

# Úradný vestník

## Európskej únie

L 120



Slovenské vydanie

Právne predpisy

Zväzok 53

13. mája 2010

Obsah

II *Nelegislatívne akty*

## AKTY PRIJATÉ ORGÁNMI ZRIADENÝMI MEDZINÁRODNÝMI DOHODAMI

- ★ **Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 11**  
– Jednotné ustanovenia týkajúce sa typového schvaľovania vozidiel, pokiaľ ide o zámky dverí a komponenty upevnenia dverí ..... 1
- ★ **Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 18**  
– Jednotné ustanovenia pre typové schvaľovanie motorových vozidiel, pokiaľ ide o ich ochranu proti neoprávnenému použitiu ..... 29
- ★ **Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK/OSN) č. 39**  
– Jednotné ustanovenia pre typové schvaľovanie vozidiel z hľadiska rýchlohmerného zariadenia vrátane jeho montáže ..... 40
- ★ **Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 73**  
– Jednotné ustanovenia pre typové schvaľovanie nákladných automobilov, prívesov a návěsov z hľadiska ich bočnej ochrany ..... 49

Cena: 4 EUR

**SK**

Akty, ktoré sú vytlačené obyčajným písmom, sa týkajú každodennej organizácie poľnohospodárskych záležitostí a sú spravidla platné len obmedzený čas.

Názvy všetkých ostatných aktov sú vytlačené tučným písmom a je pred nimi hviezdička.



## II

*(Nelegislatívne akty)***AKTY PRIJATÉ ORGÁNMI ZRIADENÝMI  
MEDZINÁRODNÝMI DOHODAMI**

Právny účinok podľa medzinárodného práva verejného majú iba originálne texty EHK OSN. Status tohto predpisu a dátum nadobudnutia jeho platnosti je potrebné overiť v poslednom znení dokumentu EHK OSN o statuse TRANS/WP.29/343, ktorý je k dispozícii na internetovej stránke:

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

**Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 11 –  
Jednotné ustanovenia týkajúce sa typového schvaľovania vozidiel, pokiaľ ide o zámky dverí  
a komponenty upevnenia dverí**

Obsahuje celý platný text vrátane:

doplnku 2 k sérii zmien 03 – dátum nadobudnutia platnosti: 17. marec 2010.

## OBSAH

## PREDPIS

1. Rozsah pôsobnosti
2. Vymedzenie pojmov
3. Žiadosť o typové schválenie
4. Typové schválenie
5. Všeobecné požiadavky
6. Prevádzkové požiadavky
7. Skúšobné postupy
8. Úprava a rozšírenie typového schválenia typu vozidla
9. Zhoda výroby
10. Sankcie v prípade nezhody výroby
11. Definitívne zastavenie výroby
12. Názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie schvaľovacích skúšok a názvy a adresy správnych orgánov
13. Prechodné ustanovenia

## PRÍLOHY

- Príloha 1 – Oznámenie
- Príloha 2 – Usporiadanie schvaľovacích značiek
- Príloha 3 – Skúška zámky pôsobením silou pri zaťažkových skúškach č. 1, 2 a 3
- Príloha 4 – Skúšobný postup odolnosti proti zotrvačnosti
- Príloha 5 – Skúšobný postup závesov
- Príloha 6 – Posuvné bočné dvere – Skúška celých dverí

1. ROZSAH PÔSOBNOSTI  
Tento predpis sa vzťahuje na vozidlá kategórie M1 a N1 <sup>(1)</sup>, pokiaľ ide o zámky a komponenty upevnenia dverí, ako sú závesy a iné nosné prostriedky na dverách, ktoré sa môžu používať pri nastupovaní alebo vystupovaní cestujúcich.
2. VYMEDZENIE POJMOV  
Na účely tohto predpisu:
  - 2.1. „typové schválenie vozidla“ je typové schválenie typu vozidla, pokiaľ ide o zámky dverí a komponenty upevnenia dverí;
  - 2.2. „typ vozidla“ je kategória motorových vozidiel, ktoré sa navzájom nelíšia v takých základných znakoch, ako je:
    - 2.2.1. určenie typu vozidla výrobcom;
    - 2.2.2. typ zámky;
    - 2.2.3. typ komponentu upevnenia dverí;
    - 2.2.4. spôsob, akým sú zámky a komponenty upevnenia dverí namontované na konštrukcii vozidla a na nej prichytené;
    - 2.2.5. typ posuvných dverí;
  - 2.3. „prídavná zámka dverí“ je zámka, ktorá sa môže úplne zamknúť, má alebo nemá sekundárnu polohu zamknutia a je namontovaná na dverách alebo systéme dverí vybavenom primárnym systémom zámky dverí;
  - 2.4. „systém prídavnej zámky dverí“ pozostáva minimálne z prídavnej zámky dverí a západky;
  - 2.5. „zadné dvere“ sú dvere alebo dverový systém na zadnom konci motorového vozidla, cez ktorý môžu cestujúci nastupovať alebo vystupovať z vozidla alebo môže byť naložený alebo vyložený náklad. Nezahŕňajú:
    - a) veko kufra ani
    - b) dvere alebo okno, ktoré celé pozostáva zo skleneného materiálu a ktorého zámky a/alebo závesné systémy sú priamo pripojené k sklenenému materiálu;
  - 2.6. „prvok karosérie“ je tá časť závesu, ktorá je bežne pripevnená ku konštrukcii karosérie;
  - 2.7. „systém detskej bezpečnostnej poistky“ je blokovacie zariadenie, ktoré možno zapnúť alebo vypnúť nezávisle od ostatných uzamykacích zariadení a ktoré zabráni činnosti vnútornej kľučky dverí alebo inému uvoľňovaciemu zariadeniu, ak je zapnuté. Zariadenie na uvoľnenie/blokovanie zámky môže byť ručné alebo elektrické a môže byť umiestnené kdekoľvek na vozidle alebo vnútri vozidla;
  - 2.8. „dvere“ sú závesné alebo posuvné dvere vedúce priamo do priestoru, v ktorom je jedno alebo viac miest na sedenie, ktoré nie sú skladacie, rolovacie ani dvere konštruované tak, aby sa dali ľahko pripojiť alebo odstrániť z motorových vozidiel vyrábaných na prevádzku bez dverí;
  - 2.9. „výstražný systém zavretia dverí“ je systém, ktorý zapne vizuálny signál umiestnený na zreteľne viditeľnom mieste pre vodiča, keď systém zámky dverí nie je vo svojej úplne zavretej polohe a pokiaľ je zapnuté zapaľovanie vozidla;
  - 2.10. „systém zavesenia dverí“ je jeden alebo viac závesov slúžiacich na upevnenie dverí;
  - 2.11. „systém zámky dverí“ pozostáva minimálne zo zámky a západky;
  - 2.12. „prvok dverí“ je tá časť závesu, ktorá je bežne pripevnená ku konštrukcii dverí a tvorí otáčajúcu sa časť;

<sup>(1)</sup> Podľa definície v prílohe 7 ku Konsolidovanej rezolúcii o konštrukcii vozidiel (R.E.3), dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2 naposledy zmenený a doplnený zmenou č. 4.

- 2.13. „systém dverí“ je kombinácia dverí, zámky, západky, závesov, vodiacich líšt a iné komponenty upevnenia dverí umiestnené na dverách a príslušnom ráme. Systém dvojitých dverí zahŕňa oboje dvere;
- 2.14. „dvojité dvere“ tvorí systém dvoch dverí, kde sa predné dvere alebo krídlo dverí otvárajú ako prvé a spájajú sa so zadnými dverami alebo priskrutkovanými dverami, ktoré sa otvárajú ako druhé;
- 2.15. „vidlicová skrutka“ je časť zámky, ktorá sa spojí so západkou a drží ju v zavretej polohe;
- 2.16. „smer otvárania vidlicovej skrutky“ je smer, ktorý je opačný k smeru, v ktorom západka vstupuje do zámky, aby sa spojila s vidlicovou skrutkou;
- 2.17. „úplne zavretá poloha“ je stav spojenia zámky, ktorá udržiava dvere v úplne zatvorenej polohe;
- 2.18. „záves“ je zariadenie slúžiace na umiestnenie dverí vzhľadom na konštrukciu karosérie a na reguláciu dráhy otáčania dverí pri vstupe a výstupe osôb;
- 2.19. „čap závesu“ je tá časť závesu, ktorá bežne spája karosériu a prvky dverí a vytvára os otáčania;
- 2.20. „zámka“ je zariadenie používané na udržiavanie dverí v zatvorenej polohe vzhľadom na karosériu vozidla, vybavené prostriedkami na úmyselné uvoľnenie (alebo činnosť);
- 2.21. „primárna zámka dverí“ je zámka s úplne zavretou polohou a sekundárne zavretou polohou a je ako „primárna zámka dverí“ označená výrobcom. Výrobca nesmie potom takéto označenie meniť. Každý výrobca musí na požiadanie uviesť informácie, ktoré zámky sú „primárne zámky dverí“ pre konkrétne vozidlo alebo značku/model;
- 2.22. „systém primárnej zámky dverí“ pozostáva minimálne z primárnej zámky dverí a západky;
- 2.23. „sekundárne zavretá poloha“ je stav spojenia zámky, ktorý udržiava dvere v čiastočne zatvorenej polohe;
- 2.24. „bočné predné dvere“ sú dvere, ktoré pri pohľade z boku majú 50 % alebo viac svojej otváracjej plochy pred najzadnejším bodom operadla sedadla vodiča, keď je operadlo sedadla nastavené na svoju najvertikálnejšiu a najzadnejšiu polohu, umožňujúc priamy prístup cestujúcich na nastúpenie do vozidla alebo vystúpenie z vozidla;
- 2.25. „bočné zadné dvere“ sú dvere, ktoré pri pohľade z boku majú 50 % alebo viac svojej otváracjej plochy za najzadnejším bodom operadla sedadla vodiča, keď je operadlo sedadla nastavené na svoju najvertikálnejšiu a najzadnejšiu polohu, umožňujúc priamy prístup osôb na nastúpenie do vozidla alebo vystúpenie z vozidla;
- 2.26. „západka“ je zariadenie, pomocou ktorého zámka udržiava dvere v úplne zavretej polohe alebo sekundárne zavretej polohe;
- 2.27. „veko kufra“ je pohyblivý panel karosérie, ktorý umožňuje prístup zvonku vozidla do priestoru úplne oddeleného od priestoru pre cestujúcich pomocou trvalo pripevnenej priehradky alebo pevného alebo sklápacieho operadla sedadla.
3. ŽIADOSŤ O TYPOVÉ SCHVÁLENIE
- 3.1. Žiadosť o schválenie typu vozidla, pokiaľ ide o zámky dverí a komponenty upevnenia dverí, musí predložiť výrobca vozidla alebo jeho riadne splnomocnený zástupca.
- 3.2. K žiadosti musia byť v troch kópiách priložené ďalej uvedené doklady a tieto údaje:

