sup>(1)</sup> Rozlišovací číslo země, která schválení udělila/rozšířila/odmítla/odejmula (viz ustanovení o schválení v tomto předpise).

<sup>(2)</sup> Nehodící se škrtněte.

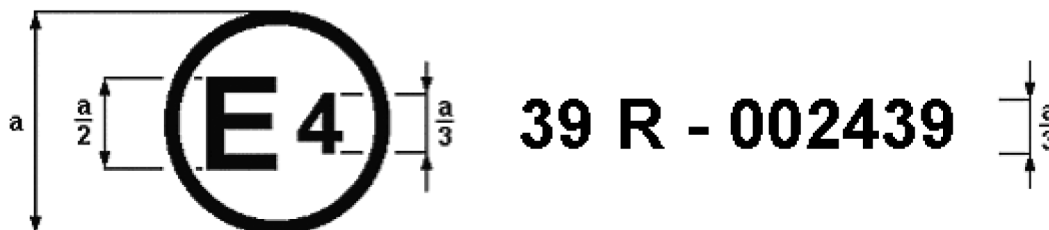


## PŘÍLOHA 2

## USPOŘÁDÁNÍ ZNAČEK SCHVÁLENÍ TYPU

## VZOR A

(viz bod 4.4 tohoto předpisu)

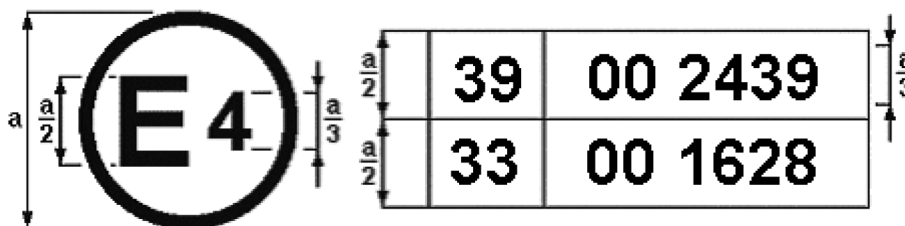


a = 8 mm min.

Výše uvedená značka schválení typu umístěná na vozidle udává, že tento typ vozidla byl schválen v Nizozemsku (E 4) podle předpisu č. 39. Číslo schválení typu udává, že schválení bylo uděleno v souladu s požadavky předpisu č. 39 v původním znění.

## VZOR B

(viz bod 4.5 tohoto předpisu)



a = 8 mm min.

Výše uvedená značka schválení typu umístěná na vozidle udává, že tento typ vozidla byl schválen v Nizozemsku (E 4) podle předpisů č. 39 a č. 33 <sup>(1)</sup>. Číslo schválení typu udávají, že v době, kdy byla udělena příslušná schválení, existovaly předpisy č. 39 a č. 33 ještě ve svém původním znění.

<sup>(1)</sup> Druhé číslo je uvedeno pouze jako příklad.

## PŘÍLOHA 3

**ZKOUŠKA PŘESNOSTI RYCHLOMĚRU Z HLEDISKA SHODNOSTI VÝROBY**

## 1. ZKUŠEBNÍ PODMÍNKY

Zkušební podmínky musí odpovídat ustanovením bodů 5.2.1 až 5.2.6 tohoto předpisu.

## 2. POŽADAVKY

Výroba se považuje za shodnou s požadavky tohoto předpisu, pokud jsou mezi rychlostí udávanou na displeji rychloměru ( $V_1$ ) a skutečnou rychlostí ( $V_2$ ) zjištěny následující vztahy:

V případě vozidel kategorií M a N:

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 V_2 + 6 \text{ km/h;}$$

V případě vozidel kategorií L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub> a L<sub>5</sub>:

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 V_2 + 8 \text{ km/h;}$$

V případě vozidel kategorií L<sub>1</sub> a L<sub>2</sub>:

$$0 \leq (V_1 - V_2) \leq 0,1 V_2 + 4 \text{ km/h.}$$

---

Pouze původní texty EHK/OSN mají podle mezinárodního veřejného práva právní účinek. Je zapotřebí ověřit si status a datum vstupu tohoto předpisu v platnost v nejnovější verzi dokumentu EHK/OSN o statusu TRANS/WP.29/343, který je k dispozici na internetové adrese:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

