

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1230/2012

z 12. decembra 2012,

ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokiaľ ide o požiadavky na typové schválenie v prípade hmotností a rozmerov motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, a mení a dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 z 13. júla 2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 14 ods. 1 písm. a),

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady (ES) 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica)⁽²⁾, a najmä na jej článok 39 ods. 2, 3 a 5,

keďže:

- (1) Nariadenie (ES) č. 661/2009 je samostatným nariadením na účely typového schvaľovania stanoveného v smernici 2007/46/ES.
- (2) Nariadením (ES) č. 661/2009 sa zrušuje smernica Rady 92/21/EHS z 31. marca 1992 o hmotnostiach a rozmeroch motorových vozidiel kategórie M₁⁽³⁾ ako aj smernica Európskeho parlamentu a Rady 97/27/ES z 22. júla 1997 týkajúca sa hmotností a rozmerov určitých kategórií motorových a ich prípojných vozidiel, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 70/156/EHS⁽⁴⁾. Požiadavky týkajúce sa hmotností a rozmerov motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel stanovené v uvedených smerniciach by mali byť prenesené do tohto nariadenia a v prípade potreby zmenené a doplnené, aby sa prispôbili vývoju poznatkov v oblasti vedy a techniky.
- (3) Nariadenie (ES) č. 661/2009 stanovuje základné ustanovenia o požiadavkách na typové schválenie motorových

vozidiel a ich prípojných vozidiel, pokiaľ ide o ich hmotnosti a rozmery. Preto je tiež nevyhnutné stanoviť osobitné postupy, skúšky a požiadavky na takéto typové schválenie.

- (4) V smernici Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú maximálne prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave⁽⁵⁾, sa ustanovujú určité maximálne povolené rozmery pre vnútroštátnu a medzinárodnú premávku v členských štátoch. Na účely konštrukcie vozidiel je preto dôležité zohľadniť rozmery, ktoré už boli v Únii harmonizované, s cieľom uľahčiť a umožniť voľný pohyb tovaru.
- (5) Smernicou 97/27/ES sa povoľuje členským štátom udeľovať typové schválenie ES pre vozidlá, ktorých vonkajšie rozmery presahujú maximálne povolené rozmery stanovené v uvedenej smernici. Taktiež sa členským štátom povoľuje zamietnuť evidenciu vozidiel, ktorým bolo udelené typové schválenie ES, ak ich vonkajšie rozmery nespĺňajú požiadavky ich vnútroštátnych právnych predpisov. Je dôležité zachovať za určitých podmienok možnosť povoľovať typové schválenia vozidiel, ktoré prekračujú povolené limity, v prípadoch, v ktorých sa preukáže, že je to výhodné pre cestnú premávku a životné prostredie v členských štátoch, kde je cestná infraštruktúra pripravená na takúto situáciu. Preto by sa mala zabezpečiť možnosť schváliť takéto vozidlá v rámci typových schválení pre malé série alebo v rámci individuálnych systémov schvaľovania za predpokladu, že množstvo vozidiel, ktorých sa môže týkať výnimka v zmysle článku 23 smernice 2007/46/ES, pokiaľ ide o maximálne povolené rozmery, bude obmedzené na potreby tohto nariadenia. Príloha XII k smernici 2007/46/ES by sa preto mala zmeniť a doplniť, aby obsahovala takéto množstvové obmedzenia.
- (6) Smernicou 95/53/ES sa stanovujú maximálne povolené hmotnosti, ktoré platia len pre medzinárodnú premávku. Uvedená smernica však členským štátom povoľuje, aby v prípade vnútroštátnej premávky naďalej uplatňovali svoje vnútroštátne predpisy. Dôsledkom je, že harmonizácia technicky prípustnej maximálnej naloženej hmotnosti a technicky prípustnej maximálnej hmotnosti na nápravy alebo skupinu náprav na účely voľného obehu v členských štátoch, sa v krátkodobom horizonte nejaví

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 200, 31.7.2009, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 129, 14.5.1992, s. 1.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 233, 25.8.1997, s. 1.

⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59.

ako realizovateľná. Napriek tomu z dôvodu existencie neharmonizovaných pravidiel výstavby cestnej infraštruktúry je vhodné požiadať členské štáty, aby vymedzili prípustné maximálne evidenčné/prevádzkové hmotnosti vozidiel, ktoré sú povolené pre vnútroštátnu alebo medzinárodnú premávku v rámci smernice 96/53/ES a stanovili postup pre takéto vymedzenie.

(7) Na základe skúseností získaných pri uplatňovaní právnych predpisov Únie týkajúcich sa hmotností a rozmerov vozidiel, je potrebné stanoviť jasne vymedzené pojmy. Niektoré z týchto pojmov už sú vymedzené v smerniciach 97/27/ES a 92/21/EHS. Z dôvodu koherentnosti je vhodné prebrať tieto vymedzenia pojmov a v prípade potreby ich prispôsobiť poznatkom v oblasti vedy a techniky.

(8) Keďže vymedzenie skutočnej hmotnosti jednotlivého vozidla už je zahrnuté v tomto nariadení, je potrebné predísť nejasnostiam pri vyplňaní osvedčenia o zhode a zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť prílohu IX smernice 2007/46/ES.

(9) Keďže v bielej knihe Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje⁽¹⁾ sa vyzdvihla potreba zlepšiť a aerodynamiku cestných vozidiel a výskum ukázal, že spotreba paliva motorových vozidiel a teda emisie CO₂ by sa mohla výrazne znížiť montážou aerodynamických zariadení na vozidlá, je dôležité povoliť montáž takýchto aerodynamických zariadení na vozidlá. Keďže aerodynamické zariadenia pozostávajú z doplnkov, ktoré vďaka svojmu dizajnu, vyčnievajú za vonkajšie časti vozidiel vzadu alebo po stranách, mali by byť zahrnuté do zoznamu zariadení alebo vybavenia, ktoré sa nezohľadňujú pri určovaní vonkajších rozmerov. Je však dôležité obmedziť tieto výčnelky vzadu a po stranách tak, aby nebola narušená bezpečnosť cestnej premávky a naďalej bola možná intermodálna doprava. V tomto nariadení by sa preto mali stanoviť nevyhnutné technické požiadavky.

(10) Dostupný softvér umožňuje použitie virtuálnych skúšobných metód založených na počítačových simuláciách. Vzhľadom na to, že tieto techniky umožňujú lacnejšie a menej komplikované skúšanie, je vhodné stanoviť možnosť ich využitia na kontrolu schopnosti vozidla manévrovať po trajektórii celých 360°, ako aj na meranie vybočenia zadnej časti vozidla, keď vozidlo manévruje v rámci svojej trajektórie. Preto je tiež potrebné pridať toto nariadenie do zoznamu regulačných aktov zahrnutých v prílohe XVI k smernici 2007/46/ES.

(11) S cieľom zabezpečiť správne fungovanie systému typového schvaľovania, je vhodné aktualizovať prílohy k smernici 2007/46/ES.

(12) Prílohy I, III, IX, XII a XVI k smernici 2007/46/ES by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť. Keďže ustanovenia prílohy XII sú dostatočne podrobné a nepotrebujú ďalšiu transpozíciu v členských štátoch, je vhodné nahradiť prílohu prostredníctvom nariadenia v súlade s článkom 39 ods. 8 smernice 2007/46/ES.

(13) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Technického výboru – motorové vozidlá,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa stanovujú požiadavky ES typového schvaľovania motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, pokiaľ ide o ich hmotnosti a rozmery.

2. Tento predpis sa vzťahuje na úplné, neúplné a dokončované vozidlá kategórií M, N a O.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa okrem definícií vymedzených v smernici 2007/46/ES a v nariadení (ES) č. 661/2009 uplatňuje nasledujúce vymedzenie pojmov:

1. „*typ vozidla*“ je skupina vozidiel, definovaná v časti B prílohy II k smernici 2007/46/ES;

2. „*štandardné vybavenie*“ je základná konfigurácia vozidla vybaveného všetkými prvkami v zmysle požiadaviek regulačných aktov uvedených v prílohe IV a v prílohe XI k smernici 2007/46/ES vrátane všetkých prvkov, ktoré sú v ňom nainštalované bez toho, aby z toho vyplývali akékoľvek ďalšie špecifikácie týkajúce sa konfigurácie alebo úrovne vybavenia;

3. „*naďštandardné vybavenie*“ sú všetky prvky, ktoré nie sú zahrnuté v štandardnom vybavení, namontované na vozidle na zodpovednosť výrobcu, ktoré si zákazník môže objednať;

⁽¹⁾ [KOM(2011) 144]

4. „*hmotnosť vozidla v pohotovostnom stave*“ znamená:
- a) v prípade motorových vozidiel:
- hmotnosť vozidla, s palivovou(-ými) nádržou(-ami) naplnenou(-ými) najmenej na 90 % jej (ich) kapacity vrátane hmotnosti vodiča, paliva a kvapalín, so štandardným vybavením v súlade so špecifikáciami výrobcu a ak je namontované, tak zahŕňa aj hmotnosť karosérie, kabíny, spojovacieho zariadenia a rezervného(-ých) kolesa (kolies), ako aj náradia;
- b) v prípade prípojného vozidla:
- hmotnosť vozidla vrátane paliva a kvapalín, so štandardným vybavením v súlade so špecifikáciami výrobcu a ak je namontované, tak zahŕňa aj hmotnosť karosérie, kabíny, spojovacieho zariadenia a rezervného(-ých) kolesa (kolies), ako aj náradia;
5. „*hmotnosť nadštandardného vybavenia*“ je hmotnosť vybavenia, ktoré môže byť namontované na vozidle okrem štandardného vybavenia, v súlade so špecifikáciami výrobcu;
6. „*skutočná hmotnosť vozidla*“ je hmotnosť vozidla v pohotovostnom stave plus hmotnosť nadštandardného vybavenia namontovaného na konkrétnom vozidle;
7. „*technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť (M)*“ je maximálna hmotnosť vozidla stanovená výrobcom na základe spôsobu jeho konštrukcie konštrukčných parametrov. Technicky prípustná naložená hmotnosť prípojného vozidla alebo návesu zahŕňa statickú hmotnosť prenášanú na pripojené ťažné vozidlo;
8. „*technicky prípustná maximálne naložená hmotnosť jazdnej súpravy (MC)*“ je maximálna hmotnosť stanovená pre jazdnú súpravu motorového vozidla s jedným alebo viacerými prípojnými vozidlami na základe spôsobu jeho konštrukcie a konštrukčných parametrov alebo maximálnej hmotnosti stanovenej pre jazdnú súpravu ťahača a návesu;
9. „*technicky prípustná maximálna prípojná hmotnosť (TM)*“ je maximálna hmotnosť jedného alebo viacerých prípojných vozidiel, ktoré môžu byť ťahané ťažným vozidlom zodpovedajúca celkovému zaťaženiu prenášanému na povrch jazdnej dráhy kolesami nápravy alebo skupinou náprav na každom prípojnem vozidle pripojenom k ťažnému vozidlu;
10. „*náprava*“ je spoločná os otáčania dvoch alebo viacerých kolies, poháňaná alebo voľne sa otáčajúca a pozostávajúca z jedného alebo viacerých segmentov umiestnených v tej istej rovine kolmo na pozdĺžnu stredovú os vozidla;
11. „*skupina náprav*“ je určitý počet náprav so vzdialenosťou medzi nimi, ktorá nesmie prekročiť vzdialenosť uvedenú ako vzdialenosť „d“ v prílohe I k smernici 96/53/ES, pričom tieto nápravy na seba vzájomne pôsobia na základe špecifickej konštrukcie pruženia;
12. „*samostatná náprava*“ je náprava, ktorá nemôže byť považovaná za súčasť skupiny náprav;
13. „*technicky prípustná maximálna hmotnosť na nápravu m)*“ je hmotnosť zodpovedajúca maximálnemu prípustnému statickému vertikálnemu zaťaženiu prenášanému na povrch jazdnej dráhy kolesami nápravy, na základe spôsobu konštrukcie a konštrukčných parametrov nápravy a vozidla;
14. „*technicky prípustná maximálna hmotnosť na skupinu náprav (μ)*“ je hmotnosť zodpovedajúca maximálnemu prípustnému statickému vertikálnemu zaťaženiu prenášanému na povrch jazdnej dráhy kolesami skupiny náprav, na základe konštrukcie a konštrukčných parametrov skupiny náprav a vozidla;
15. „*spojovacie zariadenie*“ je mechanické zariadenie vrátane komponentov definovaných v bodoch 2.1 až 2.6 predpisu Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 55 – Jednotné ustanovenia o schvaľovaní mechanických spojovacích komponentov súprav vozidiel ⁽¹⁾ a tesného spojovacieho zariadenia definovaného v bode 2.1.1 predpisu Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 102 – Jednotné ustanovenia o typovom schvaľovaní I. Tesného spojovacieho zariadenia (CCD) II. Vozidiel z hľadiska montáže schváleného typu CCD ⁽²⁾;
16. „*bod spojenia*“ je stred spojenia spojovacieho zariadenia namontovaného na ťahanom vozidle v rámci spojovacieho zariadenia namontovaného na ťažnom vozidle;
17. „*hmotnosť spojovacieho zariadenia*“ je hmotnosť samotného spojovacieho zariadenia a jeho častí potrebných na pripojenie k vozidlu;
18. „*technicky prípustná maximálna hmotnosť v bode spojenia*“ je:
- a) v prípade ťažného vozidla hmotnosť zodpovedajúca maximálnemu prípustnému statickému vertikálnemu zaťaženiu na bod spojenia (hodnota „S“ alebo „U“) ťažného vozidla, na základe konštrukčných parametrov spojovacieho zariadenia a ťažného vozidla;

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 227, 28.8.2010, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 351, 20.12.2008, s. 44.

- b) v prípade návesu, prívesu so stredovou nápravou alebo prívesu s pevným ojom hmotnosť zodpovedajúca maximálnemu prípustnému statickému vertikálnemu zaťažaniu na bod spojenia (hodnota „S“ alebo „U“) prenášanému prípojným vozidlom na ťažné vozidlo, na základe konštrukčných parametrov spojovacieho zariadenia a prípojného vozidla;
19. „*hmotnosť cestujúcich*“ je menovitá hmotnosť v závislosti od kategórie vozidla vynásobená počtom miest na sedenie vrátane, ak existujú, miest na sedenie pre členov posádky a miest na státie, ale bez vodiča;
20. „*hmotnosť vodiča*“ je hmotnosť 75 kg na mieste referenčného bodu sedenia vodiča;
21. „*užitočná hmotnosť*“ je rozdiel medzi technicky prípustnou maximálnou naloženou hmotnosťou a hmotnosťou v pohotovostnom stave zvýšenou o hmotnosť cestujúcich a hmotnosť nadštandardného vybavenia;
22. „*dĺžka*“ je rozmer definovaný v bodoch 6.1.1, 6.1.2 a 6.1.3 normy ISO 612:1978; táto definícia sa vzťahuje aj na kĺbové vozidlá tvorené dvomi alebo viacerými časťami;
23. „*šírka*“ je rozmer definovaný v bode 6.2 normy ISO 612:1978;
24. „*výška*“ je rozmer definovaný v bode 6.3 normy ISO 612:1978;
25. „*rázvor kolies*“ je:
- a) rozmer uvedený v bode 6.4.1 normy ISO 612:1978;
- b) v prípade prívesu so stredovou nápravou s jednou nápravou horizontálna vzdialenosť medzi vertikálnou osou spojovacieho zariadenia a stredom nápravy;
- c) v prípade prívesu so stredovou nápravou s viac ako jednou nápravou horizontálna vzdialenosť medzi vertikálnou osou spojovacieho zariadenia a stredom prvej nápravy;
26. „*vzdialenosť medzi nápravami*“ je vzdialenosť medzi dvomi za sebou idúcimi nápravami, uvedená v bode 6.4 normy ISO 612:1978 v prípade vozidiel s viac ako dvoma nápravami. Keď je vozidlo vybavené len dvomi nápravami alebo v prípade návesu, ojového prívesu alebo prívesu s pevným ojom, vzdialenosťou medzi nápravami uvedenou v bode 6.4.2 normy ISO 612:1978 znamená „*rázvor kolies*“ v zmysle definície v bode 25;
27. „*rozchod*“ je vzdialenosť uvedená v bode 6.5 normy ISO 612:1978;
28. „*zaťaženie točnice*“ je vzdialenosť uvedená v bode 6.19.2 normy ISO 612:1978, pričom sa zohľadňuje poznámka uvedená v bode 6.19 tej istej normy;
29. „*polomer predného previsu návesu*“ je horizontálna vzdialenosť od osi návesného čapu k akémukoľvek bodu v prednej časti návesu;
30. „*predný previs*“ je horizontálna vzdialenosť medzi vertikálnou rovinou prechádzajúcou cez prvú nápravu alebo nápravu s návesným čapom v prípade návesu a najprednejším bodom vozidla;
31. „*zadný previs*“ je horizontálna vzdialenosť medzi vertikálnou rovinou prechádzajúcou cez poslednú zadnú nápravu a najzadnejší bod vozidla. Keď je vozidlo vybavené spojovacím zariadením, ktoré sa nedá odstrániť, najzadnejším bodom vozidla je toto spojovacie zariadenie;
32. „*dĺžka ložnej plochy*“ je vzdialenosť od najprednejšieho vnútorného bodu k najzadnejšiemu vnútornému bodu nákladného priestoru, meraná horizontálne v pozdĺžnej rovine vozidla;
33. „*vybočenie zadnej časti vozidla*“ je vzdialenosť medzi krajnými bodmi dosiahnutá zadnou časťou vozidla pri manévrovaní za podmienok špecifikovaných v oddiele 7 časti B alebo oddiele 6 časti C prílohy I k tomuto nariadeniu;
34. „*zariadenie na zdvíhanie náprav*“ je mechanizmus namontovaný na vozidle na účely zdvihnutia kolies od vozovky a ich spustenia;
35. „*zdvíhateľná náprava*“ je náprava, ktorá sa môže meniť svoju polohu smerom nahor a nadol pomocou zariadenia na zdvíhanie náprav;
36. „*náprava s premiestniteľným zaťažením*“ je náprava, ktorej zaťaženie sa môže meniť bez zdvihnutia nápravy pomocou zariadenia na zdvíhanie náprav;
37. „*pneumatické pruženie*“ je systém pruženia, pri ktorom je minimálne 75 % pružiaceho efektu spôsobeného pneumatickým zariadením;
38. „*trieda autobusu alebo autokaru*“ je skupina vozidiel, definovaná v bodoch 2.1.1 a 2.1.2 predpisu EHK OSN č. 107 – Jednotné ustanovenia pre typové schvaľovanie vozidiel kategórie M₂ alebo M₃ z hľadiska ich celkovej konštrukcie ⁽¹⁾;

(¹) Ú. v. EÚ L 255, 29.9.2010, s. 1.