- 3.2.1. dostatočne podrobné výkresy dverí a ich zámok a komponentov upevnenia dverí v primeranej mierke;
- 3.2.2. technický opis zámok a komponentov upevnenia dverí.
- 3.3. K žiadosti sa prikladá:
  - 3.3.1. sada piatich súprav komponentov upevnenia pre každé dvere. Ak sa však tie isté súpravy použijú na niekoľko dverí, stačí predložiť jednu sadu súprav. Súpravy komponentov upevnenia dverí, ktoré sa líšia len tým, že sú konštruované na montáž na ľavej alebo pravej strane, sa nepovažujú za rozdielne;
  - 3.3.2. sada piatich kompletných zámok pre každé dvere vrátane ovládacieho mechanizmu. Ak sa však tie isté úplné zámky použijú na niekoľko dverí, stačí predložiť jednu sadu zámok. Zámky, ktoré sa líšia len tým, že sú konštruované na montáž na ľavej alebo pravej strane, sa nepovažujú za rozdielne.
- 3.4. Vozidlo reprezentujúce typ vozidla, ktorý má byť typovo schválený, sa poskytne technickej službe zodpovednej za vykonávanie schvaľovacích skúšok.
4. TYPOVÉ SCHVÁLENIE
  - 4.1. Ak typ vozidla odovzdaný na typové schválenie podľa tohto predpisu spĺňa požiadavky uvedené v bodoch 5, 6 a 7, typové schválenie sa mu udelí.
  - 4.2. Každému schválenému typu sa prideliť schvaľovacie číslo. Jeho prvé dve číslice (03) udávajú sériu zmien obsahujúcu posledné závažné technické zmeny predpisu v čase vydania typového schválenia. Tá istá zmluvná strana nesmie prideliť to isté číslo rovnakému typu vozidla, ak nie sú dvere vybavené zámkami alebo komponentmi upevnenia dverí toho istého typu alebo ak zámky a komponenty upevnenia dverí nie sú namontované rovnakým spôsobom ako na vozidle, ktoré bolo dodané na typové schválenie; na druhej strane môže prideliť to isté číslo inému typu vozidla, ktorého dvere sú vybavené rovnakými zámkami a komponentmi na upevnenie dverí namontovanými rovnakým spôsobom ako na vozidle, ktoré bolo dodané na typové schválenie.
  - 4.3. Oznámenie o typovom schválení alebo rozšírení, alebo zamietnutí typového schválenia typu vozidla podľa tohto predpisu sa zašle stranám dohody, ktoré tento predpis uplatňujú, na formulári, ktorý zodpovedá vzoru uvedenému v prílohe 1 k tomuto predpisu.
  - 4.4. Na každé vozidlo zhodné s typom vozidla schváleným podľa tohto predpisu sa na viditeľnom a ľahko prístupnom mieste uvedenom vo schvaľovacom formulári umiestni medzinárodná schvaľovacia značka, ktorá sa skladá z:
    - 4.4.1. písmena „E“ v kruhu, za ktorým nasleduje rozlišovacie číslo štátu, ktorý typové schválenie udelil <sup>(1)</sup>;
    - 4.4.2. čísla tohto predpisu, za ktorým nasleduje písmeno „R“, pomlčka a schvaľovacie číslo umiestnené vpravo od kruhu predpísaného v bode 4.4.1.

<sup>(1)</sup> 1 pre Nemecko, 2 pre Francúzsko, 3 pre Taliansko, 4 pre Holandsko, 5 pre Švédsko, 6 pre Belgicko, 7 pre Maďarsko, 8 pre Českú republiku, 9 pre Španielsko, 10 pre Srbsko, 11 pre Spojené kráľovstvo, 12 pre Rakúsko, 13 pre Luxembursko, 14 pre Švajčiarsko, 15 (voľné), 16 pre Nórsko, 17 pre Fínsko, 18 pre Dánsko, 19 pre Rumunsko, 20 pre Poľsko, 21 pre Portugalsko, 22 pre Ruskú federáciu, 23 pre Grécko, 24 pre Írsko, 25 pre Chorvátsko, 26 pre Slovinsko, 27 pre Slovensko, 28 pre Bielorusko, 29 pre Estónsko, 30 (voľné), 31 pre Bosnu a Hercegovinu, 32 pre Lotyšsko, 33 (voľné), 34 pre Bulharsko, 35 (voľné), 36 pre Litvu, 37 pre Turecko, 38 (voľné), 39 pre Azerbajdžan, 40 pre Bývalú juhoslovanskú republiku Macedónsko, 41 (voľné), 42 pre Európske spoločenstvo (typové schválenia udeľujú členské štáty, ktoré používajú svoje príslušné symboly EHK), 43 pre Japonsko, 44 (voľné), 45 pre Austráliu, 46 pre Ukrajinu, 47 pre Juhoafrickú republiku, 48 pre Nový Zéland, 49 pre Cyprus, 50 pre Maltu, 51 pre Kórejskú republiku, 52 pre Malajziu, 53 pre Thajsko, 54 a 55 (voľné) a 56 pre Čiernu Horu. Ďalším štátom sa pridelia nasledujúce čísla postupne v poradí, v akom budú ratifikovať dohodu o prijatí jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, zariadenia a časti, ktoré sa môžu montovať a/alebo používať na kolesových vozidlách, a o podmienkach vzájomného uznávania typových schválení udelených na základe týchto predpisov alebo k nej pristúpia, a takto pridelené čísla oznámi generálny tajomník Organizácie Spojených národov zmluvným stranám dohody.

- 4.5. Ak je vozidlo zhodné s typom vozidla schváleným podľa jedného alebo viacerých iných predpisov pripojených k dohode v štáte, ktorý udelil typové schválenie podľa tohto predpisu, nemusí sa symbol predpísaný v bode 4.4.1 opakovať. V takomto prípade sa čísla predpisov, schvaľovacie čísla a ďalšie symboly podľa všetkých predpisov, podľa ktorých bolo udelené typové schválenie v štáte, ktorý udelil typové schválenie podľa tohto predpisu, umiestnia vo vertikálnych stĺpcoch vpravo od symbolu predpísaného v bode 4.4.1.
- 4.6. Schvaľovacia značka musí byť jasne čitateľná a nezmazateľná.
- 4.7. Schvaľovacia značka sa umiestni v blízkosti štítka s údajmi o vozidle alebo priamo na ňom.
- 4.8. V prílohe 2 k tomuto predpisu sú uvedené príklady usporiadania schvaľovacích značiek.
5. VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY
- 5.1. Požiadavky sa uplatňujú na všetky bočné a zadné dvere a komponenty dverí okrem tých, ktoré sú umiestnené na skladacích dverách, rolovacích dverách, dverách, ktoré sa dajú odstrániť, a dverách, ktoré sú určené na núdzový východ.
- 5.2. Zámky dverí
- 5.2.1. Každý systém zavesenia dverí musí byť vybavený najmenej jedným systémom primárnej zámky dverí.
- 5.2.2. Každý systém posuvných dverí musí byť vybavený:
- a) systémom primárnej zámky dverí, alebo
- b) systémom zámky dverí s úplne zavretou polohou alebo výstražným systémom zavretia dverí.
6. PREVÁDZKOVÉ POŽIADAVKY
- 6.1. Závesné dvere
- 6.1.1. Zaťažkávacia skúška č. 1
- 6.1.1.1. Každý systém primárnej zámky dverí a systém prídavnej zámky dverí nachádzajúci sa v úplne zavretej polohe sa pri skúške v súlade s bodom 7.1.1.1 nesmie oddeliť pri pôsobení zaťaženia 11 000 N v smere kolmom na čelo zámky, takže zámka a uchytienie západky nie sú tlačené oproti sebe.
- 6.1.1.2. V sekundárne zavretej polohe sa systém primárnej zámky pri skúške v súlade s bodom 7.1.1.1 nesmie oddeliť pri pôsobení zaťaženia 4 500 N v tom istom smere, ako je uvedený v bode 6.1.1.1.
- 6.1.2. Zaťažkávacia skúška č. 2
- 6.1.2.1. Každý systém primárnej zámky dverí a systém prídavnej zámky dverí nachádzajúci sa v úplne zavretej polohe sa pri skúške v súlade s bodom 7.1.1.1 nesmie oddeliť pri pôsobení zaťaženia 9 000 N v smere otvárania vidlicovej skrutky a rovnobežne s čelom zámky.
- 6.1.2.2. V sekundárne zavretej polohe sa systém primárnej zámky pri skúške podľa bodu 7.1.1.1 nesmie oddeliť pri pôsobení zaťaženia 4 500 N v tom istom smere, ako je uvedený v bode 6.1.2.1.
- 6.1.3. Zaťažkávacia skúška č. 3 (uplatňuje sa na dvere, ktoré sa otvárajú vertikálnym smerom)
- 6.1.3.1. Každý systém primárnej zámky dverí sa nesmie uvoľniť pri pôsobení vertikálneho zaťaženia 9 000 N v smere osi čapu závesu.

- 6.1.4. Zotrvačné zaťaženie
- Každý systém primárnej zámky dverí a systém prídavnej zámky dverí musí spĺňať buď dynamické požiadavky podľa bodov 6.1.4.1 a 6.1.4.2, alebo požiadavky výpočtu odolnosti voči zotrvačnému zaťaženiu podľa bodu 6.1.4.3.
- 6.1.4.1. Každý systém primárnej zámky dverí a systém prídavnej zámky dverí na každých závesných dverách sa nesmie uvoľniť zo svojej úplne zavretej polohy pri pôsobení zotrvačného zaťaženia 30 g na systém zámky dverí vrátane zámky a jej aktivačného zariadenia v smeroch rovnobežných s pozdĺžnou a priečnou osou vozidla s odpojeným blokovacím zariadením a keď sa postupuje podľa bodu 7.1.1.2.
- 6.1.4.2. Každý systém primárnej zámky dverí a systém prídavnej zámky dverí na každých závesných dverách sa nesmie uvoľniť zo svojej úplne zavretej polohy pri pôsobení zotrvačného zaťaženia 30 g na systém zámky dverí vrátane zámky a jej aktivačného zariadenia v smere rovnobežnom s vertikálnou osou vozidla s odpojeným blokovacím zariadením a keď sa postupuje podľa bodu 7.1.1.2.
- 6.1.4.3. Pre každý komponent alebo montážnu podskupinu sa môže vypočítať jej minimálna odolnosť voči zotrvačnému zaťaženiu v konkrétnom smere. Súhrnná odolnosť proti činnostiam vyvolávajúcim odomknutie zámky musí zabezpečiť, že systém zámky dverí, ak je riadne namontovaný na dvere vozidla, ostáva uzamknutý pri pôsobení zotrvačného zaťaženia 30 g podľa možnosti v smeroch špecifikovaných v bodoch 6.1.4.1 a 6.1.4.2 v súlade s bodom 7.1.1.2.
- 6.1.5. Závesy dverí
- 6.1.5.1. Každý systém závesov dverí:
- musí držať dvere;
  - nesmie sa oddeliť pri pôsobení pozdĺžneho zaťaženia 11 000 N;
  - nesmie sa oddeliť pri pôsobení priečneho zaťaženia 9 000 N a
  - pri dverách, ktoré sa otvárajú vertikálnym smerom, sa nesmie oddeliť pri pôsobení vertikálneho zaťaženia 9 000 N.
- 6.1.5.2. Všetky skúšky požadované podľa bodu 6.1.5.1 sa vykonajú v súlade s bodom 7.1.2.
- 6.1.5.3. Ak sa v rámci systému závesov skúša samostatný záves namiesto celého systému zavesenia, musí záves zniesť zaťaženie proporcionálne k celkovému počtu závesov v systéme.
- 6.1.5.4. Na bočných dverách so závesmi namontovanými vzadu, ktoré sa môžu otvárať a zatvárať nezávisle od ostatných dverí:
- musí byť vnútorná kľučka dverí nefunkčná, keď je rýchlosť vozidla vyššia ako 4 km/h alebo sa rovná 4 km/h, a
  - pre tieto dvere musí byť k dispozícii výstražný systém zatvorenia dverí.
- 6.2. Posuvné bočné dvere
- 6.2.1. Zaťažkávacia skúška č. 1
- 6.2.1.1. Aspoň jeden systém zámky dverí nachádzajúci sa v úplne zavretej polohe sa pri skúške v súlade s bodom 7.2.1.1 nesmie oddeliť pri pôsobení zaťaženia 11 000 N v smere otvárania kolmom na čelo zámky.