### **Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK/OSN) č. 73 – Jednotná ustanovení pro schvalování nákladních automobilů, přívěsů a návěsů, pokud jde o jejich boční ochranu**

Zahrnuje veškerá platná znění až po:

doplněk 1 k původnímu znění předpisu – datum vstupu v platnost: 10. listopadu 2007

#### OBSAH

#### PŘEDPIS

1. Oblast působnosti
2. Účel
3. Definice
4. Žádost o schválení
5. Schválení
6. Požadavky
7. Technické specifikace bočních ochranných zařízení
8. Odchytky
9. Změny typu vozidla a rozšíření schválení
10. Shodnost výroby
11. Postihy za neshodnost výroby
12. Definitivní ukončení výroby
13. Názvy a adresy technických zkušeben odpovědných za provádění schvalovacích zkoušek a názvy a adresy správních orgánů

#### PŘÍLOHY

Příloha 1 – Sdělení o udělení, odmítnutí, rozšíření, odejmutí schválení nebo o definitivním ukončení výroby typu vozidla, pokud jde o jeho boční ochranu podle předpisu č. 73

Příloha 2 – Příklady značek schválení typu

#### 1. OBLAST PŮSOBNOSTI

Tento předpis se týká kompletních vozidel kategorií N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> <sup>(1)</sup>, pokud jde o jejich boční ochranu. Neplatí pro:

- a) tahače návěsů;
- b) vozidla navržená a konstruovaná pro zvláštní účely, u nichž není z praktických důvodů možné takovou boční ochranu umístit.

#### 2. ÚČEL

Vozidla, na něž se vztahuje tento předpis, musí být konstruována a/nebo vybavena tak, aby poskytovala účinnou ochranu nechráněným účastníkům silničního provozu proti nebezpečí pádu pod boky vozidla a uvíznutí pod jeho koly <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Jak je definováno v příloze 7 Konsolidované rezoluce o konstrukci vozidel (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, naposledy pozměněný Amend.4).

<sup>(2)</sup> Tento předpis nebrání žádnému státu, aby uplatňoval dodatečné požadavky týkající se částí vozidla před jeho předními koly a za jeho zadními koly.

3. DEFINICE
- 3.1 Pro účely tohoto předpisu se rozumí:
  - 3.1.1 „schválením vozidla“ schválení kompletního typu vozidla, pokud jde o jeho boční ochranu;
  - 3.1.2 „typem vozidla“ kategorie vozidel, jež se neliší z hlediska základních vlastností, jako je šířka zadní nápravy, celková šířka, rozměry, tvar a materiály celého boku vozidla (včetně kabiny, je-li jí vozidlo opatřeno), a vlastností zavěšení kol, pokud souvisejí s požadavky uvedenými v bodě 7 tohoto předpisu;
  - 3.1.3 „maximální hmotností“ technicky přípustná hmotnost stanovená výrobcem vozidla (tato hmotnost může být vyšší než „maximální přípustná hmotnost“ stanovená vnitrostátním orgánem);
  - 3.1.4 „pohotovostní hmotností“ hmotnost vozidla připraveného k jízdě, neobsazeného a bez nákladu, avšak s palivem, chladicí kapalinou, mazivem, náradím a náhradním kolem, je-li poskytováno jako standardní vybavení výrobcem vozidla;
  - 3.1.5 „nechráněnými účastníky silničního provozu“ chodci, cyklisté nebo motocyklisté, pro něž hrozí na silnici riziko, že mohou spadnout pod boky vozidla a uvíznout pod jeho koly.
4. ŽÁDOST O SCHVÁLENÍ
- 4.1 Žádost o schválení typu vozidla, pokud jde o jeho boční ochranu, předkládá výrobce vozidla nebo jeho řádně zplnomocněný zástupce.
- 4.2 K žádosti musí být přiloženy v trojím vyhotovení tyto dokumenty:
  - 4.2.1 podrobný popis typu vozidla s ohledem na jeho konstrukci, rozměry, obrysy a použité materiály v rozsahu nutném pro účely tohoto předpisu;
  - 4.2.2 výkresy vozidla ukazující boční a zadní část typu vozidla a podrobnosti týkající se postranních částí konstrukce;
  - 4.2.3 podrobný popis specifického zařízení pro boční ochranu: jeho rozměry, obrysy, použité materiály a umístění na vozidle.
- 4.3 Vozidlo představující typ vozidla, který má být schválen, se předá technické zkušebně odpovědné za kontrolu technických specifikací.
  - 4.3.1 Ke schválení může být přijato vozidlo, které nemá všechny konstrukční části příslušející k danému typu, pokud lze prokázat, že nepřítomnost vynechaných částí nemá nepříznivý vliv na výsledky schválení z hlediska požadavků tohoto předpisu.
  - 4.3.2 Povinností žadatele o schválení je doložit, že přijetí variant podle bodu 4.3.1 je v souladu s požadavky tohoto předpisu.
  - 4.3.3 Před udělením schválení typu ověří příslušný orgán, že existují vyhovující opatření pro zajištění účinné kontroly výroby.
5. SCHVÁLENÍ
- 5.1 Schválení typu vozidla se udělí, jestliže vozidlo předané ke schválení podle tohoto předpisu splňuje požadavky bodů 6 a 7.
- 5.2 Každému schválenému typu se přidělí číslo schválení typu. Jeho první dvě číslice (v současné době 00 pro předpis v jeho původním znění) označují sérii změn, která zahrnuje nejnovější zásadní technické změny provedené v daném předpise v době vydání schválení. Tatáž smluvní strana nesmí přidělit shodné číslo jinému typu vozidla.