39. „*kľbové vozidlo*“ je vozidlo kategórie M₂ alebo M₃, definované v bode 2.1.3 predpisu EHK OSN č. 107;
40. „*nedeliteľný náklad*“ je náklad, ktorý sa na účely prepravy po ceste nemôže rozdeliť na dve alebo viac častí bez nadmerných výdajov alebo bez rizika poškodenia, alebo ktorý z dôvodu svojej hmotnosti alebo rozmerov nemôže byť prepravovaný vozidlom, ktorého hmotnosti alebo rozmery spĺňajú maximálne povolené hmotnosti a rozmery platné v danom členskom štáte.

Článok 3

Povinnosti výrobcov

1. Výrobca stanoví pre každú verziu v rámci typu vozidla, bez ohľadu na stupeň jeho dokončenia, tieto hmotnosti:
- a) technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť;
 - b) technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť jazdnej súpravy;
 - c) technicky prípustná maximálna prípojná hmotnosť;
 - d) technicky prípustná maximálna hmotnosť na nápravy alebo technicky prípustná maximálna hmotnosť na skupinu náprav;
 - e) technicky prípustné maximálne hmotnosti v bode, resp. bodoch spojenia, pričom sa zohľadňujú technické prvky spojovacích zariadení, ktoré sú namontované alebo môžu byť namontované na vozidle.
2. Pri určovaní hmotností uvedených v odseku 1 výrobca zohľadňuje osvedčené postupy správnej inžinierskej praxe a najlepšie dostupné technické poznatky s cieľom minimalizovať riziko technického zlyhania, najmä z dôvodu únavy materiálu a s cieľom predísť poškodeniu cestnej infraštruktúry.
3. Pri určovaní hmotností uvedených v odseku 1 výrobca zohľadňuje maximálnu konštrukčnú rýchlosť vozidla.

V prípade, že výrobca vybavil vozidlo obmedzovačom rýchlosti, maximálna konštrukčná rýchlosť musí byť skutočná rýchlosť, ktorú obmedzovač rýchlosti dovoľuje.

4. Pri určovaní hmotností uvedených v odseku 1 výrobca nesmie obmedziť použitie vozidla s výnimkou prípadov týkajúcich sa kapacity pneumatík, ktoré môžu byť prispôbené

konštrukčnej rýchlosti, ako je povolené predpisom EHK OSN č. 54 – Jednotné ustanovenia o schvaľovaní pneumatík pre úžitkové vozidlá a ich prípojných vozidlá⁽¹⁾ a oddielom 5 prílohy II k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 458/2011⁽²⁾.

5. V prípade neúplných vozidiel vrátane vozidiel pozostávajúcich z podvozku a kabíny, ktoré vyžadujú ďalšiu etapu dokončenia, výrobca poskytne všetky podstatné informácie výrobcovi v ďalších etapách dokončovania tak, aby bol aj naďalej zachovaný súlad s požiadavkami.

Na účely prvého pododseku výrobca špecifikuje polohu ťažiska hmotnosti zodpovedajúcej súčtu zaťaženia.

6. Neúplné vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃, ktoré nemajú namontovanú karosériu, musia byť navrhnuté tak, aby sa výrobcovi v ďalších etapách umožnilo splniť požiadavky oddielov 7 a 8 časti B a oddielu 6 a 7 časti C prílohy I.

Článok 4

Ustanovenia pre typové schválenie ES vozidla, pokiaľ ide o jeho hmotnosti a rozmery

1. Výrobca alebo jeho zástupca predkladá schvaľovaciemu orgánu žiadosť o typové schválenie ES vozidla, pokiaľ ide o jeho hmotnosti a rozmery.
2. Žiadosť sa vyhotovuje v súlade so vzorovým informačným dokumentom uvedeným v časti A prílohy V.
3. Na účely výpočtov rozloženia hmotnosti poskytuje výrobca orgánu typového schvaľovania, pre každú technickú konfiguráciu v rámci typu vozidla na základe hodnôt v príslušných bodoch v prílohe V, informácie potrebné na identifikáciu týchto hmotností:
- a) technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť;
 - b) technicky prípustná maximálna hmotnosť na nápravy alebo skupinu náprav;
 - c) technicky prípustná maximálna prípojná hmotnosť;
 - d) technicky prípustná maximálna hmotnosť v bode resp. bodoch spojenia;

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 183, 11.7.2008, s. 41.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 124, 13.5.2011, s. 11.

e) technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť jazdnej súpravy.

Tieto informácie sa poskytujú v tabuľkovom alebo akomkoľvek inom formáte, po dohode s orgánom typového schvaľovania.

4. V prípade, že nadštandardné vybavenie výrazne ovplyvňuje hmotnosti a rozmery vozidla, výrobca poskytne technickej službe polohu, hmotnosť a geometrickú polohu ťažiska náprav nadštandardného vybavenia, ktoré môžu byť namontované na vozidle.

5. Odchyľne od požiadaviek odseku 4, v prípade, že nadštandardné vybavenie pozostáva z niekoľkých častí umiestnených v rôznych častiach vozidla, výrobca môže technickej službe poskytnúť iba údaje o rozložení hmotnosti nadštandardného vybavenia na nápravu.

6. V prípade skupiny náprav výrobca uvádza rozloženie zaťaženia celkovej hmotnosti pôsobiacej na túto skupinu medzi nápravy.

V prípade potreby výrobca uvedie vzorec rozloženia alebo graf rozloženia.

7. Ak to schvaľovací orgán alebo technická služba považuje za nevyhnutné, môžu požiadať výrobcu, aby na účely inšpekcie poskytol vozidlo, ktoré reprezentuje typ, ktorý má byť schválený.

8. Výrobca vozidla môže predložiť orgánu typového schválenia žiadosť na uznanie rovnocennosti pruženia s pneumatickým pružením.

Orgán typového schválenia musí uznať rovnocennosť pruženia s pneumatickým pružením, pokiaľ sú splnené požiadavky prílohy III.

Ak technická služba uznala rovnocennosť, vydá skúšobný protokol. Orgán typového schválenia pripojí skúšobný protokol a technický popis pruženia k osvedčeniu o typovom schválení ES.

9. Ak sú požiadavky stanovené v prílohe I až IV k tomuto nariadeniu splnené, schvaľovací orgán udelí typové schválenie v súlade so systémom číslovania stanoveným v prílohe VII k smernici 2007/46/ES.

Členský štát nesmie prideliť to isté číslo inému typu vozidla.

10. Na účely odseku 9 orgán typového schvaľovania vystaví osvedčenie o typovom schválení ES vyhotovené v súlade so vzorom uvedeným v časti B prílohy V.

11. Povolené odchýlky uvedené v doplnku 2 k prílohe I platia na účely článku 12 ods. 2 smernice 2007/46/ES.

Článok 5

Prípustné maximálne evidenčné/prevádzkové hmotnosti

1. Na účely evidencie a uvedenia do prevádzky vozidiel typovo schválených podľa tohto nariadenia, vnútroštátne orgány stanovujú pre každý variant a verziu v rámci typu vozidla, všetky tieto hmotnosti, ktoré sú povolené pre vnútroštátnu a medzinárodnú premávku podľa smernice 96/53/ES:

- a) prípustná maximálna evidenčná/prevádzková naložená hmotnosť;
- b) prípustná maximálna evidenčná/prevádzková hmotnosť na nápravu, resp. nápravy;
- c) prípustná maximálna evidenčná/prevádzková hmotnosť na skupinu náprav;
- d) prípustná maximálna evidenčná/prevádzková prípojná hmotnosť;
- e) prípustná evidenčná/prevádzková naložená hmotnosť jazdnej súpravy.

Vnútroštátne orgány stanovujú postup na určenie prípustných maximálnych evidenčných/prevádzkových hmotností uvedených v prvom pododseku. Ustanovia príslušný orgán poverený určovaním týchto hmotností a špecifikovať informácie, ktoré musia byť tomuto príslušnému orgánu poskytnuté.

2. Prípustné maximálne evidenčné/prevádzkové hmotnosti stanovené podľa postupu uvedeného v odseku 1 nemôžu prekročiť maximálne hmotnosti uvedené v článku 3 ods. 1.

3. Pokiaľ ide o rozloženie hmotnosti na nápravy alebo skupinu náprav, príslušný orgán konzultuje výrobcu aby sa zaručilo správne fungovanie systémov vozidla, najmä brzdových systémov a systémov riadenia.

4. Pri určovaní prípustných maximálnych evidenčných/prevádzkových hmotností, vnútroštátne orgány zabezpečia, aby požiadavky regulačných aktov uvedených v prílohe IV a prílohe XI k smernici 2007/46/ES boli aj naďalej splnené.

5. V prípadoch, v ktorých vnútroštátne orgány dospeli k záveru, že požiadavky jedného z regulačných aktov uvedených v prílohe IV a prílohe XI k smernici 2007/46/ES, s výnimkou tohto nariadenia, už nie je viac možné splniť, požiadajú, aby nové skúšky vykonal a nové typové schválenie, prípadne jeho rozšírenie udelil orgán typového schvaľovania, ktorý udelil prvé typové schválenie podľa daného regulačného aktu.

Článok 6

Výnimky

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 4 ods. 3 smernice 96/53/ES, typové schválenie ES môže byť udelené vozidlám, ktorých rozmery prekračujú požiadavky tohto nariadenia a ktoré sú určené na prepravu nedeliteľného nákladu. V takom prípade musí byť v osvedčení o typovom schválení a osvedčení o zhode jasne uvedené, že vozidlo je určené len na prepravu nedeliteľného nákladu.

2. Členské štáty môžu udeliť schválenia podľa článkov 23 a 24 smernice 2007/46/ES vozidlám prekračujúcim maximálne povolené rozmery stanovené v bode 1.1 častí B, C a D prílohy I k tomuto nariadeniu.

Typové schválenia podľa článku 23 smernice 2007/46/ES podliehajú kvantitatívnym limitom stanoveným v oddiele 3 časti A prílohy XII k tejto smernici.

Článok 7

Prechodné ustanovenia

1. Vnútroštátne orgány povoľujú predaj a uvedenie do prevádzky vozidiel, ktoré boli typovo schválené pred dátumom uvedeným v článku 13 ods. 2 nariadenia (ES) č. 661/2009 a naďalej pokračujú v udeľovaní rozšírení schválení podľa podmienok smerníc 92/21/EHS a 97/27/EHS.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 12. decembra 2012

2. Odchylné od odseku 1, typové schválenia udelené podľa článku 7 smernice 97/27/ES prestávajú platiť dňom uvedeným v článku 19 ods. 1 nariadenia (ES) č. 661/2009.

Členské štáty však môžu evidovať a umožniť predaj alebo uvedenie do prevádzky ukončených sérií vozidiel, ktorých typové schválenie ES už nie je platné, pokiaľ o to výrobca v súlade s článkom 27 smernice 2007/46/ES požiada.

3. Od 10. januára 2014 výrobcovia poskytujú osvedčenia o zhode, ktoré sú v súlade s týmto nariadením.

Do 9. januára 2014 musia v položke 52 osvedčenia o zhode uvádzať skutočnú hmotnosť vozidla, pokiaľ nie je uvedená v niektorej z ďalších položiek osvedčenia o zhode.

Článok 8

Zmeny a doplnenia smernice 2007/46/ES

Prílohy I, III, IX a XVI k smernici 2007/46/ES sa menia a dopĺňajú v súlade s prílohou VI k tomuto nariadeniu.

Príloha XII k smernici 2007/46/ES sa nahrádza prílohou VII k tomuto nariadeniu.

Článok 9

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa na nové typy vozidiel, v prípade ktorých sa typové schválenie udeľuje od 1. novembra 2012.

Za Komisiu
predseda
José Manuel BARROSO

ZOZNAM PRÍLOH

- Príloha I ČASŤ A: Technické požiadavky na vozidlá kategórie M₁ a N₁.
ČASŤ B: Technické požiadavky na vozidlá kategórie M₂ a M₃.
ČASŤ C: Technické požiadavky na vozidlá kategórie N₂ a N₃.
ČASŤ D: Technické požiadavky na vozidlá kategórie O.
- Doplnok 1 Zoznam zariadení a vybavenia, ktoré sa nemusia zohľadniť pri určovaní najkrajnejších rozmerov.
- Doplnok 2 Povolené odchýlky pre typové schválenie a zhodu výroby.
- Doplnok 3 Údaje týkajúce sa manévrovateľnosti.
- Príloha II Stúpavosť terénnych vozidiel.
- Príloha III Podmienky rovnocennosti pruženia a pneumatického pruženia.
- Príloha IV Technické požiadavky na inštaláciu zdvíhateľných alebo zaťažiteľných náprav na vozidlách.
- Príloha V ČASŤ A: Informačný dokument.
ČASŤ B: Osvedčenie o typovom schválení ES.
- Príloha VI Zmeny a doplnky príloh I, III, IX a XVI k smernici 2007/46/ES.
- Príloha VII Príloha XII k smernici č. 2007/46/ES.
-

PRÍLOHA I

TECHNICKÉ POŽIADAVKY

ČASŤ A

Vozidlá kategórií M₁ a N₁

1. **Maximálne povolené rozmery**
 - 1.1. Rozmery nesmú prekročiť tieto hodnoty:
 - 1.1.1. Dĺžka 12,00 m.
 - 1.1.2. Šírka:
 - a) M₁: 2,55 m;
 - b) N₁: 2,55 m;
 - c) N₁: 2,60 m pre vozidlá vybavené karosériou s izolovanými stenami s minimálnou hrúbkou 45 mm, ako je uvedené v doplnku 2 časti C prílohy II k smernici 2007/46/ES.
 - 1.1.3. Výška: 4,00 m.
 - 1.2. Na účely merania dĺžky, šírky a výšky musí mať vozidlo svoju hmotnosť v režime prevádzky, musí byť umiestnené na horizontálnom a rovnom povrchu s pneumatikami nahustenými na tlak odporúčaný výrobcom.
 - 1.3. Len zariadenia a vybavenie uvedené v doplnku 1 tejto prílohy sa pri stanovovaní dĺžky, šírky a výšky nezohľadňujú.
2. **Rozloženie hmotnosti**
 - 2.1. Súčet technicky prípustných maximálnych hmotností na nápravy nesmie byť menší ako technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť vozidla.
 - 2.2. Technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť vozidla nesmie byť menšia ako súčet hmotnosti vozidla v pohotovostnom stave, hmotnosti cestujúcich, hmotnosti nadštandardného vybavenia a hmotnosti spojovacieho zariadenia, ak nie je začlenené do hmotnosti v pohotovostnom stave.
 - 2.3. V prípade, že je vozidlo naložené na technicky prípustnú maximálnu naloženú hmotnosť, hmotnosť pôsobiaca na každú nápravu nesmie prekročiť technicky prípustnú maximálnu hmotnosť, ktorá môže pôsobiť na danú nápravu.
 - 2.4. V prípade, že je vozidlo naložené na technicky prípustnú maximálnu naloženú hmotnosť, hmotnosť pôsobiaca na prednú nápravu nesmie byť v žiadnom prípade menšia ako 30 % technicky prípustnej maximálnej naloženej hmotnosti vozidla.
 - 2.4.1. V prípade, že je vozidlo naložené na technicky prípustnú maximálnu naloženú hmotnosť s pripočítanou technicky prípustnou maximálnou hmotnosťou v bode spojenia, hmotnosť pôsobiaca na prednú nápravu nesmie byť v žiadnom prípade menšia ako 20 % technicky prípustnej maximálnej naloženej hmotnosti vozidla.
 - 2.5. V prípade, že sú vozidlá vybavené odmontovateľnými sedadlami, overovací postup sa obmedzí na stav, keď je inštalovaný maximálny počet miest na sedenie.
 - 2.6. Na účely overovania požiadaviek stanovených v bodoch 2.2, 2.3 a 2.4:
 - a) sedadlá musia byť nastavené podľa bodu 2.6.1;
 - b) hmotnosti cestujúcich, užitočná hmotnosť a hmotnosť nadštandardného vybavenia musia byť rozložené podľa bodov 2.6.2 až 2.6.4.2.3.