- 6.2.1.2. V prípade systému primárnej zámky dverí v sekundárne zavretej polohe sa systém zámky dverí pri skúške podľa bodu 7.2.1.1 nesmie oddeliť pri pôsobení zaťaženia 4 500 N v tom istom smere, ako je uvedený v bode 6.2.1.1.
- 6.2.2. Zafažkávacia skúška č. 2
- 6.2.2.1. Aspoň jeden systém zámky dverí nachádzajúci sa v úplne zavretej polohe sa pri skúške v súlade s bodom 7.2.1.1 nesmie oddeliť pri pôsobení zaťaženia 9 000 N v smere otvárania vidlicovej skrutky a rovnobežne s čelom zámky.
- 6.2.2.2. V prípade systému primárnej zámky dverí v sekundárne zavretej polohe sa systém primárnej zámky dverí pri skúške podľa bodu 7.2.1.1 nesmie oddeliť pri pôsobení zaťaženia 4 500 N v tom istom smere, ako je uvedený v bode 6.2.2.1.
- 6.2.3. Zotrvačné zaťaženie
- Každý systém zámky dverí spĺňajúci požiadavky bodov 6.2.1 a 6.2.2 musí spĺňať dynamické požiadavky buď podľa bodu 6.2.3.1, alebo požiadavky výpočtu odolnosti voči zotrvačným silám podľa bodu 6.2.3.2.
- 6.2.3.1. Systém zámky dverí sa nesmie uvoľniť z úplne zavretej polohy pri pôsobení zotrvačného zaťaženia 30 g na systém zámky dverí vrátane zámky a jej aktivačného zariadenia v smeroch rovnobežných s pozdĺžnou a priečnou osou vozidla s odpojeným blokovacím zariadením a keď sa postupuje podľa bodu 7.2.1.2.
- 6.2.3.2. Pre každý komponent alebo montážnu podskupinu sa môže vypočítať minimálna odolnosť voči zotrvačným silám. Ich súhrnná odolnosť proti činnostiam vyvolávajúcim odomknutie zámky musí zabezpečiť, že systém zámky dverí, ak je riadne namontovaný na dvere vozidla, ostáva uzamknutý pri pôsobení zotrvačného zaťaženia 30 g v smeroch špecifikovaných v bodoch 6.2.1 a 6.2.2 v súlade s bodom 7.2.1.2.
- 6.2.4. Systém dverí
- 6.2.4.1. Kombinácia vodiacej koľajnice a posuvného zariadenia alebo iné nosné prostriedky každých posuvných dverí nachádzajúcich sa v úplne zavretej polohe sa nesmú oddeliť od rámu dverí pri pôsobení sily 18 000 N na dvere pozdĺž priečnej osi vozidla v súlade s bodom 7.2.2.
- 6.2.4.2. Posuvné dvere skúšané podľa bodu 7.2.2 nespĺňajú túto požiadavku, keď nastane niektorý z týchto prípadov:
- 6.2.4.2.1. medzera, ktorá umožní nerušený prechod gule s priemerom 100 mm znútra vozidla smerom von z vozidla, pričom sa udržiava požadovaná sila;
- 6.2.4.2.2. celkový posun ktoréhokoľvek silového zariadenia dosiahne 300 mm.
- 6.3. Blokovanie dverí
- 6.3.1. Každé dvere musia byť vybavené aspoň jedným blokovacím zariadením, ktoré bráni v činnosti vonkajšej kľučky dverí alebo iného vonkajšieho ovládača uvoľnenia zámky, keď sa zapne, a ktoré má ovládacie prostriedky a zariadenie na blokovanie/uvoľnenie zámky umiestnené vnútri vozidla.
- 6.3.2. Zadné bočné dvere
- Každé zadné bočné dvere musia byť vybavené aspoň jedným blokovacím zariadením, ktoré bráni v činnosti vnútornej kľučky dverí alebo iného vnútorného ovládača uvoľnenia zámky, keď sa zapne, a ktoré si vyžaduje osobitné úkony na odblokovanie dverí a na ovládanie vnútornej kľučky dverí alebo iného vnútorného ovládača uvoľnenia zámky.

- 6.3.2.1. Blokovacím zariadením môže byť:
- a) systém detskej bezpečnostnej poistky alebo
  - b) zariadenie na blokovanie/uvoľnenie zámky umiestnené vnútri vozidla a ľahko dostupné vodičovi vozidla alebo cestujúcemu sediacemu blízko dverí.
- 6.3.2.2. Ako doplnkové blokovacie zariadenie sú povolené obidva systémy opísané v bode 6.3.2.1 písm. a) a b).
- 6.3.3. Zadné dvere
- Každé zadné dvere s vnútornou kľučkou dverí alebo iným vnútorným ovládačom uvoľnenia zámky musia byť vybavené aspoň jedným blokovacím zariadením umiestneným vnútri vozidla, ktoré bráni v činnosti vnútornej kľučky dverí alebo iného vnútorného ovládača uvoľnenia zámky, keď je zapnuté, a ktoré si vyžaduje osobitné úkony na odblokovanie dverí a na ovládanie vnútornej kľučky dverí alebo iného vnútorného ovládača uvoľnenia zámky.
7. Skúšobné postupy
- 7.1. Závesné dvere
- 7.1.1. Zámky dverí
- 7.1.1.1. Zaťažkávacia skúška č. 1, 2 a 3, pôsobenie silou
- Zhoda s bodmi 6.1.1, 6.1.2 a 6.1.3 sa preukazuje v súlade s prílohou 3.
- 7.1.1.2. Pôsobenie zotrvačnej sily
- Zhoda s bodom 6.1.4 sa preukazuje v súlade s prílohou 4.
- 7.1.2. Závesy dverí
- Zhoda s bodom 6.1.5 sa preukazuje v súlade s prílohou 5.
- 7.2. Posuvné bočné dvere
- 7.2.1. Zámky dverí
- 7.2.1.1. Zaťažkávacia skúška č. 1 a 2, pôsobenie sily
- Zhoda s bodmi 6.2.1 a 6.2.2 sa preukazuje v súlade s prílohou 3.
- 7.2.1.2. Pôsobenie zotrvačnej sily
- Zhoda s bodom 6.2.3 sa preukazuje v súlade s prílohou 4.
- 7.2.2. Systém dverí
- Zhoda s bodom 6.2.4 sa preukazuje v súlade s prílohou 6.
8. ÚPRAVA A ROZŠÍRENIE TYPOVÉHO SCHVÁLENIA TYPU VOZIDLA
- 8.1. Každá úprava typu vozidla sa oznamuje správnomu orgánu, ktorý schválil typ vozidla. Orgán môže potom:
- 8.1.1. konštatovať, že vykonané úpravy nemajú výrazne nepriaznivý vplyv a že vozidlo v každom prípade stále spĺňa požiadavky, alebo
- 8.1.2. požadovať ďalší skúšobný protokol od technickej služby zodpovednej za vykonávanie skúšok.

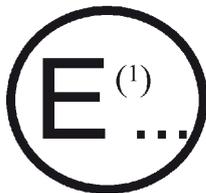
- 8.1.3. Príslušný orgán, ktorý vydáva rozšírenie typového schválenia, prideluje poradové číslo každému formuláru oznámenia o takomto rozšírení.
- 8.2. Potvrdenie alebo zamietnutie typového schválenia so špecifikovaním zmien sa oznamuje stranám dohody uplatňujúcim tento predpis postupom uvedeným v bode 4.3.
9. ZHODA VÝROBY
- 9.1. Každé vozidlo vybavené schvaľovacou značkou podľa tohto predpisu musí byť zhodné s typovo schváleným vozidlom, pokiaľ ide o zariadenia schopné zmeniť charakteristiky zámok dverí a komponentov upevnenia dverí alebo spôsobu, akým sú namontované.
- 9.2. Na overenie zhody podľa uvedeného bodu 9.1 sa musí vykonať dostatočný počet náhodných kontrol sériovo vyrobených vozidiel vybavených schvaľovacou značkou požadovanou týmto predpisom.
- 9.3. Uvedené kontroly sa spravidla obmedzia na vykonanie meraní. Pokiaľ je to však nevyhnutné, zámky a komponenty upevnenia dverí, ktoré boli vybrané technickou službou zodpovednou za vykonávanie skúšok, sa podrobia skúške podľa bodov 5.2 a 5.3.
10. SANKCIE V PRÍPADE NEZHODY VÝROBY
- 10.1. Typové schválenie, pokiaľ ide o typ vozidla podľa tohto predpisu, môže byť odňaté, ak nie sú splnené požiadavky uvedené v bode 9.1 alebo ak uvedené zámky a komponenty upevnenia dverí nevyhoveli skúške uvedenej v bode 9.2.
- 10.2. Ak strana dohody uplatňujúca tento predpis odníme typové schválenie, ktoré predtým udelila, bezodkladne o tom informuje ostatné zmluvné strany uplatňujúce tento predpis prostredníctvom kópie schvaľovacieho formulára, ktorý na konci obsahuje dátum a podpísanú poznámku napísanú s veľkými písmenami „SCHVÁLENIE ODŇATÉ“.
11. DEFINITÍVNE ZASTAVENIE VÝROBY
- Ak držiteľ typového schválenia definitívne zastaví výrobu vozidla typovo schváleného podľa tohto predpisu, informuje o tom orgán, ktorý udelil typové schválenie. Po prijatí príslušného oznámenia uvedený orgán informuje o tom ostatné strany dohody, ktoré uplatňujú tento predpis, prostredníctvom kópie schvaľovacieho formulára, ktorý na konci obsahuje dátum a podpísanú poznámku napísanú s veľkými písmenami „VÝROBA ZASTAVENÁ“.
12. Názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie schvaľovacích skúšok a názvy a adresy správnych orgánov
- Strany dohody, ktoré uplatňujú tento predpis, oznamujú sekretariátu Organizácie Spojených národov názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie typových skúšok a správnych orgánov, ktoré udeľujú typové schválenie a ktorým sa majú zasielať formuláre potvrdzujúce udelenie, zamietnutie alebo odňatie typového schválenia vydané v iných štátoch.
13. PRECHODNÉ USTANOVENIA
- 13.1. Od dátumu nadobudnutia účinnosti série zmien 03 žiadna zmluvná strana, ktorá uplatňuje tento predpis, nesmie odmietnuť udeliť typové schválenie podľa tohto predpisu v znení série zmien a doplnení 03.
- 13.2. Do 12. augusta 2010 musia zmluvné strany, ktoré uplatňujú tento predpis, ďalej udeľovať schválenia tým typom vozidiel, ktoré sú v súlade s požiadavkami tohto predpisu v znení predchádzajúcich sérií zmien a doplnení.

- 13.3. Od 12. augusta 2010 musia zmluvné strany, ktoré uplatňujú tento predpis, udeľovať schválenia tým typom vozidiel, ktoré sú v súlade s požiadavkami tohto predpisu v znení série zmien a doplnení 03.
  - 13.4. Žiadna zmluvná strana, ktorá uplatňuje tento predpis, nesmie odmietnuť národné alebo regionálne typové schválenie typu vozidla schváleného podľa série zmien 03 tohto predpisu.
  - 13.5. Do 12. augusta 2010 žiadna zmluvná strana, ktorá uplatňuje tento predpis, nesmie odmietnuť národné ani regionálne typové schválenie typu vozidla schváleného podľa predchádzajúcich sérií zmien tohto predpisu.
  - 13.6. Od 12. augusta 2010 môžu zmluvné strany, ktoré uplatňujú tento predpis, odmietnuť prvú národnú alebo regionálnu registráciu (prvé uvedenie do prevádzky) vozidla, ktoré nespĺňa požiadavky série zmien 03 tohto predpisu.
  - 13.7. Od 12. augusta 2012 prestávajú platiť typové schválenia podľa tohto predpisu s výnimkou typov vozidiel, ktoré sú v súlade s požiadavkami tohto predpisu v znení série zmien a doplnení 03.
-

## PRÍLOHA 1

## OZNÁMENIE

[maximálny formát: A 4 (210 × 297 mm)]



Názov orgánu:

.....