- 5.3 Oznamení o udělení, odmítnutí nebo rozšíření schválení typu vozidla podle tohoto předpisu se oznámí smluvním stranám dohody, které uplatňují tento předpis, prostřednictvím formuláře podle vzoru v příloze 1 tohoto předpisu.
- 5.4 Na každé vozidlo, které je shodné s typem vozidla schváleným podle tohoto předpisu, se viditelně a na snadno přístupném místě uvedeném podle formuláře schválení umístí mezinárodní značka schválení typu, která se skládá z:
- 5.4.1 kružnice kolem písmene „E“, za níž následuje rozlišovací číslo země, která schválení udělila <sup>(1)</sup>;
- 5.4.2 čísla tohoto předpisu, za níž následuje písmeno „R“, pomlčka a číslo schválení typu vpravo od kružnice uvedené v bodě 5.4.1.
- 5.5 Vyhovuje-li vozidlo typu vozidla schválenému podle jednoho nebo více dalších předpisů připojených k dohodě v zemi, která udělila schválení typu podle tohoto předpisu, není třeba symbol předepsaný v bodě 5.4.1 opakovat; v takovém případě se čísla předpisu a schválení typu a doplňkové symboly podle všech předpisů, podle nichž bylo schválení typu v zemi, která schválení podle tohoto předpisu vydala, uděleno, umístí ve svislých sloupcích vpravo od symbolu předepsaného v bodě 5.4.1.
- 5.6 Značka schválení typu musí být jasně čitelná a nesmazatelná.
- 5.7 Značka schválení typu se umístí v blízkosti tabulky s údaji vozidla, připevněné výrobcem, nebo přímo na ni.
- 5.8 V příloze 2 tohoto předpisu jsou uvedeny příklady uspořádání značek schválení typu.
6. POŽADAVKY
- 6.1 OBECNĚ
- 6.1.1 Vozidla kategorií N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> musí být konstruována a vybavena takovým způsobem, aby poskytovala po celé své délce účinnou ochranu nechráněným účastníkům silničního provozu proti nebezpečí pádu pod boky vozidla a uvíznutí pod jeho koly. Tento požadavek je považován za splněný v případě, že:
- 6.1.1.1 vozidlo je vybaveno zvláštním bočním ochranným zařízením (bočními chrániči) podle požadavků bodu 7, nebo že
- 6.1.1.2 vozidlo je konstruováno a/nebo na boku vybaveno tak, že jeho konstrukční části mohou být díky svému tvaru a vlastnostem zahrnuty do bočního ochranného zařízení a/nebo je mohou nahradit. Součásti, jejichž kombinovaná funkce splňuje požadavky bodu 7, jsou považovány za boční ochranné zařízení.