- 2.6.1. Nastavenie sedadiel
- 2.6.1.1. Sedadlá, ktoré sa dajú nastaviť, sa posunú do svojej najzadnejšej polohy.
- 2.6.1.2. Keď existujú iné možnosti nastavenia sedadla (vertikálne, uhlové, nastavenie operadla sedadla atď.), nastavené polohy musia byť také, ako uvádza výrobca vozidla.
- 2.6.1.3. V prípade odpružených sedadiel, musí byť sedadlo zablokované v polohe špecifikovanej výrobcom.
- 2.6.2. Rozloženie hmotnosti cestujúcich
- 2.6.2.1. Hmotnosť jedného cestujúceho je 75 kg.
- 2.6.2.2. Hmotnosť každého cestujúceho sa umiestni do referenčného bodu sedenia (t. j. „bod R“ sedadla).
- 2.6.2.3. V prípade vozidla na špeciálne účely, sa požiadavka bodu 2.6.2.2 uplatňuje mutatis mutandis (napr. hmotnosť zranenej osoby ležiacej na nosidlách v prípade sanitky).
- 2.6.3. Rozloženie hmotnosti nadštandardného vybavenia
- 2.6.3.1. Hmotnosť nadštandardného vybavenia musí byť rozložená podľa špecifikácií výrobcu.
- 2.6.4. Rozloženie užitočnej hmotnosti
- 2.6.4.1. Vozidlá kategórie M₁
- 2.6.4.1.1. Pokiaľ ide o vozidlá kategórie M₁, užitočná hmotnosť musí byť rozložená podľa špecifikácií výrobcu po dohode s technickou službou.
- 2.6.4.1.2. Pokiaľ ide o obytné automobily, minimálna užitočná hmotnosť (PM) musí spĺňať túto požiadavku:
- $$PM \text{ v kg} \geq 10 (n + L)$$
- kde:
- „n“ je maximálny počet cestujúcich spolu s vodičom a
- „L“ je celková dĺžka vozidla v metroch.
- 2.6.4.2. Vozidlá kategórie N₁
- 2.6.4.2.1. Pokiaľ ide o vozidlá s karosériou, užitočná hmotnosť musí byť rozložená rovnomerne na nákladnú plošinu.
- 2.6.4.2.2. Pokiaľ ide o vozidlá bez karosérie (napr. podvozok – kabína) výrobca musí uviesť krajné povolené polohy ťažiska užitočnej hmotnosti zvýšenej o hmotnosť vybavenia určeného na uloženie nákladu (napr. karoséria, nádrž, atď.) (napr. od 0,50 m do 1,30 m pred prvou zadnou nápravou).
- 2.6.4.2.3. Pokiaľ ide o vozidlá určené na to, aby boli vybavené točnicovým spojením, výrobca musí uviesť minimálne a maximálne zaťaženie točnice.
- 2.7. Doplnujúce požiadavky v prípade, že je vozidlo schopné ťahať prípojné vozidlo
- 2.7.1. Požiadavky uvedené v bodoch 2.2, 2.3 a 2.4 sa týkajú zohľadňovania hmotnosti spojovacieho zariadenia a technicky prípustnej maximálnej hmotnosti v bode spojenia.
- 2.7.2. Bez toho, aby boli dotknuté požiadavky bodu 2.4, technicky prípustná maximálna hmotnosť na zadnú nápravu, resp. nápravy nesmie byť prekročená o viac ako 15 %.
- 2.7.2.1. V prípade, že technicky prípustná maximálna hmotnosť na zadnú nápravu, resp. nápravy nie je prekročená o viac ako 15 %, uplatňujú sa požiadavky bodu 5.2 prílohy II k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 458/2011 ⁽¹⁾.

(1) Ú. v. EÚ L 124, 13.5.2011, s. 11.

- 2.7.2.2. V členských štátoch, kde to právne predpisy týkajúce sa cestnej premávky umožňujú, môže výrobca uviesť v príslušnom sprievodnom dokumente, ako je príručka majiteľa vozidla alebo kniha údržby, že technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť vozidla môže byť prekročená o maximálne 10 % alebo 100 kg, podľa toho, ktorá hodnota je nižšia.

Toto povolenie sa uplatňuje len pri ťahaní prípojného vozidla za podmienok uvedených v bode 2.7.2.1 za predpokladu, že prevádzková rýchlosť je obmedzená na 100 km/h alebo menej.

3. Prípojná hmotnosť a hmotnosť v bode spojenia

- 3.1. Pokiaľ ide o technicky prípustnú maximálnu prípojnú hmotnosť, uplatňujú sa tieto požiadavky:
- 3.1.1. Prípojnú vozidlo vybavené systémom prevádzkového brzdienia
- 3.1.1.1. Technicky prípustná maximálna prípojná hmotnosť vozidla musí byť najnižšia z týchto hodnôt:
- a) technicky prípustná maximálna prípojná hmotnosť založená na konštrukčných parametroch vozidla a pevnosti spojovacieho zariadenia;
 - b) technicky prípustná maximálna naložená prípojná hmotnosť ťažného vozidla;
 - c) 1,5 násobok technicky prípustnej maximálnej naloženej hmotnosti ťažného vozidla v prípade terénneho vozidla podľa definície v prílohe II k smernici 2007/46/ES.
- 3.1.1.2. Technicky prípustná maximálna prípojná hmotnosť však nesmie v žiadnom prípade presiahnuť 3 500 kg.
- 3.1.2. Prípojnú vozidlo bez systému prevádzkového brzdienia
- 3.1.2.1. Povolená prípojná hmotnosť musí byť najnižšia z týchto hodnôt:
- a) technicky prípustná maximálna prípojná hmotnosť založená na konštrukčných parametroch vozidla a pevnosti spojovacieho zariadenia;
 - b) polovica hmotnosti ťažného vozidla v pohotovostnom stave.
- 3.1.2.2. Technicky prípustná maximálna prípojná hmotnosť však nesmie v žiadnom prípade presiahnuť 750 kg.
- 3.2. Technicky prípustná maximálna hmotnosť v bode spojenia nesmie byť menšia ako 4 % technicky prípustnej maximálnej prípojnej hmotnosti a nesmie byť menšia ako 25 kg.
- 3.3. Výrobca musí v príručke majiteľa vozidla špecifikovať technicky prípustnú maximálnu hmotnosť v bode spojenia, montážne body spojovacieho zariadenia na ťažnom vozidle a maximálny prípustný zadný previs bodu spojenia.
- 3.4. Technicky prípustná maximálna prípojná hmotnosť nesmie byť definovaná odkazom na počet cestujúcich.

4. Hmotnosť jazdnej súpravy

Technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť jazdnej súpravy nesmie prekročiť súčet technicky prípustnej maximálnej naloženej hmotnosti a technicky prípustnej maximálnej prípojnej hmotnosti.

$$MC \leq M + TM$$

5. Schopnosť rozjazdu do kopca

- 5.1. Ťažné vozidlo musí byť schopné rozjazdu s jazdnou súpravou päťkrát v priebehu piatich minút do svahu so stúpaním minimálne 12 %.
- 5.2. Na vykonanie skúšky opísanej v bode 5.1 musí byť ťažné a prípojnú vozidlo naložené tak, aby ich váha zodpovedala technicky prípustnej naloženej hmotnosti jazdnej súpravy.

ČASŤ B

Vozidlá kategórie M₂ a M₃

1. **Maximálne povolené rozmery**
 - 1.1. Rozmery nesmú prekročiť tieto hodnoty:
 - 1.1.1. Dĺžka
 - a) Vozidlo s dvoma nápravami zložené z jednej časti: 13,50 m;
 - b) vozidlo s tromi alebo viacerými nápravami zložené z jednej časti: 15,00 m;
 - c) kĺbové vozidlo: 18,75 m.
 - 1.1.2. Šírka: 2,55 m
 - 1.1.3. Výška: 4,00 m
 - 1.2. Na účely merania dĺžky, šírky a výšky musí mať vozidlo svoju hmotnosť v pohotovostnom stave, musí byť umiestnené na horizontálnom a rovnom povrchu s pneumatikami nahustenými na tlak odporúčaný výrobcom.
 - 1.3. Len zariadenia a vybavenie uvedené v doplnku 1 tejto prílohy sa pri stanovovaní dĺžky, šírky a výšky nezohľadňujú.
2. **Rozloženie hmotnosti pre vozidlá s karosériou**
 - 2.1. Postup výpočtu
Zápisy:
„M“ technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť,
„TM“ technicky prípustná maximálna prípojná hmotnosť,
„MC“ technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť jazdnej súpravy,
„m“ technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť na samostatnú nápravu označenú „i“, kde „i“ sa mení od 1 až do celkového počtu náprav vozidla,
„m_c“ technicky prípustná maximálna hmotnosť v bode spojenia,
„μ_j“ technicky prípustná maximálna hmotnosť na skupinu náprav označených „j“, kde „j“ sa mení od 1 až do celkového počtu skupín náprav.
 - 2.1.1. Vykonajú sa príslušné výpočty, aby sa zabezpečilo splnenie ďalej uvedených požiadaviek pri každej technickej konfigurácii v rámci daného typu.
 - 2.1.2. V prípade vozidiel vybavených nápravami s premiestniteľným zaťažením sa nasledujúce výpočty musia vykonať s pružením náprav zaťažených ako v normálnom prevádzkovom stave.
 - 2.2. Všeobecné požiadavky
 - 2.2.1. Súčet technicky prípustnej maximálnej hmotnosti na samostatné nápravy spoločne so súčtom technicky prípustnej maximálnej hmotnosti na skupinu náprav nesmie byť menší ako technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť vozidla.
$$M \leq \Sigma [m_i + \mu_j]$$
 - 2.2.2. Súčet hmotnosti vozidla v pohotovostnom stave, hmotnosti nadštandardného vybavenia, hmotnosti cestujúcich, hmotností „WP“ a „B“ uvedených v bode 2.2.3, hmotnosti spojovacieho zariadenia, ak nie je zahrnutá do hmotnosti v pohotovostnom stave, a technicky prípustnej maximálnej hmotnosti v bode spojenia nesmie prekročiť technicky prípustnú maximálnu naloženú hmotnosť.

2.2.3. Rozloženie zaťaženia

2.2.3.1. Zápisy:

„P“ počet miest na sedenie okrem vodiča a člena, resp. členov posádky,

„Q“ hmotnosť jedného cestujúceho v kg,

„Q_c“ hmotnosť jedného člena posádky v kg,

„S₁“ plocha v m² pre stojacich cestujúcich,

„SP“ počet miest na státie uvedený výrobcom,

„S_{sp}“ menovitý priestor pre jedného stojaceho cestujúceho v m²,

„WP“ počet miest pre invalidný vozík vynásobený hodnotou 250 kg, ktorá predstavuje hmotnosť invalidného vozíka a jeho používateľa,

„V“ celkový objem batožinového priestoru v m³ vrátane priestoru na príručnú batožinu, nosičov a nosičov lyží,

„B“ maximálna povolená hmotnosť batožiny v kg uvedená výrobcom vrátane maximálnej prípustnej hmotnosti (B), ktorá môže byť prepravovaná v nosiči lyží, ak existuje.

2.2.3.2. Hmotnosť Q a Q_c sediacich cestujúcich sa umiestni do referenčných bodov sedenia (t. j. „bodu R“ sedadla).

2.2.3.3. Hmotnosť zodpovedajúca počtu SP stojacich cestujúcich hmotnosti Q musí byť rovnomerne rozložená na ploche S₁ prístupnej pre stojacich cestujúcich.

2.2.3.4. Tam, kde je to možné, hmotnosť WP musí byť rovnomerne rozložená na každú plochu pre invalidný vozík.

2.2.3.5. Hmotnosťou rovnajúca sa B (kg) musí byť rovnomerne rozložená v priestoroch na príručnú batožinu.

2.2.3.6. Hmotnosťou rovnajúca sa B (kg) musí byť umiestnená v ťažisku nosiča lyží.

2.2.3.7. Technicky prípustná maximálna hmotnosť v bode spojenia sa musí nachádzať v bode spojenia, ktorého zadný previs uvádza výrobca vozidla.

2.2.3.8. Hodnoty Q a S_{sp}

Trieda vozidla	Q (kg)	S _{sp} (m ²)
Triedy I a A	68	0,125 m ²
Trieda II	71	0,15 m ²
Triedy III a B	71	neuplatňuje sa

Hmotnosť každého člena posádky je 75 kg.

2.2.3.9 Počet stojacich pasažierov nesmie prekročiť hodnotu S₁/S_{sp}, kde S_{sp} je menovitý priestor stanovený pre jedného stojaceho pasažiera, ako je uvedené v tabuľke v bode 2.2.3.8.

2.2.3.10. Hodnota maximálnej prípustnej hmotnosti príručnej batožiny nesmie byť menšia ako: B = 100 × V.

2.2.4. Výpočty

2.2.4.1 Požiadavky bodu 2.2.2 sa musia overiť vo všetkých konfiguráciách usporiadania interiéru.

2.2.4.2. Za podmienok špecifikovaných v bode 2.2.3 hmotnosť pôsobiaca na každú samostatnú nápravu a na každú skupinu náprav nesmie prekročiť technicky prípustnú maximálnu hmotnosť, ktorá môže pôsobiť na danú nápravu alebo skupinu náprav.

- 2.2.4.3. V prípade vozidla s variabilným počtom sedadiel, plochou pre stojacich cestujúcich (S_1) a s priestorom usposobeným na prepravu invalidných vozíkov sa musí overiť súlad s požiadavkami bodov 2.2.2 a 2.2.4.2 pre každú z týchto eventúálnych podmienok:
- a) obsadia sa všetky miesta na sedenie, potom zvyšná plocha pre stojacich cestujúcich (až do kapacitného limitu pre stojacich cestujúcich stanoveného výrobcom, ak sa dosiahne) a ak ostane priestor, vyplní sa invalidnými vozíkmi;
 - b) obsadia sa všetky miesta na státie (až do kapacitného limitu pre stojacich cestujúcich uvedeného výrobcom, ak sa dosiahne), potom zvyšné miesta použiteľné pre sediacich cestujúcich a ak ostane priestor, vyplní sa invalidnými vozíkmi;
 - c) vyplnia sa všetky miesta pre invalidné vozíky, potom zvyšná plocha pre stojacich cestujúcich (až do kapacitného limitu pre stojacich cestujúcich stanoveného výrobcom, ak sa dosiahne) a napokon sa obsadia všetky použiteľné miesta na sedenie.
- 2.2.5. Keď je vozidlo naložené podľa špecifikácie v bode 2.2.2 hmotnosť zodpovedajúca zaťaženiu na prednú riadiacu nápravu, resp. nápravy nesmie byť v žiadnom prípade menšia ako 20 % maximálnej technicky prípustnej naloženej hmotnosti „M“.
- 2.2.6. V prípade, že sa vozidlo má typovo schváliť vo viac ako jednej triede, požiadavky oddielu 2 sa vzťahujú na každú triedu.
3. **Ťažná kapacita**
- 3.1. Technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť jazdnej súpravy nesmie prekročiť súčet technicky prípustnej maximálnej naloženej hmotnosti a technicky prípustnej maximálnej prípojnej hmotnosti.
- $$MC \leq M + TM$$
- 3.2. Technicky prípustná maximálna prípojná hmotnosť nesmie presiahnuť 3 500 kg.
4. **Technicky prípustná maximálna hmotnosť v bode spojenia**
- 4.1. Technicky prípustná maximálna hmotnosť v bode spojenia sa musí rovnať aspoň 4 % svojej technicky prípustnej maximálnej prípojnej hmotnosti alebo 25 kg, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia.
- 4.2. Výrobca musí v príručke majiteľa špecifikovať podmienky pre pripojenie spojovacieho zariadenia k vozidlu.
- 4.2.1. V prípade potreby podmienky uvedené v bode 4.2 musia zahŕňať technicky prípustnú maximálnu hmotnosť v bode spojenia ťažného vozidla, prípustnú maximálnu hmotnosť spojovacieho zariadenia, montážne body spojovacieho zariadenia na motorovom vozidle a maximálne prípustný zadný previs spojovacieho zariadenia.
5. **Schopnosť rozjazdu do kopca**
- 5.1. Vozidlá konštruované na ťahanie prípojného vozidla musia byť schopné rozjazdu päťkrát v priebehu piatich minút do svahu so stúpaním aspoň 12 %.
- 5.2. Na vykonanie skúšky opísanej v bode 5.1 musí byť ťažné a prípojnú vozidlo naložené tak, aby ich váha zodpovedala technicky prípustnej naloženej hmotnosti jazdnej súpravy.
6. **Výkon motora**
- 6.1. Motor musí mať výkon minimálne 5 kW na tonu technicky prípustnej maximálnej naloženej hmotnosti jazdnej súpravy alebo technicky prípustnej maximálnej naloženej samostatného vozidla v prípade, že vozidlo nie je konštruované na ťahanie prípojného vozidla.
- 6.2. Výkon motora sa meria v súlade s nariadením Rady 80/1269/EHS⁽¹⁾ alebo predpisom EHK OSN č. 85⁽²⁾.

(1) Ú. v. ES L 375, 31.12.1980, s. 46.

(2) Ú. v. EÚ L 326, 24.11.2006, s. 55.

7. **Manévrovateľnosť**
- 7.1. Vozidlo musí byť schopné manévrovať na každej strane po trajektórii celých 360° ako je zobrazené na obrázku 1 v doplnku 3 k tejto prílohe bez toho, aby hociktorý z najkrajnejších bodov vozidla vyčnieval za vonkajší kruh alebo prenikal do vnútra vnútorného kruhu.
- 7.1.1. Skúška sa vykonáva s vozidlom tak za podmienok, keď nie je naložené (t. j. s hmotnosťou v pohotovostnom stave), ako aj keď je naložené na svoju technicky prípustnú maximálnu naloženú hmotnosť.
- 7.1.2. Na účely bodu 7.1 sa nezohľadňujú časti, ktoré môžu vyčnievať za šírku vozidla, uvedené v doplnku 1 k tejto prílohe.
- 7.2. V prípade vozidiel vybavených nápravou s premiestniteľným zaťažením, sa požiadavka bodu 7.1 uplatňuje aj v prípade, že je v prevádzke náprava, resp. nápravy s premiestniteľným zaťažením.
- 7.3. Požiadavky oddielu 7.1 sa overujú takto:
- 7.3.1. Vozidlo manévruje v rámci kruhovej oblasti vymedzenej dvomi sústredenými kruhmi, pričom vonkajší má polomer 12,50 m a vnútorný 5,30 m.
- 7.3.2. Najkrajnejší predný bod motorového vozidla sa vedie po obryse vonkajšieho kruhu (pozri obrázok 1 v doplnku 3 tejto prílohy).
8. **Vybočenie zadnej časti vozidla**
- 8.1. Vozidlo zložené z jednej časti
- 8.1.1. Vozidlo sa skúša podľa skúšky zabehávania vozidla opísanej v bode 8.1.2.
- 8.1.2. Skúška zabehávania vozidla
Vozidlo stojí a čiarou sa vyznačí vertikálna rovina dotýkajúca sa strany vozidla a nasmerovaná von z kruhu sa na vozovke.