.....

.....

Oznámenie o <sup>(2)</sup>:

- typovom schválení
- zamietnutí typového schválenia
- rozšírení typového schválenia
- odňatí typového schválenia
- definitívnom zastavení výroby

typu vozidla, pokiaľ ide o zámky dverí a komponenty upevnenia dverí podľa predpisu č. 11

Typové schválenie č. ....

1. Obchodný názov alebo značka motorového vozidla: .....
2. Typ vozidla: .....
3. Názov a adresa výrobcu: .....
4. Meno a adresa zástupcu výrobcu (ak je ustanovený): .....
5. Vozidlo dodané na typové schválenie dňa: .....
6. Technická služba zodpovedná za vykonávanie schvaľovacích skúšok: .....
7. Dátum vydania skúšobného protokolu: .....
8. Číslo skúšobného protokolu: .....
9. Poznámky:
  - typ vozidla s počtom dverí:
    - (sedan s 2 dverami, so 4 dverami – kombi so 4 dverami .....
10. Umiestnenie schvaľovacej značky: .....
11. Dôvod(-y) rozšírenia (ak je to relevantné): .....
12. Schválenie udelené/zamietnuté/rozšírené/odňaté <sup>(2)</sup>: .....
13. Miesto: .....
14. Dátum: .....
15. Podpis: .....
16. Zoznam dokumentov uložených v správnom orgáne, ktorý udelil typové schválenie, je pripojený k tomuto oznámeniu a je prístupný na požiadanie.

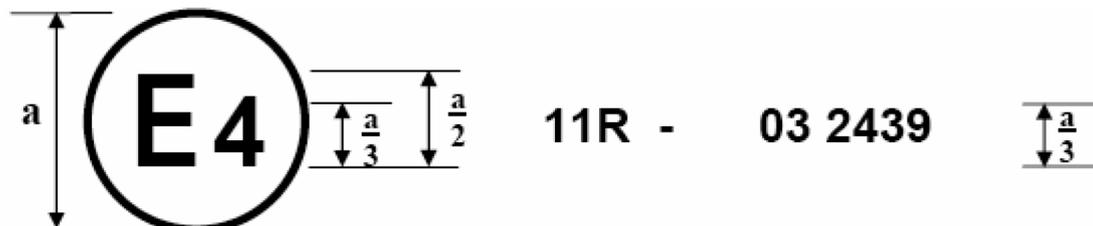
<sup>(1)</sup> Rozlišovacie číslo štátu, ktorý udelil/rozšíril/zamietol/odňal typové schválenie.<sup>(2)</sup> Nehodiace sa prečiarknite.

## PRÍLOHA 2

## USPORIADANIE SCHVAĽOVACÍCH ZNAČIEK

## VZOR A

(pozri bod 4.4 tohto predpisu)

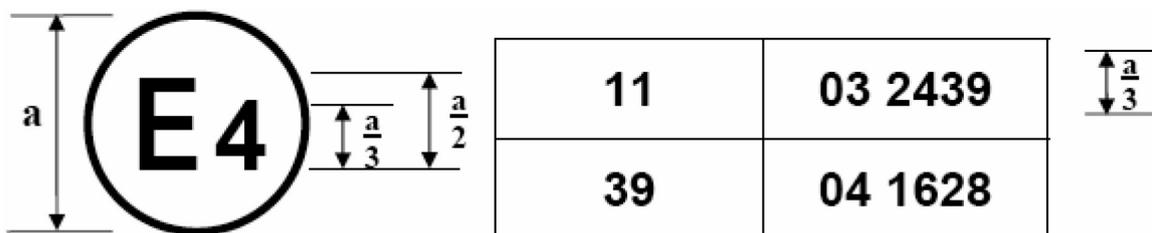


a = 8 mm min.

Uvedená schvaľovacia značka pripevnená na vozidlo udáva, že príslušný typ vozidla bol, pokiaľ ide o zámky dverí a komponenty upevnenia dverí, schválený v Holandsku (E 4) podľa predpisu č. 11 so schvaľovacím číslom 032439. Schvaľovacie číslo udáva, že typové schválenie bolo udelené v súlade s požiadavkami predpisu č. 11 v znení série zmien a doplnení 03.

## VZOR B

(pozri bod 4.5 tohto predpisu)



a = 8 mm min.

Uvedená schvaľovacia značka pripevnená na vozidlo udáva, že príslušný typ vozidla bol schválený v Holandsku (E 4) podľa predpisu č. 11 v znení série zmien a doplnení 03 a predpisu č. 39 v znení série zmien a doplnení 04<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Druhé číslo uvedené len ako príklad.

## PRÍLOHA 3

**SKÚŠKA ZÁMKY PÔSOBNÍM SILOU PRI ZAŤAŽKÁVACÍCH SKÚŠKACH Č. 1, 2 A 3**

## 1. ÚČEL

Cieľom týchto skúšok je stanoviť minimálne požiadavky na účinnosť a skúšobné postupy na hodnotenie a skúšanie systémov zámky dverí vozidla z hľadiska ich schopnosti odolávať silovému zaťaženiu v smere kolmom na čelo zámky a rovnobežnom s čelom zámky v smere otvárania vidlicovej skrutky. Pre dvere, ktoré sa otvárajú vertikálnym smerom, sú skúšky určené aj na stanovenie minimálnych požiadaviek na účinnosť a skúšobného postupu na hodnotenie systému primárnej zámky v smere kolmom na prvé dva smery. Systémy primárnej zámky dverí musia preukázať schopnosť odolávať pôsobiacemu silovému zaťaženiu v úplne zavretej aj v sekundárne zavretej polohe; systémy prídavnej zámky dverí a iné systémy zámky dverí iba s jednou úplne zavretou polohou musia preukázať schopnosť odolávať zaťažujúcim silám v smere kolmom na čelo zámky a v smere rovnobežnom s čelom zámky v smere otvárania vidlicovej skrutky na úrovniach špecifikovaných pre úplne zavretú polohu.

## 2. PRIEBEH SKÚŠKY

## 2.1. Zaťažková skúška č. 1

2.1.1. Vybavenie: Zariadenie na ťahovú skúšku (pozri obrázok 3-1).

## 2.1.2. Postupy

## 2.1.2.1. Úplne zavretá poloha

2.1.2.1.1. Skúšobné zariadenie sa upevní na montážne úchytky pre zámku a západku. Smer zamykania sa nastaví rovnobežne so spojmom zariadenia. Zámka a západka sa namontujú na skúšobné zariadenie v úplne zavretej polohe.

2.1.2.1.2. Závažia sa umiestnia tak, aby zaťaženie 900 N malo tendenciu oddeľovať zámku a západku v smere otvárania dverí.

2.1.2.1.3. Skúšobným zaťažením sa pôsobí v smere špecifikovanom v bode 6.1.1 tohto predpisu a na obrázku 3-4 rýchlosťou nepresahujúcou 5 mm/min. až do dosiahnutia požadovaného zaťaženia. Maximálne dosiahnuté zaťaženie sa zaznamená.

## 2.1.2.2. Sekundárne zavretá poloha

2.1.2.2.1. Skúšobné zariadenie sa upevní na montážne úchytky pre zámku a západku. Smer zamykania sa nastaví rovnobežne so spojmom zariadenia. Zámka a západka sa namontujú na skúšobné zariadenie v sekundárne zavretej polohe.

2.1.2.2.2. Závažia sa umiestnia tak, aby zaťaženie 900 N malo tendenciu oddeľovať zámku a západku v smere otvárania dverí.

2.1.2.2.3. Skúšobné zaťaženie sa aplikuje v smere špecifikovanom v bode 6.1.1 tohto predpisu a na obrázku 3-4 rýchlosťou nepresahujúcou 5 mm/min. až do dosiahnutia požadovaného zaťaženia. Maximálne dosiahnuté zaťaženie sa zaznamená.

2.1.2.2.4. Skúšobná doska, na ktorej je namontovaná zámka dverí, musí mať usporiadanie výrezu západky podobné tomu, v akom bude zámka dverí namontovaná na dverách normálneho vozidla.

## 2.2. Zaťažková skúška č. 2

2.2.1. Vybavenie: Zariadenie na ťahovú skúšku (pozri obrázok 3-2).

## 2.2.2. Postupy

## 2.2.2.1. Úplne zavretá poloha

2.2.2.1.1. Skúšobné zariadenie sa upevní na montážne úchytky pre zámku a západku. Zámka a západka sa namontujú na skúšobné zariadenie v úplne zavretej polohe.

2.2.2.1.2. Skúšobným zaťažením sa pôsobí v smere špecifikovanom v bode 6.1.2 tohto predpisu a na obrázku 3-4 rýchlosťou nepresahujúcou 5 mm/min. až do dosiahnutia požadovaného zaťaženia. Maximálne dosiahnuté zaťaženie sa zaznamená.

## 2.2.2.2. Sekundárne zavretá poloha

2.2.2.2.1. Skúšobné zariadenie sa upevní na montážne úchytky pre zámku a západku. Zámka a západka sa namontujú na skúšobné zariadenie v sekundárne zavretej polohe.

2.2.2.2.2. Skúšobným zaťažením sa pôsobí v smere špecifikovanom v bode 6.1.2 tohto predpisu a na obrázku 3-4 rýchlosťou nepresahujúcou 5 mm/min. až do dosiahnutia požadovaného zaťaženia. Maximálne dosiahnuté zaťaženie sa zaznamená.

## 2.3. Zaťažkávacia skúška č. 3 (pre dvere, ktoré sa otvárajú vertikálnym smerom)

2.3.1. Vybavenie: Zariadenie na ťahovú skúšku (pozri obrázok 3-3).

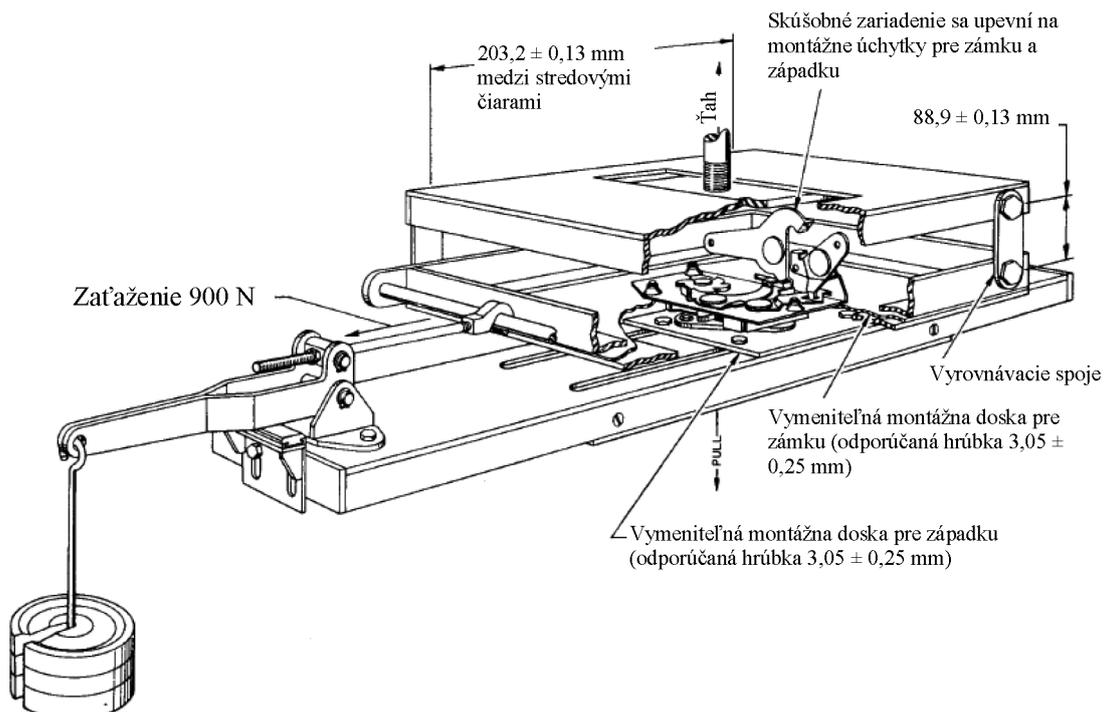
## 2.3.2. Postup

2.3.2.1. Skúšobné zariadenie sa upevní na montážne úchytky pre zámku a západku. Zámka a západka sa namontujú na skúšobné zariadenie v úplne zavretej polohe.