<sup>(1)</sup> 1 pro Německo, 2 pro Francii, 3 pro Itálii, 4 pro Nizozemsko, 5 pro Švédsko, 6 pro Belgie, 7 pro Maďarsko, 8 pro Českou republiku, 9 pro Španělsko, 10 pro Srbsko, 11 pro Spojené království, 12 pro Rakousko, 13 pro Lucembursko, 14 pro Švýcarsko, 15 (neobsazeno), 16 pro Norsko, 17 pro Finsko, 18 pro Dánsko, 19 pro Rumunsko, 20 pro Polsko, 21 pro Portugalsko, 22 pro Ruskou federaci, 23 pro Řecko, 24 pro Irsko, 25 pro Chorvatsko, 26 pro Slovinsko, 27 pro Slovensko, 28 pro Bělorusko, 29 pro Estonsko, 30 (neobsazeno), 31 pro Bosnu a Hercegovinu, 32 pro Lotyšsko, 33 (neobsazeno), 34 pro Bulharsko, 35 (neobsazeno), 36 pro Litvu, 37 pro Turecko, 38 (neobsazeno), 39 pro Ázerbájdžán, 40 pro Bývalou jugoslávskou republiku Makedonie, 41 (neobsazeno), 42 pro Evropské společenství (schválení typu udělují členské státy za použití svého příslušného symbolu EHK), 43 pro Japonsko, 44 (neobsazeno), 45 pro Austrálii, 46 pro Ukrajinu, 47 pro Jižní Afriku, 48 pro Nový Zéland, 49 pro Kypr, 50 pro Maltu, 51 pro Korejskou republiku, 52 pro Malajsii, 53 pro Thajsko, 54 a 55 (neobsazeno) a 56 pro Černou Horu. Následující čísla budou přidělena dalším zemím chronologicky v pořadí, v jakém ratifikují Dohodu o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat a/nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel, nebo v pořadí, v jakém k uvedené dohodě přistoupí. Takto přidělená čísla sdělí generální tajemník Organizace spojených národů smluvním stranám dohody.

## 6.2 POLOHA VOZIDLA PŘI ZKOUŠKÁCH

Při ověřování, zda vozidlo vyhovuje technickým specifikacím uvedeným v bodě 7, je poloha vozidla následující:

vozidlo je umístěno na vodorovném a rovném povrchu;

řízená kola se nacházejí v poloze pro jízdu v přímém směru;

vozidlo musí být nenaložené;

návěsy spočívají na podpěrách pokud možno ve vodorovné poloze.

## 7. TECHNICKÉ SPECIFIKACE BOČNÍCH OCHRANNÝCH ZAŘÍZENÍ

7.1 Boční ochranná zařízení nesmí zvětšovat celkovou šířku vozidla a hlavní část jeho vnějšího povrchu nesmí ležet více než 120 mm směrem dovnitř od vnějšího okraje (maximální šířky) vozidla. U některých vozidel může být přední konec tohoto zařízení ohnut směrem dovnitř v souladu s body 7.4.3 a 7.4.4. Zadní okraj nesmí ležet od nejzazšího okraje zadních pneumatik (nepřihlížeje k deformaci pneumatik v blízkosti vozovky) více než 30 mm směrem dovnitř, a to alespoň v případě posledních 250 mm.

7.2 Vnější povrch ochranného zařízení musí být hladký a pokud možno po celé délce spojitý; přilehlé části se však mohou vzájemně překrývat, pokud vrchní hrana směřuje dozadu nebo dolů, nebo může být ponechána mezera nepřesahující 25 mm – měřeno v podélném směru, pokud zadní díl nepřechází přes přední část; zaoblené hlavy šroubů nebo nýtů mohou vyčnívat nad povrch ne více než 10 mm, přičemž stejně mohou vyčnívat i jiné části, pokud jsou hladké a podobně zaoblené; všechny vnější hrany a rohy musí být zaobleny o poloměru nejméně 2,5 mm.

7.3 Zařízení může mít spojitý rovinný povrch nebo může být tvořeno jedním nebo několika vodorovnými lištami nebo kombinací rovinného povrchu a lišt; je-li použito lišt, nesmí být od sebe vzdáleny více než 300 mm a musí být:

vysoké nejméně 50 mm v případě vozidel N<sub>2</sub> a O<sub>3</sub>;

vysoké nejméně 100 mm a co nejrovnější v případě vozidel N<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>;

kombinace ploch a lišt musí vytvářet prakticky spojitě boční ochranné zařízení, podléhající nicméně ustanovením bodu 7.2.