Vozidlo sa pohybuje z priameho smeru do oblasti kružnice opísanej na obrázku 1 s jeho prednými kolesami natočenými tak, aby predný najkrajnejší bod sledoval obrys vonkajšieho kruhu (pozri obrázok 2a doplnku 3 k tejto prílohe).
- 8.1.3. Vozidlo musí byť vo svojej hmotnosti v pohotovostnom stave.
- 8.1.4. Maximálne vybočenie nesmie prekročiť 0,60 m.
- 8.2. Vozidlá zložené z dvoch alebo viacerých častí
- 8.2.1. Požiadavky bodu 8.1 sa, pokiaľ ide o vozidlá zložené z dvoch alebo viacerých častí, uplatňujú *mutatis mutandis*.

V takom prípade dve alebo viac pevných častí musí byť v jednej rovine s rovinou, ako je zobrazené na obrázku 2 b doplnku 3 k tomuto nariadeniu.

ČASŤ C

Vozidlá kategórie N₂ a N₃

1. **Maximálne povolené rozmery**
- 1.1. Rozmery nesmú prekročiť tieto hodnoty:
- 1.1.1. Dĺžka 12,00 m.
- 1.1.2. Šírka:
- a) 2,55 pre všetky vozidlá;
- b) 2,60 m pre vozidlá vybavené karosériou s izolovanými stenami s minimálnou hrúbkou 45 mm, ako je uvedené v doplnku 2 prílohy II k smernici 2007/46/ES.

- 1.1.3. Výška: 4,00 m.
- 1.2. Na účely merania dĺžky, šírky a výšky musí mať vozidlo svoju hmotnosť v pohotovostnom stave, musí byť umiestnené na horizontálnom a rovnom povrchu s pneumatikami nahustenými na tlak odporúčaný výrobcom.
- 1.3. Len zariadenia a vybavenie uvedené v doplnku 1 tejto prílohy sa pri stanovovaní dĺžky, šírky a výšky nezohľadňujú.
2. **Rozloženie hmotnosti pre vozidlá s karosériou**
- 2.1. Postup výpočtu
- Zápisy:
- „M“ technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť,
- „TM“ technicky prípustná maximálna prípojná hmotnosť,
- „MC“ technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť jazdnej súpravy,
- „m_i“ technicky prípustná maximálna hmotnosť na samostatnú nápravu označenú „i“, kde „i“ sa mení od 1 až do celkového počtu náprav vozidla,
- „m_c“ technicky prípustná maximálna hmotnosť v bode spojenia,
- „μ_j“ technicky prípustná maximálna hmotnosť na skupinu náprav označených „j“, kde „j“ sa mení od 1 až do celkového počtu skupín náprav.
- 2.1.1. Vykonajú sa príslušné výpočty, aby sa zabezpečilo, že požiadavky stanovené v bodoch 2.2 a 2.3 budú splnené pri každej technickej konfigurácii v rámci daného typu.
- 2.1.2. V prípade vozidiel vybavených zaťažiteľnými nápravami sa výpočty podľa bodov 2.2 a 2.3 vykonávajú s pružením náprav zaťažených ako v normálnom prevádzkovom stave.
- 2.1.3. V prípade vozidiel vybavených zdvíhateľnými nápravami sa výpočty požadované podľa bodov 2.2 a 2.3 vykonávajú pri spustených nápravách.
- 2.2. Všeobecné požiadavky
- 2.2.1. Súčet technicky prípustných maximálnych hmotností na samostatné nápravy spoločne so súčtom technicky prípustných maximálnych hmotností na skupinu náprav nesmie byť menší ako technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť vozidla.
- $$M \leq \Sigma [m_i + \mu_j]$$
- 2.2.2. V prípade každej skupiny náprav označených ako „j“, nesmie byť súčet technicky prípustných maximálnych hmotností na jej nápravách menší ako technicky prípustná maximálna hmotnosť na skupinu náprav.
- Okrem toho žiadna z hmotností m_i nesmie byť menšia než časť μ_j pôsobiaca na nápravu „i“ tak, ako je stanovené rozložením hmotnosti pre túto skupinu náprav.
- 2.3. Osobitné požiadavky
- 2.3.1. Súčet hmotnosti vozidla v pohotovostnom stave, hmotnosti nadštandardného vybavenia, hmotnosti cestujúcich, hmotnosti spojovacieho zariadenia, ak nie je zahrnuté do hmotnosti v pohotovostnom stave, a technicky prípustnej maximálnej hmotnosti v bode spojenia nesmú prekročiť technicky prípustnú maximálnu naloženú hmotnosť vozidla.
- 2.3.2. V prípade, že je vozidlo naložené na svoju technicky prípustnú maximálnu naloženú hmotnosť, hmotnosť pôsobiaca na nápravu „i“ nesmie prekročiť hmotnosť m_i na danú nápravu a hmotnosť pôsobiaca na skupinu náprav „j“ nesmie prekročiť hmotnosť μ_j.

2.3.3. Požiadavky bodu 2.3.2 musia byť splnené v týchto konfiguráciách zaťaženia:

2.3.3.1. Rovnomerné rozloženie užitočnej hmotnosti:

Hmotnosť vozidla v pohotovostnom stave a hmotnosť nadštandardného vybavenia a hmotnosť cestujúcich umiestnených v referenčných bodoch sedenia a hmotnosť spojovacieho zariadenia (ak nie je zahrnuté do hmotnosti v pohotovostnom stave) a technicky prípustná maximálna hmotnosť v bode spojenia a užitočná hmotnosť sú rovnomerne rozložené v nákladnom priestore.

2.3.3.2. Nerovnomerné rozloženie užitočnej hmotnosti:

Vozidlo musí byť zaťažené na súčet hmotnosti v pohotovostnom stave a hmotnosti nadštandardného vybavenia, hmotnosť cestujúcich umiestnených v referenčných bodoch sedenia, hmotnosti spojovacieho zariadenia (ak nie je zahrnuté do hmotnosti v pohotovostnom stave) a technicky prípustnej maximálnej hmotnosti v bode spojenia a užitočnej hmotnosti rozloženej podľa špecifikácií výrobcu.

Na takéto účely musí výrobca uviesť prípadné krajné prípustné polohy ťažiska užitočnej hmotnosti a/alebo karosérie a/alebo vybavenia alebo vnútorného vybavenia (napr. od 0,50 m do 1,30 m pred prvou zadnou nápravou).

2.3.3.3. Kombinácia rovnomerného a nerovnomerného rozloženia:

Požiadavky bodov 2.3.3.1 a 2.3.3.2 sa musia splniť súčasne.

Napr. sklápacie nákladné vozidlo (rozložené zaťaženie) vybavené prídavným žeriavom (lokalizované zaťaženie).

2.3.3.4. Hmotnosť prenesená točnicovým spojením (ťaháč návesu):

Hmotnosť vozidla v pohotovostnom stave a hmotnosť nadštandardného vybavenia a hmotnosť cestujúcich umiestnených v referenčných bodoch sedenia a hmotnosť spojovacieho zariadenia, ak nie je zahrnuté do hmotnosti v pohotovostnom stave, a prípustná maximálna hmotnosť v točnicovom spojení umiestnenom podľa špecifikácií výrobcu (minimálne a maximálne vybočenie točnice).

2.3.3.5. V prípade, že je vozidlo vybavené rovnou nákladovou plošinou, musia byť požiadavky bodu 2.3.3.1 vždy splnené.

2.3.4. V prípade, že je vozidlo naložené na svoju technicky prípustnú maximálnu naloženú hmotnosť, ku ktorej sa pripočíta hmotnosť spojovacieho zariadenia, ak nie je zahrnutá do hmotnosti v pohotovostnom stave a prípustná maximálna hmotnosť v bode spojenia takým spôsobom, že sa dosiahne prípustná maximálna hmotnosť pôsobiaca na zadnú skupinu náprav (μ) alebo prípustná maximálna hmotnosť pôsobiaca na zadnú nápravu m), hmotnosť pôsobiaca na prednú riadiacu nápravu, resp. nápravy nesmie byť menšia ako 20 % technicky prípustnej maximálnej naloženej hmotnosti vozidla.

2.3.5. Pokiaľ ide o vozidlá na špeciálne účely kategórie N_2 a N_3 , technická služba musí skontrolovať súlad s požiadavkami oddielu 2 po dohode s výrobcom, pričom zohľadní špecifickú konštrukciu vozidla (napr. mobilné žeriavy).

3. Ťažná kapacita

3.1. Technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť jazdnej súpravy nesmie prekročiť súčet technicky prípustnej maximálnej naloženej hmotnosti a technicky prípustnej maximálnej prípojnej hmotnosti.

$$MC \leq M + TM$$

4. Schopnosť rozjazdu do kopca a stúpavosť

4.1. Vozidlá skonštruované na ťahanie prípojného vozidla a naložené na svoju technicky prípustnú maximálnu hmotnosť jazdnej súpravy musia byť schopné rozjazdu päť krát v priebehu piatich minút do svahu so stúpaním aspoň 12 %.

4.2. Pokiaľ ide o stúpavosť, terénne vozidlá musia byť skúšané podľa technických požiadaviek prílohy II.

- 4.2.1. Uplatňujú sa tiež požiadavky oddielu 5 doplnku 1 prílohy II k smernici 2007/46/ES.
- 5. Výkon motora**
- 5.1. Vozidlá musia mať výkon motora minimálne 5 kW na tonu technicky prípustnej maximálnej naloženej hmotnosti jazdnej súpravy.
- 5.1.1. V prípade ťahača prívesu alebo ťahača návesu určeného na prepravu nedeliteľného nákladu, výkon motora musí byť minimálne 2 kW na tonu technicky prípustnej maximálnej naloženej hmotnosti jazdnej súpravy.
- 5.2. Výkon motora sa meria v súlade s nariadením 80/1269/EHS alebo predpisom EHK OSN č. 85.
- 6. Manévrovateľnosť**
- 6.1. Vozidlo musí byť schopne manévrovať na každej strane po trajektórii celých 360° ako je zobrazené na obrázku 1 doplnku 3 k tejto prílohe bez toho, aby hociktorý z najkrajnejších bodov vozidla vyčnieval za vonkajší kruh alebo prenikal do vnútra vnútorného kruhu.
- 6.1.1. Skúška sa vykonáva s vozidlom za podmienok, keď je nenaložené (t. j. s hmotnosťou v pohotovostnom stave) a naložené na svoju technicky prípustnú maximálnu naloženú hmotnosť.
- 6.1.2. Na účely bodu 6.1 sa nezohľadňujú časti, ktoré môžu vyčnievať za šírku vozidla, uvedené v doplnku 1 k tejto prílohe.
- 6.2. V prípade vozidiel vybavených zariadením na zdvíhanie náprav sa požiadavka bodu 6.1 uplatňuje, keď je zdvíhateľná náprava vo zdvihnutej polohe a keď je náprava, resp. nápravy s premiestniteľným zaťažením v prevádzke.
- 6.3. Požiadavky bodu 6.1 sa overujú takto:
- 6.3.1. Vozidlo manévruje v rámci oblasti vymedzenej dvomi sústredenými kruhmi, pričom vonkajší má polomer 12,50 m a vnútorný 5,30 m.
- 6.3.2. Najkrajnejší predný bod motorového vozidla sa vedie po obryse vonkajšieho kruhu (pozri obrázok 1 doplnku 3 tejto prílohy).
- 7. Maximálne vybočenie zadnej časti vozidla**
- 7.1. Vozidlo sa skúša podľa skúšobnej metódy v ustálenom stave opísanej v bode 7.1.1.
- 7.1.1. Skúšobná metóda v ustálenom stave
- 7.1.1.2. Vozidlo musí stáť a jeho predné riadené kolesá musia smerovať tak, že ak sa vozidlo pohne, jeho najkrajnejší bod opíše kruh s polomerom 12,50 m.
- Vertikálna rovina dotýkajúca sa strany vozidla a nasmerovaná von z kruhu sa na vozovke vyznačí čiarou.
- Vozidlo sa musí pohnúť vpred tak, že predný najkrajnejší bod sleduje obrys vonkajšieho kruhu s polomerom 12,50 m.
- 7.2. Maximálne vybočenie nesmie prekročiť: (pozri obrázok 3 doplnku 3 k tejto prílohe)
- a) 0,80 m;
- b) 1,00 m v prípade, že je vozidlo vybavené zariadením na zdvíhanie náprav a náprava je zdvihnutá;
- c) 1,00 m v prípade, že riadenou nápravou je posledná zadná náprava.

ČASŤ D

Vozidlá kategórie O

1. **Maximálne povolené rozmery**
 - 1.1. Rozmery nesmú prekročiť tieto hodnoty:
 - 1.1.1. Dĺžka
 - a) Prípojného vozidla: 12,00 vrátane oja;
 - b) návesu: 12,00 plus predný previs.
 - 1.1.2. Šírka
 - a) 2,55 pre všetky vozidlá;
 - b) 2,60 m pre vozidlá vybavené karosériou s izolovanými stenami s minimálnou hrúbkou 45 mm, ako je uvedené v doplnku 2 prílohy II k smernici 2007/46/ES.
 - 1.1.3. Výška: 4,00 m.
 - 1.1.4. Polomer predného previsu návesu: 2,04 m.
 - 1.2. Na účely merania dĺžky, šírky a výšky musí mať vozidlo svoju hmotnosť v pohotovostnom stave, musí byť umiestnené na horizontálnom a rovnom povrchu s pneumatikami nahustenými na tlak odporúčaný výrobcom.
 - 1.3. Merania dĺžky, výšky a predného polomeru previsu sa musia vykonať v prípade, že ložná plocha alebo referenčná plocha uvedená v bode 1.2.1 druhého pododseku prílohy 7 k predpisu EHK OSN č. 55 je horizontálna.

Nastaviteľné oje musia byť horizontálne a musia byť v jednej rovine so stredovou osou vozidla. Musia byť nastavené v polohe s ich maximálnym predĺžením.
 - 1.4. Len zariadenia a vybavenie uvedené v doplnku 1 tejto prílohy sa pri stanovovaní rozmerov uvedených v bode 1.1 nezohľadňujú.
2. **Rozloženie hmotnosti pre vozidlá s karosériou**
 - 2.1. Postup výpočtu
Zápisy:

„M“ technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť,

„ m_0 “ technicky prípustná maximálna hmotnosť v prednom bode spojenia,

„ m_i “ technicky prípustná maximálna hmotnosť na nápravu označenú „i“, kde „i“ sa mení od 1 až do celkového počtu náprav vozidla,

„ m_c “ technicky prípustná maximálna hmotnosť v zadnom bode spojenia,

„ m_j “ technicky prípustná maximálna hmotnosť na skupinu náprav označených „j“, kde „j“ sa mení od 1 až do celkového počtu skupín náprav.
 - 2.1.1. Vykonajú sa príslušné výpočty, aby sa zabezpečilo, že požiadavky stanovené v bodoch 2.2 a 2.3 budú splnené pri každej technickej konfigurácii v rámci daného typu.
 - 2.1.2. V prípade vozidiel vybavených zaťažiteľnými nápravami sa výpočty podľa bodov 2.2 a 2.3 musia vykonať s pružením náprav zaťažených ako v normálnom prevádzkovom stave.

2.1.3. V prípade vozidiel vybavených zdvíhateľnými nápravami sa výpočty požadované podľa bodov 2.2 a 2.3 vykonávajú pri spustených nápravách.

2.2. Všeobecné požiadavky

2.2.1. Súčet technicky prípustnej maximálnej hmotnosti v prednom bode spojenia, technicky prípustnej maximálnej hmotnosti na samostatné nápravy alebo skupinu náprav, technicky prípustnej maximálnej hmotnosti v zadnom bode spojenia nesmie byť menší ako technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť vozidla.

$$M \leq \Sigma [m_0 + m_i + \mu_j + m_c]$$

2.2.2. V prípade každej skupiny náprav označenej „i“ nesmie byť súčet hmotností m_i na jej nápravách menší než hmotnosť μ_j .

Okrem toho žiadna z hmotností m_i nesmie byť menšia než časť μ_j pôsobiaca na nápravu „i“ tak, ako je stanovené rozložením hmotnosti pre túto skupinu náprav.

2.3. Osobitné požiadavky

2.3.1. Súčet hmotnosti vozidla v pohotovostnom stave a hmotnosti nadštandardného vybavenia a technicky prípustnej maximálnej hmotnosti v bode, resp. bodoch spojenia nesmie prekročiť technicky prípustnú maximálnu naloženú hmotnosť vozidla.

2.3.2. V prípade, že je vozidlo naložené na svoju technicky prípustnú maximálnu naloženú hmotnosť, hmotnosť pôsobiaca na samostatnú nápravu „i“ nesmie prekročiť hmotnosť m_i na danú nápravu, ani hmotnosť μ_j na skupinu náprav a ani technicky prípustnú maximálnu hmotnosť v bode spojenia m_0 .

2.3.3. Požiadavky bodu 2.3.2 musia byť splnené v týchto konfiguráciách zaťaženia:

2.3.3.1. Rovnomerné rozloženie užitočnej hmotnosti

Vozidlo musí byť zaťažené na súčet hmotnosti v pohotovostnom stave, hmotnosti nadštandardného vybavenia a užitočnej hmotnosti rozloženej rovnomerne v nákladnom priestore.

2.3.3.2. Nerovnomerné rozloženie užitočnej hmotnosti

Vozidlo musí byť zaťažené na súčet hmotnosti v pohotovostnom stave, hmotnosti nadštandardného vybavenia a užitočnej hmotnosti rozloženej podľa špecifikácií výrobcu.