2.3.2.2. Skúšobným zaťažením sa pôsobí v smere špecifikovanom v bode 6.1.3 tohto predpisu a na obrázku 3-4 rýchlosťou nepresahujúcou 5 mm/min. až do dosiahnutia požadovaného zaťaženia. Maximálne dosiahnuté zaťaženie sa zaznamená.

Obrázok 3-1

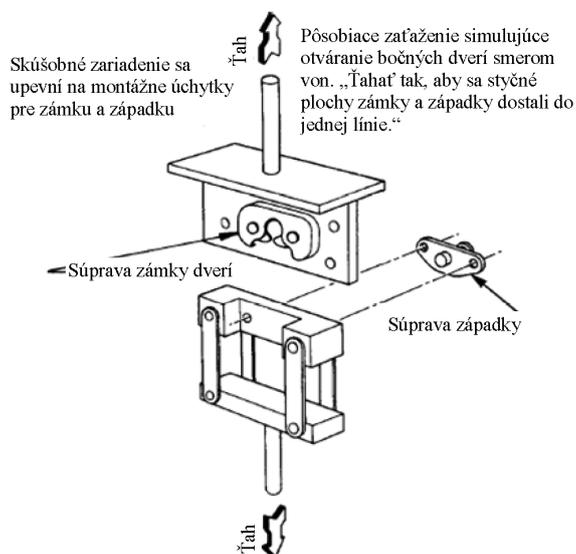
## Zámka dverí – Zariadenie na ťahovú skúšku pre zaťažkávaciu skúšku č. 1





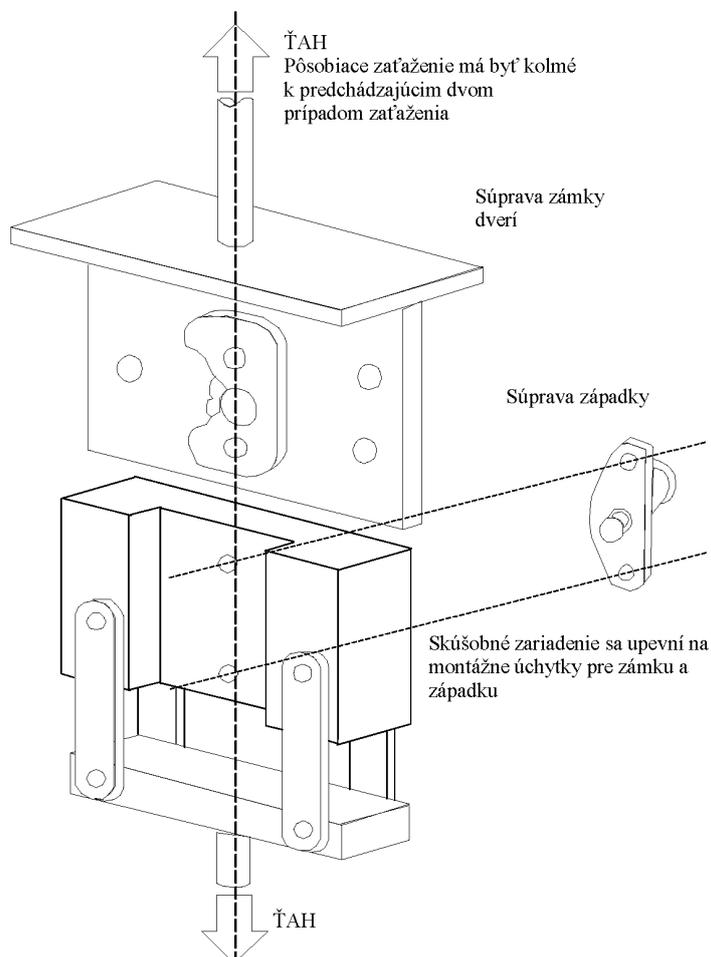
Obrázok 3-2

## Zámka dverí – Zariadenie na ťahovú skúšku pre zaťažkávaciú skúšku č. 2



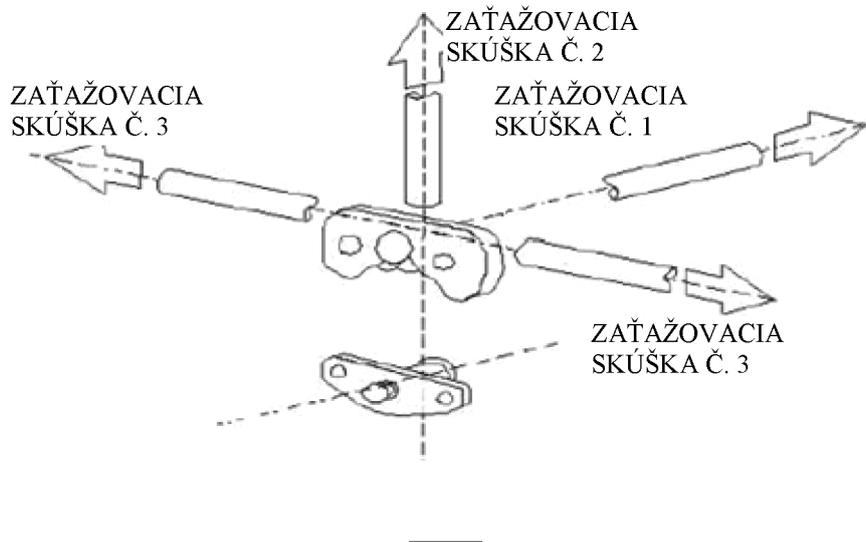
Obrázok 3-3

## Zámka dverí – Zariadenie na ťahovú skúšku pre zaťažkávaciú skúšku č. 3 (pre dvere, ktoré sa otvárajú vertikálnym smerom)



Obrázok 3-4

## Smery pri skúške statického zaťaženia dverí



## PRÍLOHA 4

**SKÚŠOBNÝ POSTUP ODOLNOSTI PROTI ZOTRVAČNOSTI**

1. ÚČEL  
Určenie schopnosti systému zámky vozidla odolávať zotrvačnému zaťaženiu pomocou matematickej analýzy komponentov v ich skutočnej polohe na vozidle alebo vyhodnotenia pomocou dynamickej skúšky.
2. SKÚŠOBNÉ POSTUPY
  - 2.1. Možnosť č. 1 – výpočet
    - 2.1.1. Postup opísaný v tejto prílohe umožňuje analyticky stanoviť schopnosť systému zámky dverí odolávať zotrvačnému zaťaženiu. Pružiacie sily sú priemerom minimálneho výkonu pružiny v namontovanej polohe a minimálneho výkonu pružiny v uvoľnenej polohe. Pri výpočte sa neberú do úvahy vplyvy trenia a vykonaná práca. Gravitačný ťah na komponenty sa môže tiež zanedbať, ak má tendenciu brániť odomknutiu zámky. Vypustenie týchto položiek z výpočtu je povolené, pretože zabezpečujú dodatočné faktory bezpečnosti.
    - 2.1.2. Výpočtová analýza: Pre každý komponent alebo montážnu podskupinu sa môže vypočítať jej minimálna odolnosť voči zotrvačnému zaťaženiu v konkrétnom smere. Ich súhrnná odolnosť proti činnostiam vyvolávajúcim odomknutie zámky musí zaručiť, že systém zámky dverí (ak je riadne namontovaný vo dverách vozidla) ostáva zamknutý, ak je vystavený zotrvačnému zaťaženiu 30 g v ktoromkoľvek smere. Na obrázku 4-1 je uvedený príklad komponentov a ich kombinácie, ktoré sa berú do úvahy.
  - 2.2. Možnosť č. 2 – dynamická skúška dokončeného vozidla
    - 2.2.1. Skúšobné vybavenie
      - 2.2.1.1. Zrýchľovacie (alebo spomaľovacie) zariadenie.
        - 2.2.1.2. Jedno z nasledujúcich vozidiel:
          - 2.2.1.2.1. dokončené vozidlo vybavené aspoň dverami, zámkami dverí, vonkajšou(-ími) kľučkou(-ami) dverí s mechanickou činnosťou zámky, vnútornou(-ými) páčkou(-ami) na otváranie dverí, blokovacím(-i) zariadením(-iami), vnútorným obložením a tesnením dverí;
          - 2.2.1.2.2. holá karoséria vozidla (t. j. rám vozidla, dvere a iné komponenty upevnenia dverí) vybavená aspoň dverami, zámkami dverí, vonkajšou(-ími) kľučkou(-ami) dverí s mechanickou činnosťou zámky, vnútornou(-ými) páčkou(-ami) na otváranie dverí a blokovacím(-i) zariadením(-iami).
        - 2.2.1.3. Zariadenie alebo prostriedky na zaznamenanie otvorenia dverí.
        - 2.2.1.4. Vybavenie na meranie a zaznamenanie zrýchlení.
      - 2.2.2. Skúšobné nastavenie
        - 2.2.2.1. Dokončené vozidlo alebo holá karoséria vozidla sa pevne uchyť na zariadení, ktoré pri zrýchlení zaručí, že všetky body na krivke impulzu nárazu sa budú nachádzať v koridore definovanom v tabuľke 4-1 a na obrázku 4-2.
        - 2.2.2.2. Dvere sa môžu priviazať, aby sa zabránilo poškodeniu zariadenia použitého na zaznamenanie otvorenia dverí.
        - 2.2.2.3. Inštaluje sa zariadenie na zaznamenanie otvorenia dverí.
        - 2.2.2.4. Zatvoria sa skúšané dvere a zabezpečí sa, aby zámky dverí boli v úplne zatvorenej polohe, dvere boli odblokované a všetky okná, ak sú, boli zatvorené.
      - 2.2.3. Skúšobné smery (pozri obrázok 4-3)
        - 2.2.3.1. Pozdĺžne nastavenie č. 1. Vozidlo alebo holá karoséria sa nasmeruje tak, aby jeho pozdĺžna os bola zároveň s osou zrýchľovacieho zariadenia simulujúceho čelný náraz.