7.4 Přední hrana bočního ochranného zařízení musí být konstruována takto:

7.4.1 Její poloha musí být:

7.4.1.1 u motorového vozidla: max. 300 mm směrem dozadu od svislé roviny kolmé k podélné rovině vozidla a tečné k vnějšímu povrchu pneumatiky kola bezprostředně před ochranným zařízením;

7.4.1.2 u přívěsu s ojí: max. 500 mm směrem dozadu od roviny uvedené v bodě 7.4.1.1;

7.4.1.3 u návěsu: max. 250 mm směrem dozadu od příčné roviny souměrnosti opěrných noh, pokud je vozidlo opěrnými nohama vybaveno, avšak v žádném případě nesmí vzdálenost od přední hrany k příčné rovině procházející středem návěsného čepu v jeho nejzazší poloze překročit 2,7 m.

- 7.4.2 Pokud leží přední hrana v jinak otevřeném prostoru, musí být tvořena spojitým svislým členem v celém rozsahu výšky ochranného zařízení; vnější a přední strany tohoto členu musí v případě vozidel N<sub>2</sub> a O<sub>3</sub> měřit nejméně 50 mm ve směru dozadu a být ohnuty na 100 mm směrem dovnitř, v případě vozidel N<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> pak musí měřit nejméně 100 mm ve směru dozadu a být ohnuty na 100 mm směrem dovnitř.
- 7.4.3 U motorového vozidla, kde rozměr 300 mm uvedený v bodě 7.4.1.1 zasahuje do prostoru kabiny, musí být ochranné zařízení konstruováno tak, aby mezera mezi jeho přední hranou a panely kabiny nepřekračovala 100 mm, a případně musí být ohnuto pod úhlem nepřesahujícím 45°. V tomto případě se požadavky bodu 7.4.2 neuplatňují.
- 7.4.4 U motorového vozidla, kde rozměr 300 mm uvedený v bodě 7.4.1.1 přesahuje za kabinu a boční ochranné zařízení je protaženo dopředu do vzdálenosti 100 mm od kabiny, jakožto možnost nabízená výrobcí, musí být splněny požadavky bodu 7.4.3.
- 7.5 Zadní hrana bočního ochranného zařízení musí být vzdálena max. 300 mm směrem dopředu od svislé roviny, kolmé k podélné rovině vozidla a tečné k vnějšímu povrchu pneumatiky kola bezprostředně za ochranným zařízením; spojitý svislý člen na zadní hraně není vyžadován.
- 7.6 Dolní hrana bočního ochranného zařízení nesmí být v žádném místě výše než 550 mm nad vozovkou.
- 7.7 Horní hrana ochranného zařízení nesmí být více než 350 mm pod částí konstrukce vozidla, kterou protíná nebo které se dotýká svislá rovina, tečná k vnějšímu povrchu pneumatik, nepřihlížeje k deformaci pneumatik v blízkosti vozovky, s výjimkou následujících případů:
- 7.7.1 Jestliže rovina podle bodu 7.7 neprotíná konstrukci vozidla, pak musí být horní hrana na úrovni povrchu ložné plochy nebo ve výšce 950 mm nad vozovkou, podle toho, která z těchto vzdáleností je menší.
- 7.7.2 Jestliže rovina podle bodu 7.7 protíná konstrukci vozidla ve výšce větší než 1,3 m nad vozovkou, pak horní hrana bočního ochranného zařízení musí být nad vozovkou nejméně 950 mm.
- 7.7.3 U vozidla, které je speciálně navrženo a konstruováno, a ne pouze upravené, pro přepravu kontejneru nebo odnímatelné nástavby, musí být horní hrana ochranného zařízení stanovena podle bodů 7.7.1 a 7.7.2, přičemž kontejner nebo nástavba jsou považovány za součást vozidla.
- 7.8 Boční ochranné zařízení musí být nehybné, bezpečně přimontované (nesmí docházet k jeho uvolňování v důsledku otřesů při normálním užívání vozidla) a s výjimkou částí vyjmenovaných v bodě 7.9 musí být vyrobeno z kovu nebo jiného vhodného materiálu. Boční ochranné zařízení je považováno za vhodné, odolá-li vodorovné statické síle 1 kN, působící kolmo na kteroukoliv část jeho vnějšího povrchu středem tlakového pístu, jehož čelní plocha je okrouhlá a rovinná o průměru 220 mm ± 10 mm, a jestliže průhyb ochranného zařízení při zatížení nepřesahuje:

30 mm v nejzazších 250 mm ochranného zařízení a

150 mm v ostatních částech ochranného zařízení.