Na takéto účely musí výrobca uviesť prípadné krajné prípustné polohy ťažiska užitočnej hmotnosti a/alebo karosérie a/alebo vybavenia alebo vnútorného vybavenia (napr. od 0,50 m do 1,30 m pred prvou zadnou nápravou).

2.3.3.3. Kombinácia rovnomerného a nerovnomerného rozloženia:

Požiadavky bodov 2.3.3.1 a 2.3.3.2 sa musia splniť súčasne.

2.3.3.4. V prípade, že je vozidlo vybavené rovným nákladovým priestorom, musia byť požiadavky bodu 2.3.3.1 vždy splnené.

2.3.4. Osobitné požiadavky pre obytné prívesy

2.3.4.1. Minimálna užitočná hmotnosť musí spĺňať túto požiadavku:

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

kde:

„n“ je maximálny počet lôžok a

„L“ je celková dĺžka karosérie podľa definície v bode 6.1.2. normy ISO 7237:1981.

3. Požiadavky na manévrovateľnosť

- 3.1. Prípojné vozidlá a návesy musia byť skonštruované tak, aby v prípade, že sú pripojené k ťažnému vozidlu, mohla jazdná súprava manévrovať na každej strane po trajektórii celých 360° tvorenej z dvoch sústredených kruhov, pričom vonkajší má polomer 12,50 m a vnútorný 5,30 m bez toho, aby hociktorý z najkrajnejších bodov ťažného vozidla vyčnieval za vonkajší kruh alebo hociktorý z najkrajnejších bodov prípojného vozidla alebo návesu prenikal do vnútorného kruhu.
- 3.2. Náves je v súlade s požiadavkou bodu 3.1, ak jeho referenčný rázvor „RWB“ spĺňa túto požiadavku:

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

kde:

„RWB“ je vzdialenosť medzi osou návesného čapu a stredovou osou neriadených náprav;

„W“ je šírka návesu.

- 3.3. Ak jedna alebo viaceré neriadené nápravy majú zariadenia na zdvíhanie náprav, zohľadňuje sa referenčný rázvor so spustenou alebo zdvihnutou nápravou, podľa toho, ktorý je dlhší.
-

Doplnok 1

Zoznam zariadení a vybavenia, ktoré sa nemusia zohľadniť pri stanovovaní najkrajnejších rozmerov

1. Vzhľadom na dodatočné obmedzenia stanovené v týchto tabuľkách, zariadenia a vybavenie uvedené v tabuľke I, II a III sa nemusia zohľadniť pri stanovovaní najkrajnejších rozmerov v prípade, že sú splnené tieto podmienky:

- a) v prípade, že je niekoľko zariadení namontovaných vpredu, tieto zariadenia nesmú celkovo vyčnievať viac ako 250 mm;
- b) celkové vyčnievanie zariadení a vybavenia pridaného k dĺžke vozidla nesmie prekročiť 750 mm;
- c) s výnimkou zadných spätných zrkadiel, celkové vyčnievanie zariadení a vybavenia pridaného k dĺžke vozidla nesmie prekročiť 100 mm.

2. Požiadavky stanovené v písmenách a) a b) odseku 1 sa neuplatňujú na zariadenia na nepriamy výhľad.

Tabuľka I

Dĺžka vozidla

Položka		Kategórie vozidiel									
		M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
1.	Zariadenia na nepriamy výhľad podľa definície v bode 2.1 predpisu EHK OSN č. 46 ⁽¹⁾	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2.	Zariadenia na stieranie a ostrekovanie	x	x	x	x	x	x				
3.	Vonkajšie slnečné clony	—	—	—	—	x	x	—	—	—	—
4.	Systém čelnej ochrany typovo schválený v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 ⁽²⁾	x			x						
5.	Prístupové schody a držadlá	—	x	x	x	x	x	x	x	x	x
6.	Spojovacie zariadenie (ak je odstrániteľné)	x	x	x	x	x	x	—	—	—	—
7.	Dodatočné spojovacie zariadenie v zadnej časti prípojného vozidla (ak je odstrániteľné)	—	—	—	—	—	—	x	x	x	x
8.	Nosič bicyklov (ak je odstrániteľný alebo vysúvateľný)	x			x	—	—	—	—	—	—
9.	Zdvížne plošiny, prístupové rampy alebo podobné vybavenie (keď nie sú vo vysunutej polohe a nevyčnievajú viac ako 300 mm) za predpokladu, že nie je prekročená nákladová kapacita vozidla.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
10.	Sledovacie a detekčné pomôcky vrátane radarov	—	x	x	—	x	x	x	x	x	x
11.	Odolné nárazníky a podobné zariadenia	—	—	—	—	x	x	x	x	x	x
12.	Colné plombovacíe zariadenia a ich ochrana	—	—	—	x	x	x	x	x	x	x

Položka		Kategoríe vozidiel									
		M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
17.	<p>Bezpečnostné zábradlie na prívosoch určených na prepravu vozidiel.</p> <p>Len v prípade vozidiel určených a skonštruovaných na prepravu minimálne dvoch ďalších vozidiel, v prípade ktorých je bezpečnostné zábradlie umiestnené vo výške viac ako 2,0 m nad zemou, ale maximálne 3,70 m nad zemou, a nepresahujú o viac ako 50 mm na krajnú stranu vozidla.</p> <p>Šírka vozidla nesmie presiahnuť 2 650 mm.</p>	—	—	—	—	x	x	—	—	x	x

(¹) Ú. v. EÚ L 34, 9.2.2011, s. 2.

Tabuľka III

Výška vozidla

		M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
1.	Rádiová anténa alebo anténa pre príjem rádia a navigácie	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2.	Pantografy alebo tyčové zberače prúdu v zdvihnutej polohe	—	—	x	—	—	—	—	—	—	—

Doplnok 2

Povolené odchýlky pre typové schválenie a zhodu výroby**1. Rozmery**

- 1.1. Meranie celkovej dĺžky, šírky a výšky sa vykonáva v súlade s bodom 1.2 častí A až D tejto prílohy.
- 1.2. Pod podmienkou, že limity špecifikované v bode 1.1 časti A až D tejto prílohy nie sú prekročené, sa skutočné rozmery môžu líšiť od tých, ktoré uviedol výrobca, o maximálne 3 %.

2. Hmotnosť v pohotovostnom stave a skutočná hmotnosť vozidla

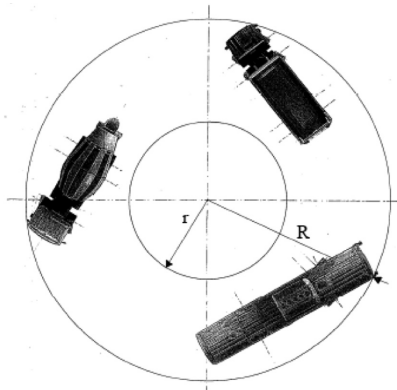
- 2.1. Hmotnosť v pohotovostnom stave a skutočná hmotnosť sa musia skontrolovať tak, že sa vozidlo odváži a odráta sa hmotnosť namontovaného nadštandardného vybavenia. Na takéto účely musí váha zodpovedať požiadavkám smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/23/ES ⁽¹⁾.
- 2.2. Hmotnosť v pohotovostnom stave stanovená v súlade s požiadavkami bodu 2.1 sa môže líšiť od menovitej hodnoty uvedenej v bode 2.6 písm. b) prílohy I alebo v časti I, oddiele A alebo B prílohy III k smernici 2007/46/ES alebo v príslušnej položke osvedčenia o zhode nie viac ako o:
 - a) 3 %, pokiaľ ide o povolené nižšie a vyššie odchýlky (= negatívne a pozitívna odchýlka v rámci deklarovanej hodnoty), čo sa týka vozidiel kategórie M, N a O s výnimkou vozidiel na špeciálne účely;
 - b) 5 %, pokiaľ ide o povolené nižšie a vyššie odchýlky (= negatívne a pozitívna odchýlka v rámci deklarovanej hodnoty), čo sa týka vozidiel na špeciálne účely;
 - c) 5 %, pokiaľ ide o povolené nižšie a vyššie odchýlky (= negatívne a pozitívna odchýlka v rámci deklarovanej hodnoty) na účely článku 12 ods. 2 smernice 2007/46/ES.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 122, 16.5.2009, s. 6.

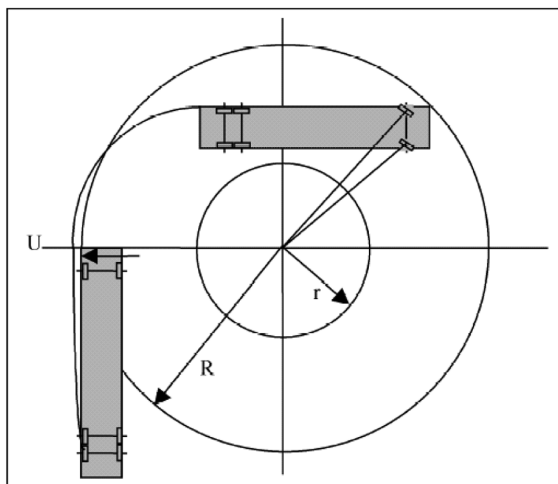
Doplnok 3

Údaje týkajúce sa požiadaviek na manévrovateľnosť

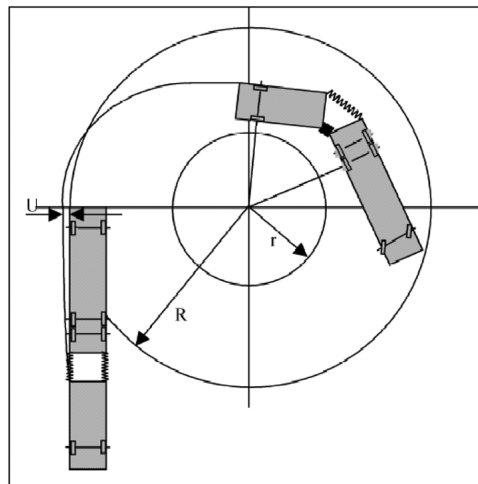
Obrázok 1

Kruh manévrovateľnosti $r = 5,3$ m, $R = 12,5$ m

Obrázok 2

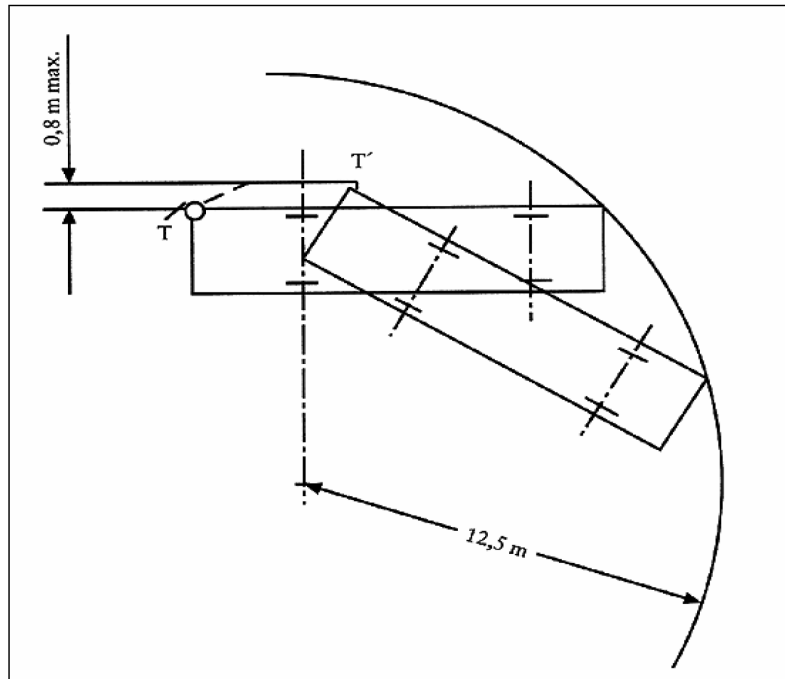
Metóda zabehávania pre vozidlá kategórie M_2 a M_3 

Obrázok 2a:
vybočenie zadnej časti vozidla
(nekĺbové vozidlá)
 $R = 12,5$ m
 $r = 5,3$ m
 $U_{\max} \leq 60$ cm



Obrázok 2b:
vybočenie zadnej časti vozidla
(kĺbové vozidlá)
 $R = 12,5$ m
 $r = 5,3$ m
 $U_{\max} \leq 60$ cm

Obrázok 3

Skúšobná metóda v ustálenom stave pre vozidlá kategórie N₂ a N₃

PRÍLOHA II

STÚPAVOSŤ TERÉNNÝCH VOZIDIEL

1. Všeobecné informácie

- 1.1. Touto prílohou sa stanovujú technické požiadavky na účely overenia stúpavosti vozidla s cieľom kategorizovať ho ako terénne vozidlo v súlade s oddielom 4 časti A prílohy II k smernici 2007/46/ES.
- 1.2. Technická služba musí overiť, či sa má dokončené alebo dokončované vozidlo alebo ťahač návesu, považovať za terénne vozidlo podľa požiadaviek stanovených v prílohe II k smernici 2007/46/ES.
- 1.3. V prípade nedokončených vozidiel sa toto overenie vykoná len na žiadosť výrobcu.

2. Skúšobné podmienky**2.1. Podmienky vozidla**

- 2.1.1. Vozidlo sa pripraví podľa podmienok odporúčaných výrobcom a namontuje sa naň vybavenie uvedené v prílohe I k smernici 2007/46/ES.
- 2.1.2. Nastavenie bŕzd, spojky (alebo rovnocenného zariadenia), motora a prevodovky sa nastaví v súlade s odporúčaním výrobcu na účely použitia mimo normálnych vozoviek.
- 2.1.3. Pneumatiky musia byť tie, ktoré sú odporúčané na použitie v teréne. Ich hĺbka dezénu nesmie byť menšia ako 90 % hĺbky dezénu novej pneumatiky. Pneumatiky musia byť nahustené na tlak doporučený výrobcom vozidla.
- 2.1.4. Vozidlo musí byť naložené na svoju technicky prípustnú maximálnu naloženú hmotnosť s rozložením hmotnosti, ktoré je úmerné rozloženiu maximálnej hmotnosti pôsobiacej na nápravu.

Napr. 7,5 tonové vozidlo s maximálnou hmotnosťou pôsobiacou na prednú nápravu 4 tony a maximálnou hmotnosťou pôsobiacou na zadnú nápravu 6 ton sa skúša v hmotnosťou 3 tony (40 %) na prednú nápravu a 4,5 tony (60 %) na zadnú nápravu.

2.2. Podmienky skúšobnej dráhy

- 2.2.1. Povrch skúšobnej dráhy musí byť suchý a musí byť z asfaltu alebo betónu
- 2.2.2. Stúpanie musí vykazovať postupnú percentuálnu hodnotu 25 % s toleranciou + 3 % ($\vartheta = 14$ stupňov).
- 2.2.3. Po dohode s výrobcom sa skúška môže vykonať so stúpaním, ktoré vykazuje stúpanie väčšie ako 25 %. Skúška sa musí vykonať s maximálnymi hmotnosťami zníženými podľa skúšobných podmienok.

Tieto podmienky sa musia uviesť v protokole.

2.2.4. Povrch dráhy musí vykazovať dobrý koeficient adhézie.

Index odolnosti voči šmyku (Skid Resistance Index, „SRI“) povrchu sa meria podľa normy CEN/TS 13036-2: 2010, Charakteristiky cestných povrchov a povrchov letiskových dráh – Skúšobné metódy – časť 2: Hodnotenie odolnosti voči šmyku povrchu vozovky použitím dynamických meracích systémov.

Stredná hodnota SRI sa musí uviesť v protokole.

3. Skúšobný postup

- 3.1. Vozidlo sa najprv musí umiestniť na horizontálny povrch.
- 3.2. Režim trakcie sa na nastaví na použitie v teréne. Zaradený prevodový stupeň resp. stupne musia umožniť stálu rýchlosť.
- 3.3. Uplatňujú sa oddiely 4 a 5 doplnku 1 prílohy II k smernici 2007/46/ES.

PRÍLOHA III

PODMIENKY ROVNOCENNOSTI PRUŽENIA A PNEUMATICKÉHO PRUŽENIA

1. Touto prílohou sa stanovujú technické podmienky týkajúce sa rovnocennosti pruženia a pneumatického pruženia v prípade hnacej nápravy resp. náprav vozidla.
2. Aby bolo pruženie uznané za rovnocenné s pneumatickým pružením, musí spĺňať tieto požiadavky:
 - 2.1. Počas voľnej prechodovej nízkofrekvenčnej vertikálnej oscilácie odpruženej hmotnosti nad hnacou nápravou alebo skupinou náprav, musí byť nameraná frekvencia a tlmenie s pružením nesúcim svoje maximálne zaťaženie, v rozmedzí limitov definovaných v bodoch 2.3 až 2.6.
 - 2.2. Každá náprava musí byť vybavená hydraulickými tlmičmi. Na skupine náprav musia byť tlmiče umiestnené tak, aby minimalizovali osciláciu skupín náprav.
 - 2.3. Hodnota stredného pomerného tlmenia D_m musí byť vyššia než 20 % kritického tlmenia pre pruženie v jeho normálnom stave s umiestnenými a fungujúcimi hydraulickými tlmičmi.
 - 2.4. Pomerné tlmenie D_r pruženia so všetkými hydraulickými tlmičmi, odstránenými alebo nefungujúcimi, nesmie byť vyššie než 50 % D_m .
 - 2.5. Frekvencia odpruženej hmoty nad hnacou nápravou alebo skupinou náprav vo voľnej prechodovej vertikálnej oscilácii nesmie byť vyššia než 2,0 Hz.
 - 2.6. Skúšobné postupy pre meranie frekvencie a tlmenia sú stanovené v bode 3.
3. **Skúšobný postup**
 - 3.1. *Frekvencia a tlmenie*
 - 3.1.1. Voľná oscilácia odpruženej hmotnosti je výsledkom tejto rovnice:

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

kde:

„M“ je odpružená hmotnosť (kg),

„Z“ je vertikálne posunutie odpruženej hmotnosti (m),

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

„K“ je celková vertikálna tuhosť medzi povrchom vozovky a odpruženou hmotnosťou (N/m).