- 2.2.3.2. Pozdĺžne nastavenie č. 2. Vozidlo alebo holá karoséria sa nasmeruje tak, aby jeho pozdĺžna os bola zároveň s osou zrýchľovacieho zariadenia simulujúceho náraz zozadu.
- 2.2.3.3. Priečne nastavenie č. 1. Vozidlo alebo holá karoséria sa nasmeruje tak, aby jeho priečna os bola zároveň s osou zrýchľovacieho zariadenia simulujúceho náraz na strane vodiča.
- 2.2.3.4. Priečne nastavenie č. 2 (iba pre vozidlá s rôznym usporiadaním dverí na každej strane). Vozidlo alebo holá karoséria sa nasmeruje tak, aby jeho priečna os bola zároveň s osou zrýchľovacieho zariadenia simulujúceho náraz na strane v opačnom smere, ako je uvedené v bode 2.2.3.3 tejto prílohy.
- 2.3. Možnosť č. 3 – dynamická skúška dverí
- 2.3.1. Skúšobné vybavenie
- Súprava dverí vybavená aspoň zámkami dverí, vonkajšou(-ími) kľučkou(-ami) dverí s mechanickou činnosťou zámky, vnútornou(-ými) páčkou(-ami) na otváranie dverí a blokovacím(-i) zariadením(-iami)
- 2.3.1.2. Skúšobné zariadenie na montáž dverí.
- 2.3.1.3. Zrýchľovacie (alebo spomaľovacie) zariadenie.
- 2.3.1.4. Popruh.
- 2.3.1.5. Zariadenie alebo prostriedky na zaznamenanie otvorenia dverí.
- 2.3.1.6. Vybavenie na meranie a zaznamenanie zrýchlení.
- 2.3.2. Skúšobné nastavenie
- 2.3.2.1. Na skúšobné zariadenie sa namontujú súpravy dverí buď samostatne, alebo spolu. Každé dvere a západka by mali byť namontované tak, aby to zodpovedalo ich orientácii na vozidle a v smere požadovanom pre skúšky zotrvačného zaťaženia (bod 2.3.3 tejto prílohy).
- 2.3.2.2. Skúšobné zariadenie sa namontuje na zrýchľovacie zariadenie.
- 2.3.2.3. Inštaluje sa zariadenie na zaznamenanie otvorenia dverí.
- 2.3.2.4. Zabezpečí sa, aby zámka dverí bola v úplne zatvorenej polohe, dvere boli priviazané, odblokované a okná, ak sú, boli zatvorené.
- 2.3.3. Skúšobné smery (pozri obrázok 4-3)
- 2.3.3.1. Pozdĺžne nastavenie č. 1. Dverový(-é) podsystém(-y) na zrýchľovacom zariadení sa nastaví(-ia) na smer čelného nárazu.
- 2.3.3.2. Pozdĺžne nastavenie č. 2. Dverový(-é) podsystém(-y) na zrýchľovacom zariadení sa nastaví(-ia) na smer nárazu zozadu.
- 2.3.3.3. Priečne nastavenie č. 1. Dverový(-é) podsystém(-y) na zrýchľovacom zariadení sa nastaví(-ia) na smer nárazu na strane vodiča.
- 2.3.3.4. Priečne nastavenie č. 2. Dverový(-é) podsystém(-y) na zrýchľovacom zariadení sa nastaví(-ia) na smer nárazu na opačnej strane, ako je uvedené v bode 2.3.3.3 tejto prílohy.
- 2.3.3.5. Vertikálne nastavenie č. 1 (pre dvere, ktoré sa otvárajú vertikálnym smerom). Dverový(-é) podsystém(-y) na zrýchľovacom zariadení sa nastaví(-ia) tak, aby jeho vertikálna os (po montáži na vozidlo) bola zároveň s osou zrýchľovacieho zariadenia simulujúceho náraz pri prevrátení, pri ktorom sila pôsobí v smere od vrcholu po spodok dverí (po montáži na vozidlo).

- 2.3.3.6. Vertikálne nastavenie č. 2 (pre dvere, ktoré sa otvárajú vertikálnym smerom). Dverový(-é) podsystém(-y) na zrýchľovacom zariadení sa nastaví(-ia) tak, aby jeho vertikálna os (po montáži na vozidlo) bola zároveň s osou zrýchľovacieho zariadenia simulujúceho náraz pri prevrátení, pri ktorom sila pôsobí v opačnom smere, ako je uvedené v bode 2.3.3.5 tejto prílohy.
- 2.4. Priebeh skúšky pre možnosti č. 2 a 3
- 2.4.1. Počas obdobia minimálne 30 ms sa udržiava minimálna zrýchľovacia úroveň 30 g, pričom sa zrýchlenie musí nachádzať v impulznom koridore definovanom v tabuľke 4-1 a graficky znázornenom na obrázku 4-2.
- 2.4.2. Skúšobné zariadenie(-a) sa zrýchľuje(-ú) v týchto smeroch:
- 2.4.2.1. Pre skúšku s možnosťou č. 2:
- 2.4.2.1.1. v smere špecifikovanom v bode 2.2.3.1 tejto prílohy;
- 2.4.2.1.2. v smere špecifikovanom v bode 2.2.3.2 tejto prílohy;
- 2.4.2.1.3. v smere špecifikovanom v bode 2.2.3.3 tejto prílohy;
- 2.4.2.1.4. v smere špecifikovanom v bode 2.2.3.4 tejto prílohy.
- 2.4.2.2. Pre skúšku s možnosťou č. 3:
- 2.4.2.2.1. v smere špecifikovanom v bode 2.3.3.1 tejto prílohy;
- 2.4.2.2.2. v smere špecifikovanom v bode 2.3.3.2 tejto prílohy;
- 2.4.2.2.3. v smere špecifikovanom v bode 2.3.3.3 tejto prílohy;
- 2.4.2.2.4. v smere špecifikovanom v bode 2.3.3.4 tejto prílohy;
- 2.4.2.2.5. v smere špecifikovanom v bode 2.3.3.5 tejto prílohy;
- 2.4.2.2.6. v smere špecifikovanom v bode 2.3.3.6 tejto prílohy.
- 2.4.3. Ak v ktoromkoľvek časovom bode impulz presiahne 36 g a požiadavky skúšky sú splnené, skúška sa považuje za platnú.
- 2.4.4. Je potrebné zabezpečiť, aby sa dvere počas skúšky neotvorili ani nezatvorili.

Obrázok 4-1

## Zotrvačné zaťaženie – príklad výpočtu

Príklad:

Systém zámky dverí vystavený spomaleniu 30 g

Priemerný výkon pružiny tlačidla = 0,459 kgf

Krútiaci moment pružiny západky = 0,0459 kgf m

 $a = 30 \text{ g (m/s}^2\text{)}$  $F = ma = m \cdot 30 \text{ g} = m \cdot 294,2$ 

$$M_1 = 0,0163 \text{ kg}$$

$$d_1 = 31,50 \text{ mm}$$

$$M_2 = 0,0227 \text{ kg}$$

$$d_2 = 10,67 \text{ mm}$$

$$M_3 = 0,0122 \text{ kg}$$

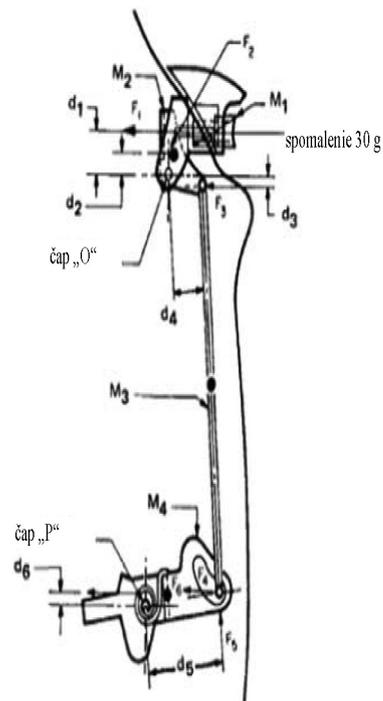
$$d_3 = 4,83 \text{ mm}$$

$$M_4 = 0,0422 \text{ kg}$$

$$d_4 = 31,50 \text{ mm}$$

$$d_5 = 37,59 \text{ mm}$$

$$d_6 = 1,90 \text{ mm}$$



● označuje ťažisko komponentu

$$F_1 = M_1 \times a - \text{priemerné zaťaženie na pružine kľučky dverí} = (0,0163 \text{ kg} \times 30 \text{ g}) - 0,459 \text{ kgf} = 0,03 \text{ kgf}$$

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

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

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

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

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

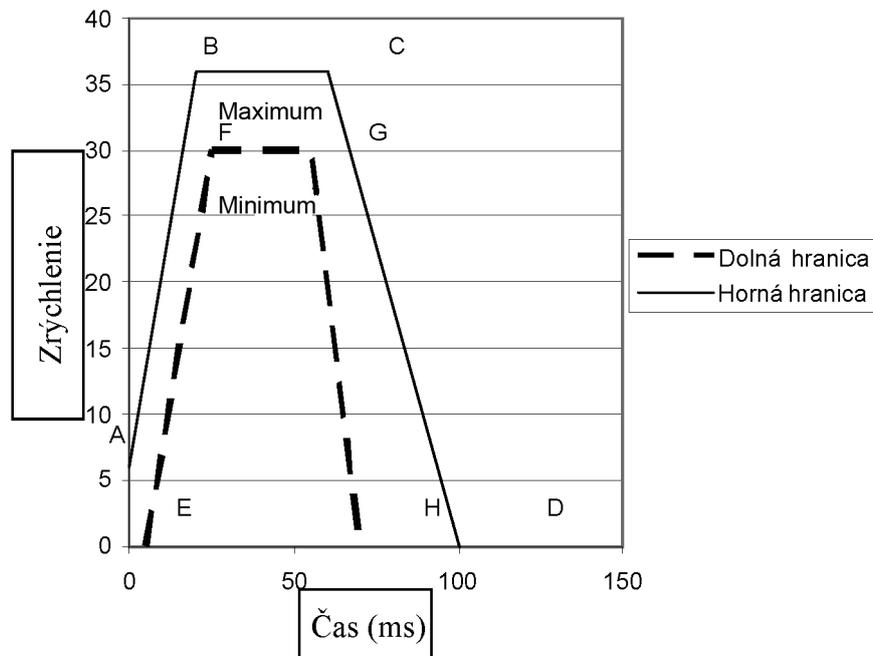
$$\begin{aligned} \Sigma M_o &= \text{krútiaci moment pružiny západky} - (F_5 d_5 + F_6 d_6)/1\,000 \\ &= 0,0459 - (0,2328 \times 37,59 + 1,266 \times 1,9)/1\,000 \\ &= 0,0347 \text{ kgf m} \end{aligned}$$

Tabuľka 4-1

**Koridor impulzu zrýchlenia**

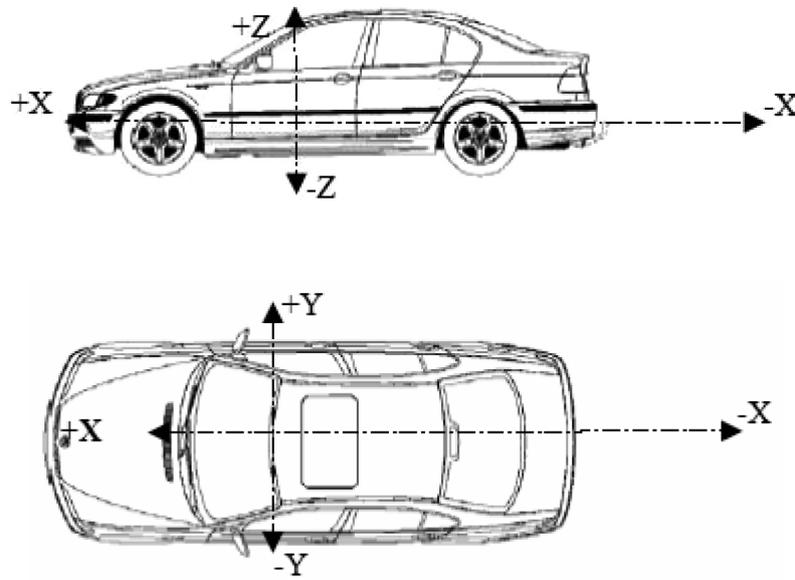
Horná hranica			Dolná hranica		
Bod	Čas (ms)	Zrýchlenie (g)	Bod	Čas (ms)	Zrýchlenie (g)
A	0	6	E	5	0
B	20	36	F	25	30
C	60	36	G	55	30
D	100	0	H	70	0

Obrázok 4-2

**Impulz zrýchlenia****Koridor impulzu zrýchlenia**

Obrázok 4-3

Referenčný súradnicový systém vozidla pre skúšky odolnosti proti zotrvačnosti



X = pozdĺžny smer  
Y = priečny smer  
Z = vertikálny smer



## PRÍLOHA 5

## SKÚŠOBNÝ POSTUP ZÁVESOV

## 1. ÚČEL

Tieto skúšky sa vykonávajú na účel určenia schopnosti systému závesov odolávať skúšobnému zaťaženiu:

a) v pozdĺžnom a priečnom smere a ďalej

b) pre dvere, ktoré sa otvárajú vertikálnym smerom, vo vertikálnom smere vozidla.