Splnění těchto požadavků je možno ověřit výpočtem.

- 7.9 Součásti trvale připevněné k vozidlu, např. náhradní kola, skříň akumulátoru, vzduchojemy, palivové nádrže, světlomety a skříňky na nářadí, mohou být začleněny do bočního ochranného zařízení, pokud splňují požadavky tohoto předpisu týkající se rozměrů. Požadavky bodu 7.2 jsou obecně uplatňovány v případě mezer mezi ochrannými zařízeními a trvale připevněnými součástmi.
- 7.10 Ochranné zařízení nemůže být použito pro připevnění brzdových, vzduchových nebo hydraulických trubek.
8. ODCHYLKY
- 8.1 Odchylně od výše uvedených požadavků mají vozidla níže uvedených typů vyhovovat jen v rozsahu, který je uveden u jednotlivých případů:
- 8.1.1 Je-li roztažitelný přívěs zkrácen na nejmenší délku, musí splňovat všechny požadavky bodu 7; je-li přívěs roztažen, musí boční ochranná zařízení nicméně vyhovovat bodům 7.6, 7.7 a 7.8 a dále buď bodu 7.4, nebo 7.5, ale ne nutně oběma; roztažení přívěsu nesmí vytvořit mezery v délce bočních ochranných zařízení.
- 8.1.2 Cisternové vozidlo, tj. vozidlo určené výhradně pro přepravu kapalin v uzavřené nádrži, trvale připevněné k vozidlu a opatřené hadicovými či trubkovými spojkami pro plnění a vyprazdňování, musí být vybaveno bočními ochrannými zařízeními, které v nejvyšší možné míře odpovídají požadavkům bodu 7; od přísného dodržování se lze odchýlit pouze v případě, že je to nezbytné z důvodů provozních požadavků.
- 8.1.3 U vozidla vybaveného nastavitelnými nohama k zajištění dodatečné stability při nakládání, vykládání či jiných činnostech, pro které je vozidlo určeno, může být boční ochranné zařízení opatřeno dodatečnými mezerami, aby tam, kde je to nutné, bylo umožněno roztažení noh.
- 8.1.4 U vozidla vybaveného kotevními úchyty pro kombinovanou přepravu typu ro-ro jsou přípustné mezery v bočním ochranném zařízení, které umožňují provlečení a napnutí upevňovacích lan.
- 8.2 Jsou-li boční stěny vozidla konstruovány a/nebo vybaveny tak, že jejich součásti společně svým tvarem a vlastnostmi splňují požadavky bodu 7, mohou být považovány za náhradu bočních ochranných zařízení.
9. ZMĚNY TYPU VOZIDLA A ROZŠÍŘENÍ SCHVÁLENÍ
- 9.1 Každá změna typu vozidla se musí oznámit správnímu orgánu, který typ vozidla schválil. Tento orgán potom může buď:
- 9.1.1 usoudit, že provedené změny pravděpodobně nemají znatelný nepříznivý vliv a že vozidlo v každém případě stále splňuje požadavky, nebo
- 9.1.2 požadovat od technické zkušebny odpovědné za provedené zkoušky nový zkušební protokol.
- 9.2 Oznámení o udělení nebo odmítnutí schválení typu se s uvedením bližších údajů o provedených změnách zašle postupem stanoveným v bodě 5.3 smluvním stranám dohody, které uplatňují tento předpis.
- 9.3 Příslušný orgán, který vydává rozšíření schválení, přidělí pořadové číslo každému formuláři sdělení vypracovanému pro takové rozšíření.



#### 10. SHODNOST VÝROBY

Postupy k zaručení shodnosti výroby musí splňovat postupy stanovené v dodatku 2 dohody (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) a tyto požadavky:

- 10.1 Každé vozidlo schválené podle tohoto předpisu musí být vyrobeno tak, aby bylo shodné se schváleným typem a splňovalo požadavky stanovené v bodě 6.
- 10.2 Orgán, který schválení typu udělil, může kdykoli ověřit metody kontroly shodnosti uplatňované v jednotlivých výrobních závodech. Běžná četnost takových ověření je jednou za dva roky.