- 3.1.2. Frekvencia oscilácie („F“ v Hz) odpruženej hmotnosti je výsledkom tejto rovnice:

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

- 3.1.3. Tlmenie je kritické vtedy, keď $C = C_0$

kde:

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

Pomer tlmenia je daný pomerom koeficientu tlmenia a kritického tlmenia C/C_0 .

- 3.1.4. Počas voľnej prechodnej oscilácie odpruženej hmotnosti bude vertikálny pohyb hmotnosti sledovať tlmenú sínusoidnú dráhu (obrázok 2). Frekvenciu je možné odhadnúť tak, že sa odmeria čas za toľko cyklov oscilácie, koľko je možné pozorovať. Tlmenie je možné odhadnúť tak, že sa odmerajú výšky po sebe idúcich špičiek oscilácie v rovnakom smere.
- 3.1.5. Ak špičkové amplitúdy prvého a druhého cyklu oscilácie sú A_1 a A_2 , potom je pomer tlmenie D daný touto rovnicou:

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

kde „ln“ je prirodzený logaritmus pomeru amplitúd.

3.2. Skúšobný postup

Pre stanovenie pomeru tlmenia D_m pomocou skúšky, pomer tlmenia D_r s odstránenými hydraulickými tlmičmi a frekvenciou F pruženia, naložené vozidlo má spĺňať jednu z nasledovných podmienok:

- pohybuje sa s nízkou rýchlosťou ($5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$) cez 80 mm schod s profilom zobrazeným na obrázku 1. Prechodová oscilácia, ktorá sa analyzuje vzhľadom na frekvenciu a tlmenie nastáva potom, čo kolesá na hnacej náprave prejdú cez schod;
- ťahá sa dole za svoj podvozok tak, aby zaťaženie hnacej nápravy bolo $1,5$ -krát väčšie, než je jeho maximálna statická hodnota. Vozidlo, ktoré je držané v dolnej polohe, sa náhle uvoľní a analyzuje sa následná oscilácia;
- zdvíha sa hore za svoj podvozok tak, aby odpružená hmotnosť bola zdvihnutá o 80 mm nad hnaciu nápravu. Vozidlo držané v hornej polohe sa náhle pustí a analyzuje sa následná oscilácia;
- podrobí sa iným postupom, pokiaľ výrobca preukáže technickej službe, že sú rovnocenné.

3.3. Skúšobné vybavenie vozidla a podmienky zaťaženia

3.3.1. Vozidlo musí byť vybavené meničom vertikálneho posunutia medzi hnacou nápravou a podvozkom priamo nad hnacou nápravou. S cieľom zistiť tlmenie môže byť zo stopy nameraný časový interval medzi prvou a druhou kompresnou špičkou.

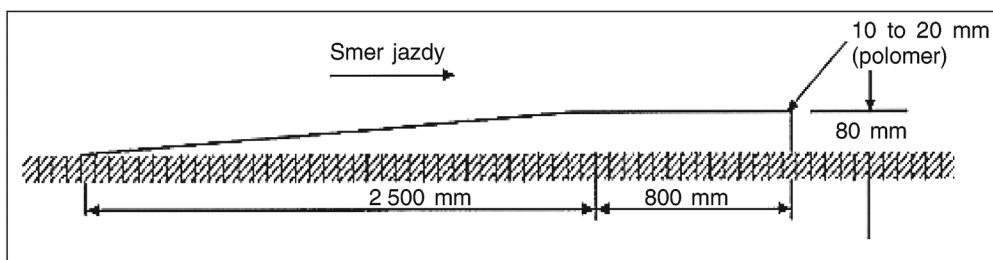
Pre dvojité hnacie skupiny náprav musia byť meniče vertikálneho posunutia namontované medzi každou hnacou nápravou a podvozkom priamo nad touto nápravou.

3.3.2. Pneumatiky musia byť nahustené na príslušný tlak doporučený výrobcom vozidla.

3.3.3 Skúška na overenie rovnocennosti pruženia sa vykonáva s technicky prípustnou maximálnou hmotnosťou na nápravu alebo skupinu náprav, a pre všetky menšie hmotnosti sa vychádza z tejto ekvivalencie.

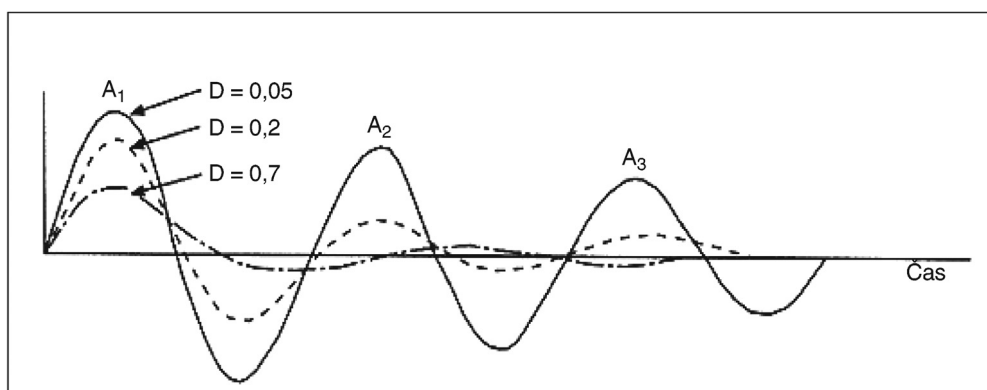
Obrázok 1

Schod pre skúšku pruženia



Obrázok 2

Tlmený prechodový jav



PRÍLOHA IV

TECHNICKÉ POŽIADAVKY NA INŠTALÁCIU ZDVÍHATELNÝCH NÁPRAV ALEBO NÁPRAV S PREMIESTNITEĽNÝM ZATAŽENÍM NA VOZIDLÁ

1. Ak je vozidlo vybavené jednou alebo viacerými zdvíhateľnými alebo zatažitelnými nápravami, musí sa zabezpečiť, že za normálnych jazdných podmienok nie sú maximálne technicky prípustné evidenčné/prevádzkové hmotnosti pôsobiace na nápravu alebo skupiny náprav prekročené. Na tento účel sa zdvíhateľná náprava(-y) alebo náprava(-y) s premiestniteľným zatažením musí(-ia) spustiť smerom k vozovke alebo sa automaticky zatažiť, ak je najbližšia(-ie) náprava(-y) skupiny alebo predná(-é) náprava(-y) motorového vozidla zatažená svojou(-imi) maximálnou(-ymi) technicky prípustnou(-ými) evidenčnou(-ými)/prevádzkovou(-ými) hmotnosťou(-ami).

V prípade, že je zdvíhateľná náprava vo zdvihutej polohe, musí byť na účely bezpečnej jazdy za všetkých podmienok zabezpečená, aby bola hmotnosť na riadiacu nápravu resp. nápravy aj naďalej dostatočná. Na takéto účely musí výrobca vozidla, v prípade neúplných vozidiel, špecifikovať minimálnu hmotnosť na riadiacu nápravu resp. nápravy.

2. Každé zariadenie na zdvíhanie nápravy namontované na vozidle, ako aj systémy potrebné pre jeho činnosť, musia byť konštruované a namontované tak, aby boli chránené pred akýmkoľvek nesprávnym používaním alebo neoprávneným zásahom.
3. Požiadavky na rozjazd vozidiel na šmykľavých povrchoch a na zlepšenie ich manévrovateľnosti.
- 3.1. Odchylne od požiadaviek bodu 1 a s cieľom pomôcť motorovým vozidlám alebo jazdným súpravám pri rozjazde na šmykľavom povrchu a zvýšiť trakciu pneumatík na týchto povrchoch, ako aj zlepšiť ich manévrovateľnosť, zariadenie na zdvíhanie náprav môže uviesť do pohybu zdvíhateľnú(-é) nápravu(-y) alebo nápravu(-y) s premiestniteľným zatažením motorového vozidla alebo návesu s cieľom zvýšiť alebo znížiť hmotnosť pôsobiacu na riadiacu nápravu motorového vozidla, za týchto podmienok:
 - a) hmotnosť zodpovedajúca zataženiu na každú nápravu vozidla môže prekročiť maximálnu povolenú hmotnosť až o max. 30 % za predpokladu, že neprekročí hodnotu stanovenú výrobcom na tento špeciálny účel;
 - b) hmotnosť zodpovedajúca zotrúvajúcejmu zataženiu na prednej náprave resp. nápravách sa musí udržať nad nulou (t. j. v prípade zadnej nápravy s premiestniteľným zatažením s dlhým zadným previsom sa vozidlo nesmie prevrátiť);
 - c) zdvíhateľná(-é) náprava(-y) alebo náprav(-y) s premiestniteľným zatažením sa musia ovládať len špeciálnym ovládačom;
 - d) potom, čo sa vozidlo rozbehlo a predtým, ako prekročí rýchlosť 30 km/h, musí náprava resp. nápravy opäť automaticky klesnúť k vozovke alebo musí byť opäť zatažená.

PRÍLOHA V

ČASŤ A

INFORMAČNÝ DOKUMENT

PREDPÍSANÝ VZOR

Informačný dokument č. ... vzťahujúci sa na typové schválenie ES motorového vozidla a jeho prípojných vozidiel, pokiaľ ide o hmotnosti a rozmery vozidla.

Tieto informácie sa poskytujú v troch vyhotoveniach a spolu s obsahom. Akékoľvek výkresy sa musia vo vhodnej mierke dodať vo formáte A4 alebo musia byť poskladané na tento formát a musia byť dostatočne podrobné. Pokiaľ sa predkladajú fotografie, musia byť dostatočne podrobné.

0. VŠEOBECNÉ USTANOVENIA
- 0.1. Značka (obchodný názov výrobcu):
- 0.2. Typ:
- 0.2.1. Obchodný(-é) názov (názvy) (ak sú k dispozícii):
- 0.4. Kategória vozidla (°):
- 0.5. Názov spoločnosti a adresa výrobcu:
- 0.8. Názov(-vy) a adresa(-y) montážneho(-nych) závodu(-ov):
- 0.9. Meno a adresa prípadného zástupcu výrobcu:
1. VŠEOBECNÉ KONŠTRUKČNÉ CHARAKTERISTIKY VOZIDLA:
- 1.1. Fotografie a/alebo nákresy reprezentatívneho vozidla:
- 1.2. Rozmerový výkres celého vozidla:
- 1.3. Počet náprav a kolies:
- 1.3.1. Počet a umiestnenie náprav so zdvojenými kolesami:
- 1.3.2. Počet a umiestnenie riadených náprav:
- 1.3.3. Hnacie nápravy (počet, umiestnenie, prepojenie):
- 1.4. Podvozok (pokiaľ existuje) (celkový výkres):
- 1.7. Kabína vodiča (vpredu alebo normálna kapotovaná) (°):
- 1.9. Uveďte, či je ťažné vozidlo určené na ťahanie návesov alebo iných prípojných vozidiel a či je prípojný vozidlo návesom, ojomým prívesom, prívesom so stredovou nápravou alebo prívesom s pevným ojom:
- 1.10. Uveďte, či sú vozidlá špeciálne určené na prepravu tovaru s regulovanou teplotou:

2. HMOTNOSTI A ROZMERY ^(f) ^(g) ⁽⁷⁾
(v kg a mm) (v prípade potreby uveďte odkaz na výkres)
- 2.1. **Rázvor(-y) kolies (plne naložené)** ^(g1):
- 2.1.1. Vozidlá s dvomi nápravami:
- 2.1.2. Vozidlá s tromi alebo viacerými nápravami
- 2.1.2.1. Vzdialenosť medzi susediacimi od prvej nápravy vpredu k poslednej náprave vzadu:
- 2.1.2.2. Celkový vzdialenosť medzi nápravami:
- 2.2. **Točnica**
- 2.2.1. V prípade návesov
- 2.2.1.1. Vzdialenosť medzi osou návesného čapu točnice a najzadnejšou časťou návesu:
- 2.2.1.2. Maximálna vzdialenosť medzi osou návesného čapu točnice a ktorýmkoľvek bodom prednej časti návesu: ...
- 2.2.1.3. Referenčný rázvor návesu (podľa požiadaviek v bode 3.2 časti D prílohy I k nariadeniu (EÚ) č. 1230/2012: ...
- 2.2.2. V prípade ťahačov návesov
- 2.2.2.1. Zaťaženie točnice (maximálne a minimálne; uveďte prípustné hodnoty v prípade neúplného vozidla) ^(g2): ...
- 2.3. **Rozchod(-y) a šírka(-y) nápravy (náprav)**
- 2.3.1. Rozchod každej riaditeľnej nápravy ^(g4):
- 2.3.2. Rozchod všetkých ostatných náprav ^(g4):
- 2.4. **Rozsah rozmerov vozidla (celkových):**
- 2.4.1. Podvozok bez karosérie
- 2.4.1.1. Dĺžka ^(g5):
- 2.4.1.1.1. Maximálna prípustná dĺžka:
- 2.4.1.1.2. Minimálna prípustná dĺžka:
- 2.4.1.1.3. V prípade prípojných vozidiel najväčšia prípustná dĺžka oja ^(g6):
- 2.4.1.2. Šírka ^(g7):
- 2.4.1.2.1. Maximálna prípustná šírka:
- 2.4.1.2.2. Minimálna prípustná šírka:
- 2.4.1.3. Výška ^(g8) (u výškovo nastaviteľného pruženia náprav uveďte normálnu prevádzkovú polohu):
- 2.4.1.4. Predný previs ^(g9):
- 2.4.1.4.1. Predný nájazdový uhol ^(g10) ⁽⁴⁾: stupňov
- 2.4.1.5. Zadný previs ^(g11):
- 2.4.1.5.1. Zadný nájazdový uhol ^(g12) ⁽⁴⁾: stupňov
- 2.4.1.5.2. Minimálny a maximálny prípustný previs bodu spojenia ^(g13):

- 2.4.1.6. Svetlá výška (v súlade s vymedzením v bodoch 3.1.1 a 3.2.1 doplnku 1 k prílohe II k smernici 2007/46/ES)
- 2.4.1.6.1. Medzi nápravami:
- 2.4.1.6.2. Pod prednou(-ými) nápravou(-ami):
- 2.4.1.6.3. Pod zadnou(-ými) nápravou(-ami):
- 2.4.1.8. Poloha ťažiska karosérie a/alebo vnútorného vybavenia a/alebo zariadenia a/alebo užitočného zaťaženia (minimálneho alebo maximálneho):
- 2.4.2. Pre podvozok s karosériou
- 2.4.2.1. Dĺžka ^(g5):
- 2.4.2.1.1. Dĺžka ložnej plochy:
- 2.4.2.2. Šírka ^(g7):
- 2.4.2.2.1. Hrúbka stien (v prípade vozidiel určených na prepravu tovaru s regulovanou teplotou):
- 2.4.2.3. Výška ^(g8) (u výškovo nastaviteľného pruženia náprav uveďte normálnu prevádzkovú polohu):
- 2.4.2.4. Predný previs ^(g9):
- 2.4.2.4.1. Predný nájazdový uhol ^(g10) ⁽⁴⁾: stupňov
- 2.4.2.5. Zadný previs ^(g11):
- 2.4.2.5.1. Zadný nájazdový uhol ^(g12) ⁽⁴⁾: stupňov
- 2.4.2.5.2. Minimálny a maximálny prípustný previs bodu spojenia ^(g13):
- 2.4.2.6. Svetlá výška (v súlade s vymedzením v bodoch 3.1.1 a 3.2.1 doplnku 1 k prílohe II k smernici 2007/46/ES) ⁽⁴⁾
- 2.4.2.6.1. Medzi nápravami:
- 2.4.2.6.2. Pod prednou(-ými) nápravou(-ami):
- 2.4.2.6.3. Pod zadnou(-ými) nápravou(-ami):
- 2.4.2.8. Polohy ťažiska užitočného zaťaženia (v prípade nerovnomerného zaťaženia):
- 2.4.3. Pre karosériu schválenú bez podvozku (vozidlá kategórie M₂ and M₃)
- 2.4.3.1. Dĺžka ^(g5):
- 2.4.3.2. Šírka ^(g7):
- 2.4.3.3. Výška ^(g8) na plánovanom type podvozku, resp. podvozkov (u výškovo nastaviteľného pruženia náprav uveďte normálnu prevádzkovú polohu):
- 2.5. **Minimálna hmotnosť pôsobiaca na riadiacu nápravu, resp. nápravy v prípade neúplných vozidiel: ...**
- 2.6. **Hmotnosť v pohotovostnom stave ^(h)**
- a) minimálna a maximálna pre každý variant:

- 2.6.1. Rozloženie tejto hmotnosti na nápravy a, v prípade návesu alebo prívesu so stredovou nápravou alebo prívesu s pevným ojom, hmotnosť pôsobiaca na bod spojenia:
- a) minimálna a maximálna pre každý variant:
- 2.6.2. Hmotnosť nadštandardného vybavenia [pozri definíciu v článku 2 bode 5 nariadenia (EÚ) č. 1230/2012]: ...
- 2.8. **Technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť ⁽¹⁾:**
- 2.8.1. Rozloženie tejto hmotnosti na nápravy a, v prípade návesu alebo prívesu so stredovou nápravou alebo prívesu s pevným ojom, zaťaženie v bode spojenia:
- 2.9. **Technicky prípustná maximálna hmotnosť na každú nápravu:**
- 2.10. **Technicky prípustná maximálna hmotnosť na každú skupinu náprav:**
- 2.11. **Technicky prípustná maximálna prípojná hmotnosť ťažného vozidla**
v prípade:
- 2.11.1. ojového prívesu:
- 2.11.2. návesu:
- 2.11.3. prívesu so stredovou nápravou:
- 2.11.4. príves s pevným ojom:
- 2.11.4.1. Najväčší pomer previsu spojovacieho zariadenia ⁽¹⁾ a rázvoru:
- 2.11.4.2. Najvyššia V-hodnota: kN
- 2.11.5. Technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť jazdnej súpravy:
- 2.11.6. Maximálna hmotnosť nebrzdeného prípojného vozidla:
- 2.12. **Technicky prípustná maximálna hmotnosť v bode spojenia:**
- 2.12.1. ťažného vozidla:
- 2.12.2. návesu alebo prívesu so stredovou nápravou alebo prívesu s pevným ojom:
- 2.12.3. Prípustná maximálna hmotnosť spojovacieho zariadenia (ak ho nemontuje výrobca):
- 2.16. **Určené prípustné maximálne evidenčné/prevádzkové hmotnosti (nepovinné)**
- 2.16.1. Prípustná maximálna evidenčná/prevádzková naložená hmotnosť ⁽⁵⁾:
- 2.16.2. Prípustná maximálna evidenčná/prevádzková hmotnosť na každú nápravu a v prípade návesov alebo prívesov so stredovou nápravou, určené zaťaženie v bode spojenia uvedené výrobcom, ak je menšie než technicky prípustná maximálna hmotnosť v bode spojenia ⁽⁵⁾:
- 2.16.3. Prípustná evidenčná/prevádzková hmotnosť na každú skupinu náprav ⁽⁵⁾:
- 2.16.4. Prípustná maximálna evidenčná/prevádzková prípojná hmotnosť ⁽⁵⁾:
- 2.16.5. Prípustná maximálna evidenčná/prevádzková hmotnosť jazdnej súpravy ⁽⁵⁾:

3. HNACIA JEDNOTKA ^(k)
- 3.1. **Výrobca motora:**
- 3.2. **Spaľovací motor**
- 3.2.1.8. Maximálny čistý výkon motora ^(a): kW pri min⁻¹ (hodnota stanovená výrobcom)
- Poznámka:* Na účely tohto nariadenia je povolené odkazovať na motor, ktorý vykazuje najnižší výkon.
- 3.3. **Elektrický motor**
- 3.3.1.1. Maximálny hodinový výkon: kW
- 3.4. **Motor alebo kombinácia motora**
- 3.4.1. Hybridné elektrické vozidlo: áno/nie ^(l)
- 3.4.5.4. Maximálny výkon: kW
4. PREVODOVKA ^(p)
- 4.1. **Výkres prevodovky** ⁽⁴⁾:
5. NÁPRAVY
- 5.1. Opis každej nápravy:
- 5.2. Značka:
- 5.3. Typ:
- 5.4. Umiestnenie zdvíhateľnej nápravy, resp. náprav:
- 5.5. Umiestnenie nápravy (náprav) s premiestniteľným zaťažením:
6. PRUŽENIE
- 6.1. Výkres usporiadania pruženia:
- 6.2. Typ a konštrukcia pruženia každej nápravy, skupiny náprav alebo kolesa:
- 6.2.3. Pneumatické pruženie hnacej(-ích) nápravy (náprav): áno/nie ^(l)
- 6.2.3.1. Pruženie hnacej(-ích) nápravy (náprav) rovnocenné pneumatickému pruženiu: áno/nie ^(l)
- 6.2.3.2. Frekvencia a tlmenie vertikálnej oscilácie odpruženej hmoty:
- 6.2.4. Pneumatické pruženie hnanej(-ých) nápravy (náprav): áno/nie ^(l)
- 6.2.4.1. Pruženie hnanej(-ých) nápravy (náprav) rovnocenné pneumatickému pruženiu: áno/nie ^(l)
- 6.2.4.2. Frekvencia a tlmenie vertikálnej oscilácie odpruženej hmoty:
- 6.3. Rozloženie hmotnosti medzi nápravy, ktoré sú súčasťou skupiny náprav (v prípade potreby uveďte náležité obrázky):
- 6.6. Pneumatiky a kolesá
- 6.6.1. Kombinácia(-e) pneumatika/koleso ^(l)
- a) pri pneumatikách uveďte
- i) určenie veľkosti:

- ii) index nosnosti:
- iii) symbol kategórie rýchlosti:
- 6.6.1.1. Nápravy
- 6.6.1.1.1. Náprava 1:
- 6.6.1.1.2. Náprava 2:
- atď.
- 9. KAROSÉRIA
- 9.1. Druh karosérie používajúci kódy definované v časti C prílohy II:
- 9.10.3. Sedadlá
- 9.10.3.1. Počet miest na sedenie (°):
- 9.10.3.1.1. Umiestnenie a usporiadanie:
- 9.10.3.5. Súradnice alebo výkres bodu R (°)
- 9.10.3.5.1. Sedadlo vodiča:
- 9.10.3.5.2. Všetky ostatné miesta na sedenie:
- 9.25 Zariadenia navrhnuté na zníženie aerodynamického odporu
- 9.25.1. Výkres a opis zariadenia
- 11. SPOJENIA MEDZI ŤAŽNÝMI VOZIDLAMI A PRÍPOJNÝMI VOZIDLAMI A NÁVESMI
- 11.1. Trieda a typ spojovacieho(-ých) zariadenia(-í) namontovaného(-ých) alebo určeného(-ých) na montáž:
- 11.2. Parametre D, U, S a V namontovaného(-ých) spojovacieho(-ých) zariadenia(-í) alebo minimálne parametre D, U, S a V spojovacieho(-ých) zariadenia(-í), ktoré sa má resp. majú namontovať: daN
- 13. OSOBITNÉ USTANOVENIA PRE AUTOBUSY A AUTOKARY
- 13.1. Trieda vozidla: trieda I/trieda II/trieda III/trieda A/trieda B (°)
- 13.2. Plocha pre cestujúcich (m²)
- 13.2.1. Celkom (S₀):
- 13.2.2. Horné podlažie (S_{0a}) (°):
- 13.2.3. Dolné podlažie (S_{0b}) (°):
- 13.2.4. Pre stojacích cestujúcich (S₁):
- 13.3. Počet cestujúcich (sediacich a stojacich)
- 13.3.1. Spolu (N):
- 13.3.2. Horné podlažie (N_a) (°):
- 13.3.3. Dolné podlažie (N_b) (°):
- 13.4. Počet sediacich cestujúcich
- 13.4.1. Spolu (A):

- 13.4.2. Horné podlažie (A_a) ⁽¹⁾:
- 13.4.3. Dolné podlažie (A_b) ⁽¹⁾:
- 13.4.4. Počet miest pre invalidné vozíky vo vozidlách kategórie M₂ a M₃:
- 13.7. Objem batožinového priestoru (m³):
- 13.12. Výkres s rozmermi ukazujúcimi usporiadanie interiéru, pokiaľ ide o miesta na sedenie, priestor pre stojacich, používateľov invalidných vozíkov, batožinový priestor vrátane nosičov a nosičov lyží, ak existuje.

Vysvetľujúce poznámky

- ⁽¹⁾ Táto hodnota sa zaokrúhľuje na najbližšiu desatinu milimetra.
- ⁽⁴⁾ Iba na účely definície terénnych vozidiel.
- ⁽⁵⁾ Uveďte tak, aby bola pre každú technickú konfiguráciu typu vozidla zrejmalá skutočná hodnota.
- ⁽⁷⁾ Nadštandardné vybavenie, ktoré ovplyvňuje rozmery vozidla sa musí špecifikovať.
- ^(b) Pokiaľ prostriedky označenia typu obsahujú znaky, ktoré nie sú dôležité pre opis typu vozidla, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka tento informačný dokument, také znaky sú v dokumentácii znázornené symbolom „?“ (napr. ABC??123??).
- ^(c) Klasifikácia podľa definícií uvedených v oddiele A prílohy II.
- ^(e) „Riadenie vpredu vedľa motora“ ako je definované v bode 2.7. prílohy I k smernici Rady 74/297/EHS ⁽¹⁾.
- ⁽¹⁾ Ú. v. ES L 165, 20.6.1974, s. 16.
- ^(f) Keď existuje jedna verzia so štandardnou kabínou a iná s kabínou s lôžkovou úpravou, uveďte pre obe verzie údaje o hmotnostiach a rozmeroch.
- ^(g) Norma ISO 612: 1978 – Cestné vozidlá – Rozmery motorových vozidiel a vlečných vozidiel – podmienky a definície.
- ^(g¹) — definícia č. 6.4
- ^(g²) — definícia č. 6.19.2.
- ^(g³) — definícia č. 6.20
- ^(g⁴) — definícia č. 6.5
- ^(g⁵) — definícia č. 6.1 a pre vozidlá inej kategórie ako M₁.
V prípade prípojných vozidiel, dĺžka sa špecifikuje tak, ako je uvedené v definícii č. 6.1.2. normy ISO 612: 1978.
- ^(g⁶) — definícia č. 6.17.
- ^(g⁷) — definícia č. 6.2 a pre vozidlá inej kategórie ako M₁.
- ^(g⁸) — definícia č. 6.3 a pre vozidlá inej kategórie ako M₁.
- ^(g⁹) — definícia č. 6.6
- ^(g¹⁰) — definícia č. 6.10
- ^(g¹¹) — definícia č. 6.7
- ^(g¹²) — definícia č. 6.11.
- ^(g¹³) — definícia č. 6.18.1.
- ^(g¹⁴) — definícia č. 6.9
- ^(h) Hmotnosť vodiča sa predpokladá 75 kg.
Systémy plnené kvapalinami (s výnimkou systémov na odpadovú vodu, ktoré musia zostať prázdne) sa naplnia na 100 % objemu podľa špecifikácií výrobcu.
- ⁽ⁱ⁾ Informácie uvedené v bode 2.6 písm. a) a 2.6.1 písm. a) sa nemusia poskytovať pre vozidlá kategórií N₂, N₃, M₂, M₃, O₃, a O₄.
V prípade prívosov alebo návesov a u vozidiel spojených s prívosom alebo s návesom, kde je na spojovacie zariadenie alebo na točnicu prenášané značné vertikálne zaťaženie, sa toto zaťaženie po vydelení štandardným gravitačným zrýchlením zahrnie do maximálnej technicky prípustnej hmotnosti.
- ^(j) „Previs spojovacieho zariadenia“ je vodorovná vzdialenosť medzi spojovacím zariadením pre prípojné vozidlá so stredovou nápravou a osou zadnej nápravy (zadných náprav).
- ^(k) V prípade vozidla, ktoré jazdí na benzín, naftu, atď., alebo tiež v kombinácii s iným palivom, sa údaje uvedú znova.
V prípade nekonvenčných motorov a systémov výrobca poskytne údaje rovnocenné s údajmi, ktoré sú tu uvedené.
- ^(l) Táto hodnota sa zaokrúhľuje na najbližšiu desatinu milimetra.
- ^(m) Stanovené v súlade s požiadavkami smernice Rady 80/1269/EHS ⁽¹⁾.
⁽¹⁾ Ú. v. ES L 375, 31.12.1980, s. 46.
- ⁽ⁿ⁾ Stanovené v súlade s požiadavkami smernice Rady 80/1268/EHS ⁽¹⁾.
⁽¹⁾ OJ L 375, 31.12.1980, p. 36.
- ^(p) Stanovené údaje uveďte pre všetky navrhované varianty.
- ^(r) V prípade pneumatík kategórie Z určených na montáž na vozidlá, ktorých maximálna rýchlosť prekračuje 300 km/h, sa musia poskytnúť rovnocenné informácie.
- ^(s) Počet miest na sedenie, ktorý sa uvedie, je ten, keď je vozidlo v pohybe. Rozsah sa môže špecifikovať v prípade modulárneho usporiadania.
- ^(t) Bod „R“ alebo „referenčný bod sedenia“ je konštrukčný bod definovaný výrobcom vozidla pre každú polohu sedenia a stanovený vzhľadom na trojrozmerný referenčný systém, ako je špecifikované v prílohe III k smernici 77/649/EHS ⁽¹⁾.
⁽¹⁾ Ú. v. ES L 267, 19.10.1977, s. 1.

ČASŤ B

Osvedčenie o typovom schválení ES

VZOR

Formát: A4 (210 × 297 mm)

OSVEDČENIE O TYPOVOM SCHVÁLENÍ ES

Pečiatka orgánu typového schvaľovania

Oznámenie o:

- | | | |
|--|---|---|
| — typovom schválení ES ⁽¹⁾ | } | typu vozidla, pokiaľ ide o jeho hmotnosti a rozmery |
| — rozšírení typového schválenia ES ⁽¹⁾ | | |
| — zamietnutí typového schválenia ES ⁽¹⁾ | | |
| — odňatí typového schválenia ES ⁽¹⁾ | | |

so zreteľom na nariadenie (EÚ) č. .../...

Typové schvaľovacie číslo ES:

Dôvod rozšírenia:

ODDIEL I

- 0.1. Značka (obchodný názov výrobcu):
- 0.2. Typ:
 - 0.2.1. Obchodný(-é) názov (názvy) (ak sú k dispozícii):
- 0.4. Kategória vozidla⁽²⁾:
- 0.5. Názov spoločnosti a adresa výrobcu:
- 0.8. Názov(-vy) a adresa(-y) montážneho(-nych) závodu(-ov):
- 0.9. Meno a adresa prípadného zástupcu výrobcu:

ODDIEL II

1. Prípadné doplňujúce informácie: pozri dodatok.
2. Technická služba zodpovedná za vykonávanie skúšok:
3. Dátum skúšobného protokolu:
4. Číslo skúšobného protokolu:
5. Prípadné poznámky:
6. Miesto:
7. Dátum:
8. Podpis:

Prílohy: 1 Informačná dokumentácia (všetky strany musia byť opečiatkované orgánom typového schvaľovania).

2 Skúšobný protokol.

3 V prípade vozidiel vybavených pružením, ktoré sú uznané za rovnocenné s pneumatickým pružením, skúšobný protokol a technický opis pruženia.

*Dodatok***k osvedčeniu o typovom schválení ES č. ...****Poznámky**

1. Vozidlo bolo typovo schválené v súlade s článkom 6 ods. 1 tohto nariadenia (t. j. najkrajnejšie rozmery vozidla presahujú maximálne rozmery uvedené v časti A, B, C alebo D prílohy I): áno/nie ⁽¹⁾
2. Vozidlo je vybavené pneumatickým pružením áno/nie ⁽¹⁾
3. Vozidlo je vybavené pružením uznaným za rovnocenné s pneumatickým pružením: áno/nie ⁽¹⁾
4. Vozidlo spĺňa požiadavky na terénne vozidlo: áno/nie ⁽¹⁾

Vysvetlivky:

⁽¹⁾ Nehodiace sa preškrtnite.

⁽²⁾ Vymedzená v oddiele A prílohy II.

PRÍLOHA VI

Zmeny a doplnky príloh I, III, IX a XVI k smernici 2007/46/ES

Smernica 2007/46/ES sa mení a dopĺňa takto:

1. Príloha I sa mení a dopĺňa takto:

a) Bod 0.5 sa nahrádza takto:

„0.5 Názov spoločnosti a adresa výrobcu:“

b) Bod 1.9 sa nahrádza takto:

„1.9. Uvedte, či je ťažné vozidlo určené na ťahanie návesov alebo iných prípojných vozidiel a či je prípojné vozidlo návesom, ojovým príviesom, príviesom so stredovou nápravou alebo príviesom s pevným ojom:“

c) Pridáva sa tento bod 1.10:

„1.10. Uvedte, či je vozidlo špeciálne určené na prepravu tovaru s regulovanou teplotou:“

d) Bod 2. sa nahrádza takto:

„2. HMOTNOSTI A ROZMERY ^(f) ^(g) ⁽⁷⁾
(v kg a mm) (v prípade potreby uvedte odkaz na výkres)“

e) Body 2.1.1.1, 2.1.1.1.1 a 2.1.1.1.2 sa nahrádzajú takto:

„2.1.2. Vozidlá s tromi alebo viacerými nápravami

2.1.2.1. Vzdialenosť medzi susediacimi nápravami, od prvej nápravy vpredu k poslednej náprave vzadu:

2.1.2.2. Celková vzdialenosť medzi nápravami:“

f) Body 2.5 a 2.5.1 sa nahrádzajú takto:

„2.5. **Minimálna hmotnosť pôsobiaca na riadiacu nápravu resp. nápravy v prípade neúplných vozidiel:**
.....“

g) Bod 2.6. a 2.6.1 sa nahrádzajú takto:

„2.6. **Hmotnosť v pohotovostnom stave** ^(h)

a) minimálna a maximálna pre každý variant:

b) hmotnosť každej verzie (musí byť poskytnutá tabuľka):

2.6.1. Rozloženie tejto hmotnosti na nápravy a, v prípade návesu alebo prípojného vozidla so stredovou nápravou alebo príviesu s pevným ojom, hmotnosť pôsobiaca na bod spojenia:

a) minimálna a maximálna pre každý variant:

b) hmotnosť každej verzie (musí byť poskytnutá tabuľka):“

h) Vkladá sa tento bod 2.6.2 v znení:

„2.6.2. Hmotnosť nadštandardného vybavenia [pozri definíciu stanovenú v článku 2 bode 5 nariadenia Komisie (EÚ) č. 1230/2012 (*):“

(*) Ú. v. EÚ L 353, 21.12.2012, s. 31.“

i) bod 2.10 sa nahrádza takto:

„2.10. **Technicky prípustná maximálna hmotnosť na každú skupinu náprav:**“

j) bod 2.11 sa nahrádza takto:

„2.11 **Technicky prípustná maximálna prípojná hmotnosť ťažného vozidla**
v prípade:“

k) Bod 2.11.4 sa nahrádza takto:

„2.11.4. Prívies s pevným ojom:“

l) Bod 2.11.5 sa nahrádza týmto:

„2.11.5 Technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť jazdnej súpravy stave ⁽³⁾:“

m) Body 2.12, 2.12.1 a 2.12.2 sa nahrádzajú takto:

„2.12. **Technicky prípustná maximálna hmotnosť v bode spojenia:**

2.12.1. ťažného vozidla:

2.12.2. návesu alebo prívesu so stredovou nápravou alebo prívesu s pevným ojom:“

n) Body 2.16 až 2.16.5 sa nahrádzajú takto:

„2.16. **Prípustné maximálne evidenčné/prevádzkové hmotnosti (nepovinné)**

2.16.1. Prípustná maximálna evidenčná/prevádzková naložená hmotnosť:

2.16.2. Prípustná maximálna evidenčná/prevádzková hmotnosť na každú nápravu a v prípade návesov alebo prípojných vozidiel so stredovou nápravou, určené zaťaženie v bode spojenia uvedené výrobcom, ak je menšie než technicky prípustná maximálna hmotnosť v bode spojenia:

2.16.3. Prípustná maximálna evidenčná/prevádzková hmotnosť na každú skupinu náprav:

2.16.4. Prípustná maximálna evidenčná/prevádzková prípojná hmotnosť:

2.16.5. Prípustná maximálna evidenčná/prevádzková hmotnosť jazdnej súpravy:“

o) Pridáva sa tento bod 13.12:

„13.12. Výkres s rozmermi ukazujúcimi usporiadanie interiéru, pokiaľ ide o miesta na sedenie, priestor pre stojacich, používateľov invalidných vozíkov, batožinový priestor vrátane nosičov a nosičov lyží, ak existuje“

p) Vysvetlivky sa menia a dopĺňajú takto:

i) Vkladá sa táto poznámka ⁽⁷⁾:

„⁽⁷⁾ Musí sa špecifikovať nadštandardné vybavenie, ktoré ovplyvňuje rozmery vozidla.“

ii) Poznámka ^(h) sa nahrádza takto:

„^(h) Hmotnosť vodiča sa predpokladá 75 kg.