## 2. SKÚŠOBNÝ POSTUP

## 2.1. Viacnásobný systém závesov

## 2.1.1. Skúšobné zaťaženie v pozdĺžnom smere

## 2.1.1.1. Vybavenie

## 2.1.1.1.1. Zariadenie na ťahovú skúšku.

2.1.1.1.2. Typické statické skúšobné zariadenie je zobrazené na obrázku 5-1.

## 2.1.1.2. Postup

2.1.1.2.1. Systém zavesenia sa upevní na montážne úchytky skúšobného zariadenia. Poloha závesu musí simulovať polohu vozidla (dvere úplne zavreté) vo vzťahu k osi závesu. Na účely skúšky sa vzdialenosť medzi najkrajnejšími okrajmi jedného závesu v systéme a najkrajnejším okrajom ďalšieho závesu v systéme musí nastaviť na  $406 \pm 4$  mm. Zaťaženie pôsobí rovnomerne medzi úsečkou spájajúcou stredy zaťažených častí čapov závesu a cez os čapu závesu v pozdĺžnom smere vozidla (pozri obrázok 5-2).

2.1.1.2.2. Skúšobným zaťažením sa pôsobí rýchlosťou nepresahujúcou 5 mm/min. až do dosiahnutia požadovaného zaťaženia. Chyba spočíva v oddelení ktoréhokoľvek závesu. Maximálne dosiahnuté zaťaženie sa zaznamená.

## 2.1.2. Skúšobné zaťaženie v priečnom smere

## 2.1.2.1. Vybavenie

## 2.1.2.1.1. Zariadenie na ťahovú skúšku.

2.1.2.1.2. Typické statické skúšobné zariadenie je zobrazené na obrázku 5-1.

## 2.1.2.2. Postup

2.1.2.2.1. Systém zavesenia sa upevní na montážne úchytky skúšobného zariadenia. Poloha závesu musí simulovať polohu vozidla (dvere úplne zavreté) vo vzťahu k osi závesu. Na účely skúšky sa vzdialenosť medzi najkrajnejšími okrajmi jedného závesu v systéme a najkrajnejším okrajom protíahlého závesu v systéme musí nastaviť na  $406 \pm 4$  mm. Zaťaženie pôsobí rovnomerne medzi úsečkou spájajúcou stredy zaťažených častí čapov závesu a cez os čapu závesu v priečnom smere vozidla (pozri obrázok 5-2).

2.1.2.2.2. Skúšobným zaťažením sa pôsobí rýchlosťou nepresahujúcou 5 mm/min. až do dosiahnutia požadovaného zaťaženia. Chyba spočíva v oddelení ktoréhokoľvek závesu. Maximálne dosiahnuté zaťaženie sa zaznamená.

## 2.1.3. Skúšobné zaťaženie vertikálnym smerom (pre dvere, ktoré sa otvárajú vertikálnym smerom)

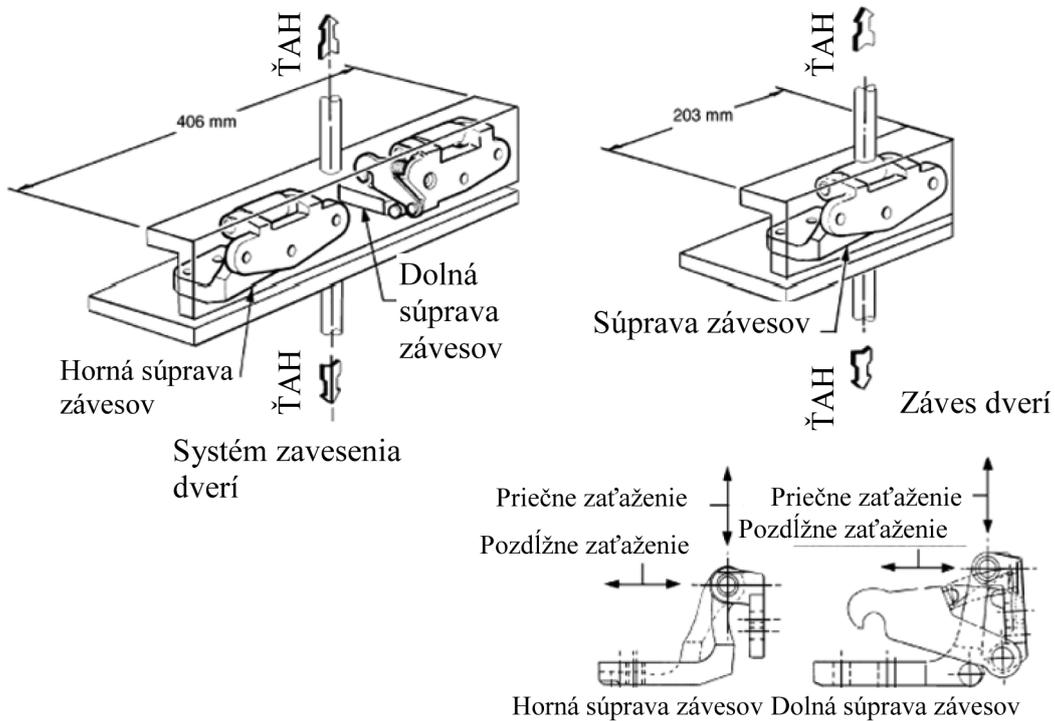
## 2.1.3.1. Vybavenie

## 2.1.3.1.1. Zariadenie na ťahovú skúšku.

- 2.1.3.1.2. Typické statické skúšobné zariadenie je zobrazené na obrázku 5-1.
- 2.1.3.2. Postup
- 2.1.3.2.1. Systém zavesenia sa upevní na montážne úchytky skúšobného zariadenia. Poloha závesu musí simulovať polohu vozidla (dvere úplne zavreté) vo vzťahu k osi závesu. Na účely skúšky sa vzdialenosť medzi najkrajnejšími okrajmi jedného závesu v systéme a najkrajnejším okrajom protíahlého závesu v systéme musí nastaviť na  $406 \pm 4$  mm. Zaťaženie pôsobí cez os čapu závesu v smere kolmom na smery pozdĺžneho a priečneho zaťaženia (pozri obrázok 5-2).
- 2.1.3.2.2. Skúšobným zariadením sa pôsobí rýchlosťou nepresahujúcou 5 mm/min. až do dosiahnutia požadovaného zaťaženia. Chyba spočíva v oddelení ktoréhokoľvek závesu. Maximálne dosiahnuté zaťaženie sa zaznamená.
- 2.2. Hodnotenie jednotlivého závesu. Za niektorých okolností môže byť nevyhnutné skúšať jednotlivé závesy systému závesov. V takýchto prípadoch výsledky jednotlivých závesov skúšaných v súlade s postupmi uvedenými ďalej musia byť také, aby preukázali, že sú splnené požiadavky na systém uvedené v bode 6.1.5.1 tohto predpisu (napríklad jednotlivý záves v dvojzávesnom systéme musí byť schopný odolávať zaťaženiu rovnajúcemu sa 50 % požadovaného zaťaženia celého systému).
- 2.2.1. Skúšobné postupy
- 2.2.1.1. Pozdĺžne zaťaženie. Systém zavesenia sa upevní na montážne úchytky skúšobného zariadenia. Poloha závesu musí simulovať polohu vozidla (dvere úplne zavreté) vo vzťahu k osi závesu. Na účely skúšky musí zaťaženie pôsobiť rovnomerne medzi úsečkou spájajúcou stredy zaťažených častí čapov závesu a cez os čapu závesu v pozdĺžnom smere vozidla. Skúšobným zaťažením sa pôsobí rýchlosťou nepresahujúcou 5 mm/min. až do dosiahnutia požadovaného zaťaženia. Chyba spočíva v oddelení ktoréhokoľvek závesu. Maximálne dosiahnuté zaťaženie sa zaznamená.
- 2.2.1.2. Priečne zaťaženie. Systém zavesenia sa upevní na montážne úchytky skúšobného zariadenia. Poloha závesu musí simulovať polohu vozidla (dvere úplne zavreté) vo vzťahu k osi závesu. Na účely skúšky musí zaťaženie pôsobiť rovnomerne medzi úsečkou spájajúcou stredy zaťažených polôh čapov závesu a cez os čapu závesu v priečnom smere vozidla. Skúšobným zaťažením sa pôsobí rýchlosťou nepresahujúcou 5 mm/min. až do dosiahnutia požadovaného zaťaženia. Chyba spočíva v oddelení ktoréhokoľvek závesu. Maximálne dosiahnuté zaťaženie sa zaznamená.
- 2.2.1.3. Vertikálne zaťaženie. Systém zavesenia sa upevní na montážne úchytky skúšobného zariadenia. Poloha závesu musí simulovať polohu vozidla (dvere úplne zavreté) vo vzťahu k osi závesu. Na účely skúšky musí zaťaženie pôsobiť cez os čapu závesu v smere kolmom na smery pozdĺžneho a priečneho zaťaženia. Skúšobným zaťažením sa pôsobí rýchlosťou nepresahujúcou 5 mm/min. až do dosiahnutia požadovaného zaťaženia. Chyba spočíva v oddelení ktoréhokoľvek závesu. Maximálne dosiahnuté zaťaženie sa zaznamená.
- 2.3. Pre klavírový typ závesu nie sú aplikovateľné požiadavky na odstup medzi závesmi a usporiadanie skúšobného zariadenia sa zmení tak, aby skúšobné sily pôsobili na celú zostavu závesov.

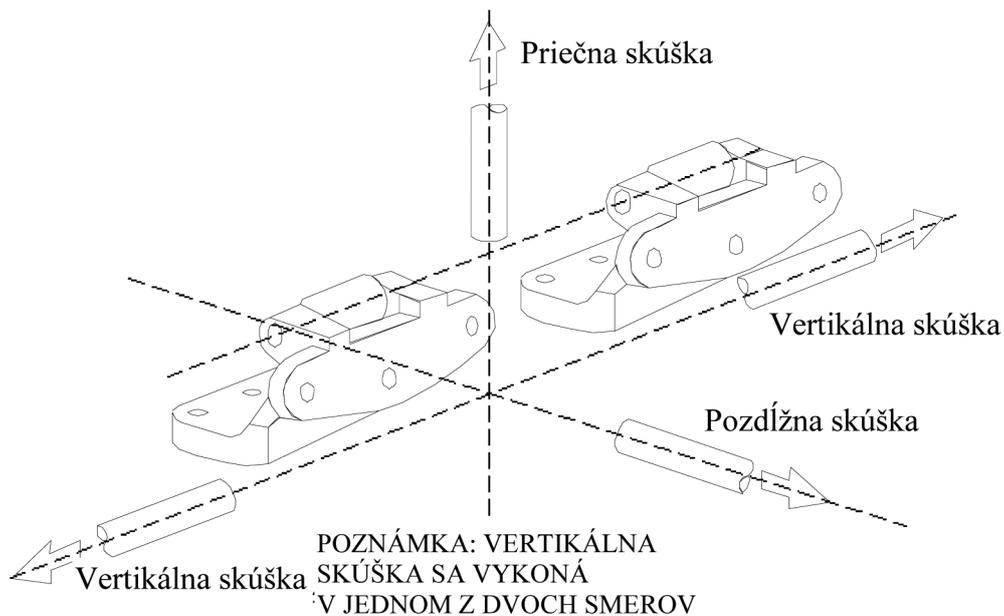
Obrázok 5-1

Statické skúšobné zariadenie



Obrázok 5-2

Smery pri skúške statického zaťaženia dverí, ktoré sa otvárajú vertikálnym smerom



## PRÍLOHA 6

## POSUVNÉ BOČNÉ DVERE

## Skúška celých dverí

## 1. ÚČEL

Cieľom tejto skúšky je stanoviť minimálne výkonnostné požiadavky a skúšobný postup na hodnotenie a skúšanie upevňovacích komponentov posuvných dverí namontovaných na dverách a ráme dverí. Táto skúška dopĺňa príslušné skúšky uvedené v prílohách 3 a 4.