#### 11. POSTIHY ZA NESHODNOST VÝROBY

- 11.1 Schválení udělené typu vozidla podle tohoto předpisu je možno odejmout, pokud nejsou splněny požadavky stanovené v bodech 6 a 7.
- 11.2 Jestliže některá smluvní strana dohody, která uplatňuje tento předpis, odejme schválení, které dříve udělila, neprodleně o tom informuje ostatní smluvní strany, které tento předpis uplatňují, a to prostřednictvím kopie formuláře schválení opatřené na konci podepsanou a datovanou poznámkou, psanou velkými písmeny „SCHVÁLENÍ ODEJMUTO“.

#### 12. DEFINITIVNÍ UKONČENÍ VÝROBY

Pokud držitel schválení zcela ukončí výrobu typu vozidla schváleného podle tohoto předpisu, musí o tom informovat orgán, který schválení udělil. Po obdržení příslušného sdělení podá uvedený orgán zprávu o ukončení výroby ostatním smluvním stranám dohody, které uplatňují tento předpis, a to prostřednictvím kopie formuláře schválení opatřené na konci podepsanou a datovanou poznámkou, psanou velkými písmeny „VÝROBA UKONČENA“.

#### 13. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH ZKUŠEBEN ODPOVĚDNÝCH ZA PROVÁDĚNÍ SCHVALOVACÍCH ZKOUŠEK A NÁZVY A ADRESY SPRÁVNÍCH ORGÁNŮ

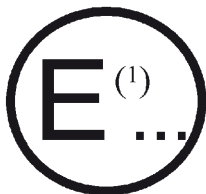
Smluvní strany dohody, které uplatňují tento předpis, sdělí sekretariátu Organizace spojených národů názvy a adresy technických zkušeben a názvy a adresy správních orgánů provádějících schvalovací zkoušky, které vydávají schválení daného typu a kterým se zasílají zprávy o udělení, rozšíření, odmítnutí či odejmutí schválení typu nebo o definitivním ukončení výroby vydané v jiných státech.

---

PŘÍLOHA 1

SDĚLENÍ

(maximální formát: A4 (210 × 297 mm))



vydal:

Název správního orgánu

.....  
.....  
.....

ve věci <sup>(2)</sup>: UDĚLENÍ SCHVÁLENÍ TYPU  
ODMÍTNUTÍ SCHVÁLENÍ TYPU  
ROZŠÍŘENÍ SCHVÁLENÍ TYPU  
ODEJMUTÍ SCHVÁLENÍ TYPU  
DEFINITIVNÍ UKONČENÍ VÝROBY

typu vozidla, pokud jde o jeho boční ochranu podle předpisu č. 73

Schválení č.: ..... Rozšíření č.: .....

- 1. Obchodní název nebo značka vozidla .....
- 2. Typ vozidla .....
- 3. Název a adresa výrobce .....
- 4. Název a adresa případného zástupce výrobce .....
- 5. Stručný popis typu vozidla, pokud jde o jeho konstrukci, rozměry, obrysy a konstrukční materiály .....
- 6. Stručný popis ochranných zařízení, pokud jde o jejich obrysy, rozměry a konstrukční materiály .....
- 7. Maximální hmotnost .....
- 8. Hodnota zaznamenaného průhybu (viz bod 7.8) ..... (měřeno nebo vypočteno)
- 9. Vozidlo předáno ke schválení dne .....
- 10. Technická zkušebna odpovědná za provedení zkoušek schválení typu .....
- 11. Datum protokolu vydaného touto zkušebnou .....
- 12. Číslo protokolu vydaného touto zkušebnou .....
- 13. Schválení typu uděleno/odmítnuto/rozšířeno/odejmuto <sup>(2)</sup>
- 14. Umístění značky schválení typu na vozidle .....

15. Místo .....

16. Datum .....

17. Podpis  
.....

18. Na požádání lze obdržet následující dokumenty označené výše uvedeným číslem schválení:  
[doplnit]

\_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup> Název správního orgánu.

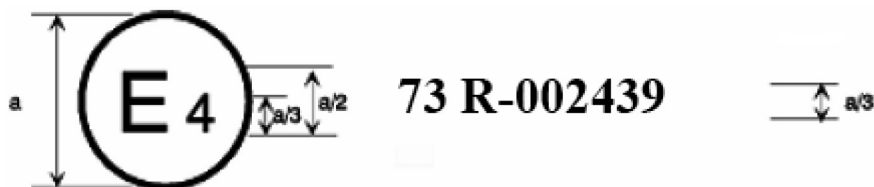
<sup>(2)</sup> Nehodící se škrtněte.