Systemy obsahujúce kvapaliny (s výnimkou tých na úžitkovú vodu, ktoré musia zostať prázdne) sú naplnené na 100 % objemu uvedeného výrobcom.

Informácie uvedené v bode 2.6 písm. b) a bode 2.6.1 písm. b) nemusia byť v prípade vozidiel kategórií N₂, N₃, M₂, M₃, O_{3,a} O₄ uvedené.“

2. Časť I prílohy III sa mení a dopĺňa takto:

a) Oddiel A sa mení a dopĺňa takto:

i) bod 0.5 sa nahrádza takto:

„0.5 Názov spoločnosti a adresa výrobcu:“

ii) Dopĺňajú sa tieto body 1.9 a 1.10:

„1.9. Uveďte, či je ťažné vozidlo určené na ťahanie návesov alebo iných prípojných vozidiel a či je prípojný vozidlo návesom, prípojným vozidlom s ojom, prípojným vozidlom so stredovou nápravou alebo prívesu s pevným ojom:

1.10. Uveďte, či je vozidlo špeciálne určené na prepravu tovaru s regulovanou teplotou:“

iii) Bod 2. sa nahrádza takto:

„2. HMOTNOSTI A ROZMERY ^(f) ^(g) ⁽⁷⁾

(v kg a mm) (v prípade potreby uveďte odkaz na výkres)“

iv) vkladá sa nasledujúci bod 2.5:

„2.5. **Minimálna hmotnosť pôsobiaca na riadiacu nápravu resp. nápravy v prípade neúplných vozidiel:**

- v) Body 2.6. a 2.6.1 sa nahrádzajú takto:
- „2.6. **Hmotnosť v pohotovostnom stave** ^(h)
- a) minimálna a maximálna pre každý variant:
- b) hmotnosť každej verzie (musí byť poskytnutá tabuľka):
- 2.6.1. Rozloženie tejto hmotnosti na nápravy a, v prípade návesu alebo prívesu so stredovou nápravou alebo prívesu s pevným ojom, hmotnosť pôsobiaca na bod spojenia:
- a) minimálna a maximálna pre každý variant:
- b) hmotnosť každej verzie (musí byť poskytnutá tabuľka):“
- vi) Vkladá sa tento bod 2.6.2:
- „2.6.2. Hmotnosť nadštandardného vybavenia [pozri definíciu v článku 2 bode 5 nariadenia (EÚ) č. 1230/2012]:“
- vii) bod 2.10 sa nahrádza takto:
- „2.10. **Technicky prípustná hmotnosť na každú skupinu náprav:**“
- viii) bod 2.11 sa nahrádza takto:
- „2.11 **Technicky prípustná maximálna prípojná hmotnosť ťažného vozidla**
v prípade:“
- ix) Bod 2.11.4 sa nahrádza takto:
- „2.11.4. Prívies s pevným ojom:“
- x) Bod 2.11.5 sa nahrádza takto:
- „2.11.5 Technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť jazdnej súpravy ⁽³⁾:“
- xi) Body 2.12, 2.12.1 a 2.12.2 sa nahrádzajú takto:
- „2.12. **Technicky prípustná maximálna hmotnosť v bode spojenia:**
- 2.12.1. ťažného vozidla:
- 2.12.2. návesu alebo prívesu so stredovou nápravou alebo prívesu s pevným ojom:“
- xii) Body 2.16 až 2.16.5 sa nahrádzajú takto:
- „2.16. **Prípustné maximálne evidenčné/prevádzkové hmotnosti (nepovinné)**
- 2.16.1. Prípustná maximálna evidenčná/prevádzková naložená hmotnosť:
- 2.16.2. Prípustná maximálna evidenčná/prevádzková hmotnosť na každú nápravu a v prípade návesov alebo prívesov so stredovou nápravou, určené zaťaženie v bode spojenia uvedené výrobcom, ak je menšie než technicky prípustná maximálna hmotnosť v bode spojenia:
- 2.16.3. Prípustná maximálna evidenčná/prevádzková hmotnosť na každú skupinu náprav:
- 2.16.4. Prípustná maximálna evidenčná/prevádzková prípojná hmotnosť:
- 2.16.5. Prípustná maximálna evidenčná/prevádzková hmotnosť jazdnej súpravy:“
- b) Oddiel B sa mení a dopĺňa takto:
- i) Bod 0.5 sa nahrádza takto:
- „0.5 Názov spoločnosti a adresa výrobcu:“
- ii) Dopĺňajú sa tieto body 1.9 a 1.10:
- „1.9. Uveďte, či je ťažné vozidlo určené na ťahanie návesov alebo iných prípojných vozidiel a či je prípojné vozidlo návesom, ojovým prívesom, prívesom so stredovou nápravou alebo prívesu s pevným ojom:
- 1.10. Uveďte, či je vozidlo špeciálne určené na prepravu tovaru s regulovanou teplotou:“
- iii) Bod 2. sa nahrádza takto:
- „2. HMOTNOSTI A ROZMERY ^(f) ^(g) ⁽⁷⁾
(v kg a mm) (v prípade potreby uveďte odkaz na výkres)“

iv) Body 2.6. a 2.6.1 sa nahrádzajú takto:

„2.6. **Hmotnosť v pohotovostnom stave** ^(h)

a) minimálna a maximálna pre každý variant:

b) hmotnosť každej verzie (musí byť poskytnutá tabuľka):

2.6.1. Rozloženie tejto hmotnosti na nápravy a, v prípade návesu alebo prívesu so stredovou nápravou alebo prívesu s pevným ojom, hmotnosť pôsobiaca na bod spojenia:

a) minimálna a maximálna pre každý variant:

b) hmotnosť každej verzie (musí byť poskytnutá tabuľka):“

v) Vkladá sa tento bod 2.6.2:

„2.6.2. Hmotnosť nadštandardného vybavenie [pozri definíciu v článku 2 bode 5 nariadenia (EÚ) č. 1230/2012]:“

vi) bod 2.10 sa nahrádza takto:

„2.10. **Technicky prípustná hmotnosť na každú skupinu náprav:**“

vii) Body 2.12 a 2.12.2 sa nahrádzajú takto:

„2.12. **Technicky prípustná maximálna hmotnosť v bode spojenia:**

2.12.2. návesu alebo prívesu so stredovou nápravou alebo prívesu s pevným ojom:“

viii) Body 2.16 až 2.16.3 sa nahrádzajú takto:

„2.16. **Prípustné maximálne evidenčné/prevádzkové hmotnosti (nepovinné)**

2.16.1. Prípustná maximálna evidenčná/prevádzková naložená hmotnosť:

2.16.2. Prípustná maximálna evidenčná/prevádzková hmotnosť na každú nápravu a v prípade návesov alebo prívesov so stredovou nápravou, určené zaťaženie v bode spojenia uvedené výrobcom, ak je menšie než technicky prípustná maximálna hmotnosť v bode spojenia:

2.16.3. Prípustná maximálna evidenčná/prevádzková hmotnosť na každú skupinu náprav:“

ix) Bod 2.16.5 sa vypúšťa.

3. Príloha IX sa mení a dopĺňa takto:

a) Vo „vzore A1 – Strana 1 – Dokončené vozidlá – Osvedčenie ES o zhode“, sa bod 0.5 nahrádza takto:

„0.5 Názov spoločnosti a adresa výrobcu:“

b) Vo „vzore A2 – Strana 1 – Dokončené vozidlá typovo schvaľované v malých sériách – [rok] – [poradové číslo] – Osvedčenie ES o zhode“, sa bod 0.5 nahrádza takto:

„0.5 Názov spoločnosti a adresa výrobcu:“

c) Vo „vzore AB – Strana 1 – Dokončované vozidlá – Osvedčenie ES o zhode“, sa bod 0.5 nahrádza takto:

„0.5 Názov spoločnosti a adresa výrobcu:“

d) Vo „vzore C1 – Strana 1 – Nedokončené vozidlá – Osvedčenie ES o zhode“, sa bod 0.5 nahrádza takto:

„0.5 Názov spoločnosti a adresa výrobcu:“

e) Vo „vzore C2 – Strana 1 – Nedokončené vozidlá typovo schvaľované v malých sériách – [rok] – [poradové číslo] – Osvedčenie ES o zhode“, sa bod 0.5 nahrádza takto:

„0.5 Názov spoločnosti a adresa výrobcu:“

- f) Na „strane 2 – Kategória vozidla M_1 (dokončené a dokončované vozidlá)“ sa bod 13 mení takto:
„13. Hmotnosť v pohotovostnom stave:kg“
- g) Na „strane 2 – Kategória vozidla M_1 (dokončené a dokončované vozidlá)“ sa pridáva tento bod 13.2:
„13.2. Skutočná hmotnosť vozidla: kg“
- h) Na „strane 2 – Kategória vozidla M_2 (dokončené a dokončované vozidlá)“ sa bod 13 nahrádza takto:
„13. Hmotnosť v pohotovostnom stave: kg“
- i) Na „strane 2 – Kategória vozidla M_2 (dokončené a dokončované vozidlá)“ sa pridáva tento bod 13.2:
„13.2. Skutočná hmotnosť vozidla: kg“
- j) Na „strane 2 – Kategória vozidla M_3 (dokončené a dokončované vozidlá)“ sa bod 13 nahrádza takto:
„13. Hmotnosť v pohotovostnom stave: kg“
- k) Na „strane 2 – Kategória vozidla M_3 (dokončené a dokončované vozidlá)“ sa pridáva tento bod 13.2:
„13.2. Skutočná hmotnosť vozidla: kg“
- l) Na „strane 2 – Kategória vozidla N_1 (dokončené a dokončované vozidlá)“ sa bod 13 nahrádza takto:
„13. Hmotnosť v pohotovostnom stave: kg“
- m) Na „strane 2 – Kategória vozidla N_1 (dokončené a dokončované vozidlá)“ sa pridáva tento bod 13.2:
„13.2. Skutočná hmotnosť vozidla: kg“
- n) Na „strane 2 – Kategória vozidla N_2 (dokončené a dokončované vozidlá)“ sa bod 13 nahrádza takto:
„13. Hmotnosť v pohotovostnom stave: kg“
- o) Na „strane 2 – Kategória vozidla N_2 (dokončené a dokončované vozidlá)“ sa pridáva tento bod 13.2:
„13.2. Skutočná hmotnosť vozidla: kg“
- p) Na „strane 2 – Kategória vozidla N_3 (dokončené a dokončované vozidlá)“ sa bod 13 nahrádza takto:
„13. Hmotnosť v pohotovostnom stave: kg“
- q) Na „strane 2 – Kategória vozidla N_3 (dokončené a dokončované vozidlá)“ sa pridáva tento bod 13.2:
„13.2. Skutočná hmotnosť vozidla: kg“
- r) Na „strane 2 – Kategórie vozidiel O_1 a O_2 (dokončené a dokončované vozidlá)“ sa bod 13 nahrádza takto:
„13. Hmotnosť v pohotovostnom stave: kg“
- s) Na „strane 2 – Kategórie vozidiel O_1 a O_2 (dokončené a dokončované vozidlá)“ sa pridáva tento bod 13.2:
„13.2. Skutočná hmotnosť vozidla: kg“
- t) Na „strane 2 – Kategórie vozidiel O_3 a O_4 (dokončené a dokončované vozidlá)“ sa bod 13 nahrádza takto:
„13. Hmotnosť v pohotovostnom stave: kg“
- u) Na „strane 2 – Kategória vozidla M_1 (nedokončené vozidlá)“ sa pridáva tento bod 13.2:
„13.2. Hmotnosť v pohotovostnom stave: kg“

v) Na „strane 2 – Kategória vozidla M₁ (nedokončené vozidlá)“ sa bod 14 nahrádza takto:

„14. Skutočná hmotnosť vozidla: kg“

w) Na „strane 2 – Kategória vozidla M₂ (nedokončené vozidlá)“ sa bod 14 nahrádza takto:

„14. Skutočná hmotnosť vozidla: kg“

x) Na „strane 2 – Kategória vozidla M₃ (nedokončené vozidlá)“ sa bod 14 nahrádza takto:

„14. Skutočná hmotnosť vozidla: kg“

y) Na „strane 2 – Kategória vozidla N₁ (nedokončené vozidlá)“ sa pridáva tento bod 13:

„13. Hmotnosť v pohotovostnom stave: kg“

z) Na „strane 2 – Kategória vozidla N₁ (nedokončené vozidlá)“ sa bod 14 nahrádza takto:

„14. Skutočná hmotnosť vozidla: kg“

aa) Na „strane 2 – Kategória vozidla N₂ (nedokončené vozidlá)“ sa bod 14 nahrádza takto:

„14. Skutočná hmotnosť vozidla: kg“

ab) Na „strane 2 – Kategória vozidla N₃ (nedokončené vozidlá)“ sa bod 14 nahrádza takto:

„14. Skutočná hmotnosť vozidla: kg“

ac) Na „strane 2 – Kategórie vozidiel O₁ a O₂ (nedokončené vozidlá)“ sa bod 14 nahrádza takto:

„14. Skutočná hmotnosť vozidla: kg“

ad) Na „strane 2 – Kategórie vozidiel O₃ a O₄ (nedokončené vozidlá)“ sa bod 14 nahrádza takto:

„14. Skutočná hmotnosť vozidla: kg“

ae) Vo „vysvetlivkách k prílohe IX“ sa vypúšťa vysvetlivka ^(f).

4. Príloha XVI sa mení a dopĺňa takto:

a) Do zoznamu regulačných aktov sa dopĺňa sa položka 44:

„44 Nariadenie (EÚ) č. 1230/2012“

b) Do dodatku 2 sa vkladá táto položka 44:

	Odkaz na regulačný akt	Príloha a odsek	Osobitné podmienky
„44	nariadenie (EÚ) č. 1230/2012	oddiely 7 a 8 v časti B prílohy I	a) Skontrolujte súlad s požiadavkami na manévrovateľnosť vrátane manévrovateľnosti vozidiel vybavených zdvíhateľnými nápravami alebo nápravami s premiestniteľným zaťažením.
		oddiely 6 a 7 v časti C prílohy I	b) Meranie maximálneho zadného vybočenia.“

PRÍLOHA VII

„PRÍLOHA XII

OBMEDZENIA MALÝCH SÉRIÍ A OBMEDZENIA KONČIACICH SÉRIÍ

A. OBMEDZENIA MALÝCH SÉRIÍ

1. Počet kusov jedného typu vozidla, ktorý sa má evidovať, predať alebo uviesť do prevádzky v premávke ročne v Európskej únii podľa článku 22 neprekročí pre príslušnú kategóriu vozidiel počet uvedený v tabuľke:

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

2. Počet kusov jedného typu vozidla, ktorý sa má evidovať, predať alebo uviesť do prevádzky v premávke ročne v jednom členskom štáte podľa článku 23, určí členský štát, ale pre príslušnú kategóriu vozidiel neprekročí počet uvedený v tabuľke:

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

3. Počet kusov jedného typu vozidla, ktorý sa má evidovať, predať alebo uviesť do prevádzky ročne v jednom členskom štáte na účely článku 6 ods. 2 nariadenia Komisie č. 1230/2012, určí každý členský štát, ale pre príslušnú kategóriu vozidiel neprekročí počet uvedený v tabuľke:

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

B. OBMEDZENIA KONČIACICH SÉRIÍ

Najväčší počet dokončených alebo dokončovaných vozidiel uvedených do prevádzky v premávke v každom členskom štáte podľa postupu končiacich sérií sa obmedzí na jeden zo spôsobov, ktoré si zvolí členský štát:

1. najväčší počet vozidiel jedného alebo viacerých typov v prípade kategórie M₁, nesmie presiahnuť 10 % a v prípade všetkých ostatných kategórií nesmie presiahnuť 30 % vozidiel všetkých príslušných typov uvedených do prevádzky v premávke v tomto členskom štáte v predchádzajúcom roku.

Ak by 10 %, resp. 30 % predstavovalo menej než 100 vozidiel, potom môžu členské štáty povoliť uviesť do prevádzky maximálne 100 vozidiel.

2. počet vozidiel akéhokoľvek typu sa musí obmedziť na vozidlá, ktorým bolo vydané platné osvedčenie o zhode k dátumu alebo po dátume výroby a toto osvedčenie ostáva platné aspoň tri mesiace po jeho dátume vydania, potom však stráca svoju platnosť, pretože nadobúda účinnosť regulačný akt.“
-