## PŘÍLOHA 2

## PŘÍKLADY ZNAČEK SCHVÁLENÍ TYPU

## VZOR A

(viz bod 5.4 tohoto předpisu)

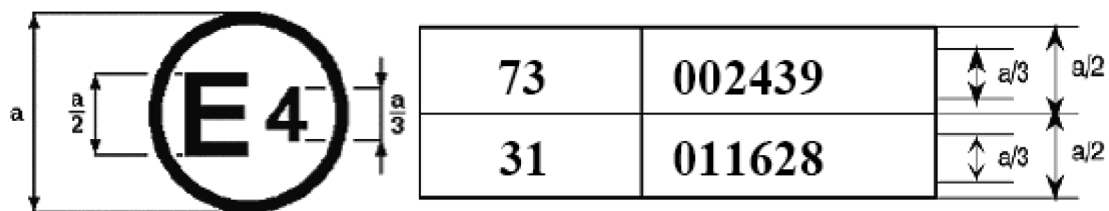


a = 8 mm min

Výše uvedená značka schválení typu umístěná na vozidle udává, že tento typ vozidla, pokud jde o jeho boční ochranu, byl schválen v Nizozemsku (E4) podle předpisu č. 73 s číslem schválení 002439. První dvě číslice čísla schválení typu označují, že schválení bylo uděleno podle požadavků předpisu č. 73 v jeho původním znění.

## VZOR B

(viz bod 5.5 tohoto předpisu)



Výše uvedená značka schválení typu umístěná na vozidle udává, že tento typ vozidla byl schválen v Nizozemsku (E4) podle předpisů č. 73 a č. 31<sup>(1)</sup>. První dvě číslice čísel schválení typu označují, že v době, kdy byla příslušná schválení udělena, byl předpis č. 73 v původním znění, a předpis č. 31 zahrmoval sérii změn 01.

<sup>(1)</sup> Toto číslo je užito jen jako příklad.







## CENY PŘEDPLATNÉHO NA ROK 2010 (bez DPH, včetně poštovního za obvyklou zásilku)

Úřední věstník EU, řady L + C, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	1 100 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, tištěné vydání + roční CD-ROM	22 úředních jazyků EU	1 200 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada L, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	770 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, měsíční CD-ROM (souhrnný)	22 úředních jazyků EU	400 EUR ročně
Dodatek k Úřednímu věstníku (řada S), CD-ROM, 2 vydání týdně	mnohojazyčné: 23 úředních jazyků EU	300 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada C – Výběrová řízení	jazyky, kterých se týká výběrové řízení	50 EUR ročně

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, který vychází v úředních jazycích Evropské unie, je k dispozici ve 22 jazykových verzích. Zahrnuje řady L (Právní předpisy) a C (Informace a oznámení).

Každá jazyková verze má samostatné předplatné.

V souladu s nařízením Rady (ES) č. 920/2005, zveřejněným v Úředním věstníku L 156 ze dne 18. června 2005, které stanoví, že orgány Evropské unie nejsou dočasně vázány povinností sepsat všechny akty v irštině a zveřejňovat je v tomto jazyce, je Úřední věstník vydávaný v irském jazyce prodáván zvlášť.

Předplatné dodatku k Úřednímu věstníku (řada S – Dodatek k *Úřednímu věstníku Evropské unie*) zahrnuje znění ve všech 23 úředních jazycích na jednom mnohojazyčném CD-ROM.

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie* opravňuje na požádání k obdržení různých příloh Úředního věstníku. Předplatitelé jsou na vydávání příloh upozorňováni prostřednictvím „oznámení čtenářům“ zveřejňovaného v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Nosiče CD-ROM budou během roku 2010 nahrazeny nosiči DVD.

### Prodej a předplatné

Předplatné různých placených periodik, jako například předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, lze získat u našich distributorů. Seznam distributorů se nachází na této internetové adrese:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_cs.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_cs.htm)

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nabízí přímý a bezplatný přístup k právu Evropské unie. Tyto internetové stránky umožňují nahlížet do *Úředního věstníku Evropské unie* a obsahují rovněž smlouvy, právní předpisy, judikaturu a návrhy právních předpisů.

Více informací o Evropské unii naleznete na adrese: <http://europa.eu>