## 2. VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

2.1. Skúšky sa vykonajú s dokončeným vozidlom alebo holou karosériou s posuvnými dverami a ich upevňovacími komponentmi.

2.2. Skúška sa vykoná s použitím dvoch silových zariadení schopných aplikovať vonkajšie priečne sily špecifikované v bode 6.2.4 tohto predpisu. Skúšobná zostava je znázornená na obrázku 6-1. Systém pre aplikáciu sily musí obsahovať:

2.2.1. dve dosky, ktorými sa aplikuje sila;

2.2.2. dve silové zariadenia schopné aplikáciou vonkajších priečných síl vyvolať posun minimálne o 300 mm;

2.2.3. dva silomery s dostatočnou kapacitou na meranie použitých zaťažení;

2.2.4. dve zariadenia na meranie lineárneho posunu potrebné na meranie posunu silového zariadenia počas skúšky;

2.2.5. vybavenie na meranie aspoň 100 mm medzery medzi vnútrajškom dverí a vonkajšou hranou rámu dverí pri splnení všetkých príslušných požiadaviek na bezpečnosť a ochranu zdravia.

## 3. SKÚŠOBNÉ NASTAVENIE

3.1. Zo súpravy posuvných dverí sa odstránia všetky vnútorné obloženia a dekoratívne prvky.

3.2. Odstránia sa sedadlá a akékoľvek vnútorné komponenty, ktoré môžu prekážať montáži a činnosti skúšobného zariadenia a všetky obloženia stĺpkov a komponenty, ktoré nie sú súčasťou konštrukcie, presahujú dvere a majú za následok nevhodné umiestnenie dosiek, ktorými sa aplikuje sila.

3.3. Na podlahu skúšaného vozidla sa namontujú silové zariadenia a súvisiaca nosná konštrukcia. Každé silové zariadenie a súvisiaca nosná konštrukcia sa s použitím záťaže pevne prichytia na horizontálny povrch podlahy vozidla.

3.4. Určí sa predný a zadný okraj posuvných dverí alebo susediaca konštrukcia vozidla, ktorá obsahuje zámku/západku.

3.5. Posuvné dvere sa zatvoria a zabezpečí sa, aby boli všetky komponenty upevnenia dverí úplne zasunuté.

3.6. Pre každý okraj skúšaných dverí, ktorý obsahuje jednu zámku/západku, sa použijú tieto nastavovacie postupy:

3.6.1. Doska, ktorou sa aplikuje sila, je 150 mm dlhá, 50 mm široká a aspoň 15 mm hrubá. Hrany dosky sú zaoblené s polomerom  $6 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm}$ .

3.6.2. Silové zariadenie a doska, ktorou sa aplikuje sila, sa umiestnia oproti dverám tak, aby pôsobiaca sila bola horizontálna a kolmá na pozdĺžnu os vozidla a vertikálne centrovaná na časť zámku/západky namontovanej na dverách.

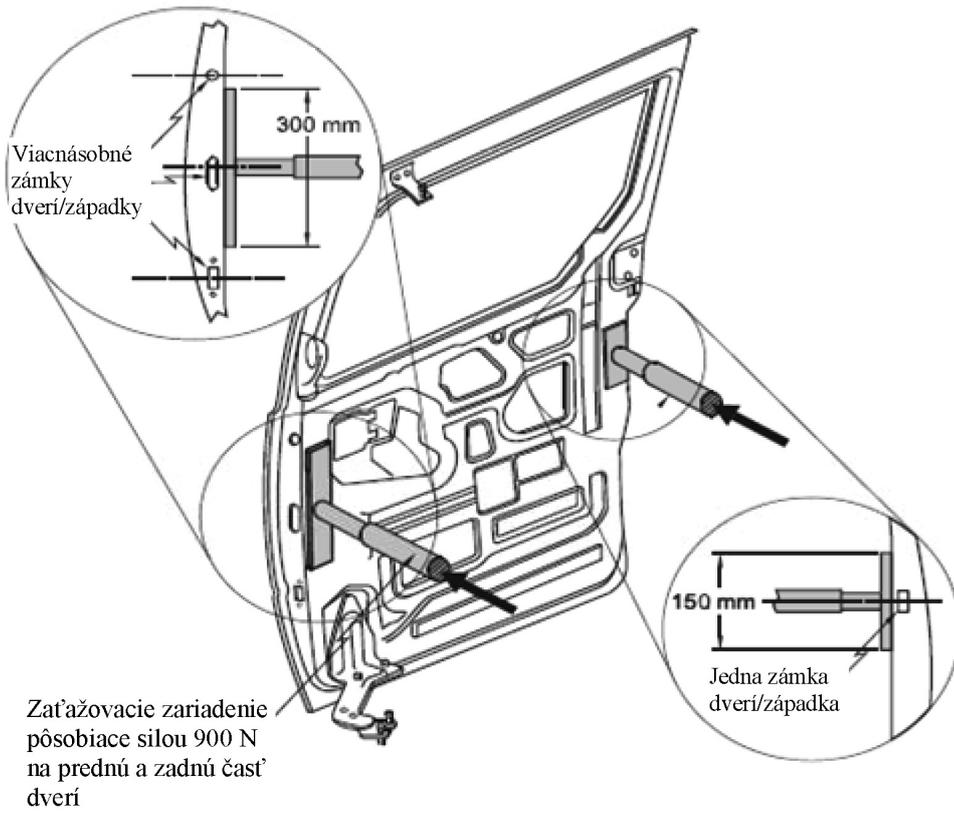
- 3.6.3. Doska, ktorou sa aplikuje sila, sa umiestni tak, aby dlhá hrana dosky bola čo možno najbližšie a rovnobežne s vnútornou hranou dverí a predný okraj dosky bol najviac 12,5 mm od vnútornej hrany.
- 3.7. Pre každý okraj skúšaných dverí, ktorý obsahuje viac ako jednu zámku/západku, sa použijú tieto nastavovacie postupy:
- 3.7.1. Doska, ktorou sa aplikuje sila, je 300 mm dlhá, 50 mm široká a aspoň 15 mm hrubá. Hrany dosky sú zaoblené s polomerom 6 mm  $\pm$  1 mm.
- 3.7.2. Silové zariadenie a doska, ktorou sa aplikuje sila, sa umiestnia oproti dverám tak, aby pôsobiaca sila bola horizontálna a kolmá na pozdĺžnu os vozidla a vertikálne centrovaná na bod, ktorý sa nachádza v polovici medzi najkrajnejšími okrajmi súprav zámky/západky.
- 3.7.3. Doska, ktorou sa aplikuje sila, sa umiestni tak, aby dlhá hrana dosky bola čo možno najbližšie a rovnobežne s vnútornou hranou dverí a predný okraj dosky bol najviac 12,5 mm od vnútornej hrany.
- 3.8. Pre každý okraj skúšaných dverí, ktorý neobsahuje aspoň jednu zámku/západku, sa použijú tieto nastavovacie postupy:
- 3.8.1. Doska, ktorou sa aplikuje sila, je 300 mm dlhá, 50 mm široká a aspoň 15 mm hrubá.
- 3.8.2. Silové zariadenie a doska, ktorou sa aplikuje sila, sa umiestnia oproti dverám tak, aby pôsobiaca sila bola horizontálna a kolmá na pozdĺžnu os vozidla a vertikálne centrovaná na bod, ktorý sa nachádza v polovici dĺžky medzi okrajmi dverí, pričom sa zabezpečí, aby sa zaťažovacie zariadenie nedotýkalo zasklenia okna.
- 3.8.3. Doska, ktorou sa aplikuje sila, sa umiestni čo možno najbližšie k hrane dverí. Nevyžaduje sa, aby bola doska, ktorou sa aplikuje sila, vertikálna.
- 3.9. Dvere sa odblokujú. K posuvným bočným dverám alebo ich komponentom nesmú byť privarené ani pripevnené žiadne ďalšie zariadenia alebo komponenty.
- 3.10. Pripojí sa vybavenie na meranie medzery dverí, ktoré sa použije na určenie úrovni medzery počas skúšobného postupu.
- 3.11. Zaťažovacia konštrukcia sa umiestni tak, aby boli dosky, ktorými sa aplikuje sila, v kontakte s vnútornou stranou dverí.

#### 4. SKÚŠOBNÝ POSTUP

- 4.1. Každým silovým zariadením sa pohybuje silou 2 000 N za minútu podľa špecifikácie výrobcu až do dosiahnutia sily 9 000 N na každom silovom zariadení alebo pokiaľ sa niektoré zo silových zariadení neposunie celkovo o 300 mm.
- 4.2. Ak jedno zo silových zariadení dosiahne cieľovú silu 9 000 N skôr než druhé, udržiava sa táto sila, až kým aj druhé silové zariadenie nedosiahne silu 9 000 N.
- 4.3. V momente, keď každé silové zariadenie dosiahne silu 9 000 N, zastaví sa pohyb zariadení smerom dopredu a výsledné zaťaženie sa udržiava minimálne 10 sekúnd.
- 4.4. Udržiava sa poloha silového zariadenia stanovená v bode 4.3 a v priebehu 60 sekúnd sa odmeria medzera medzi vonkajším okrajom rámu dverí a vnútornou stranou dverí pozdĺž obvodu dverí.

Obrázok 6-1

Postup skúšky posuvných bočných dverí dokončeného vozidla (Poznámka: Posuvné dvere sú znázornené oddelene od vozidla)



Právny účinok podľa medzinárodného práva verejného majú iba originálne texty EHK OSN. Status tohto predpisu a dátum nadobudnutia jeho platnosti je potrebné overiť v poslednom znení dokumentu EHK OSN o statuse TRANS/WP.29/343, ktorý je k dispozícii na internetovej stránke:

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

**Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 18 –  
Jednotné ustanovenia pre typové schvaľovanie motorových vozidiel, pokiaľ ide o ich ochranu  
proti neoprávnenému použitiu**

Obsahuje celý platný text vrátane:

doplnku 2 k sérii zmien 03 – dátum nadobudnutia platnosti: 15. október 2008

OBSAH

PREDPIS

1. Rozsah pôsobnosti
2. Definície
3. Žiadosť o typové schválenie
4. Typové schválenie
5. Všeobecné špecifikácie
6. Osobitné špecifikácie
7. Zmena typu vozidla a rozšírenie typového schválenia
8. Postupy zhody výroby
9. Sankcie v prípade nezahody výroby
10. Definitívne zastavenie výroby
11. Doplnkové zariadenia
12. Prechodné ustanovenia
13. Názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie schvaľovacích skúšok a názvy a adresy správnych orgánov

PRÍLOHY

- Príloha 1 – Oznámenie týkajúce sa udelenia typového schválenia alebo jeho rozšírenia, zamietnutia, prípadne odňatia alebo definitívneho zastavenia výroby typu vozidla, pokiaľ ide o ochranu proti neoprávnenému použitiu podľa predpisu č. 18
- Príloha 2 – Príklady usporiadania schvaľovacích značiek
- Príloha 3 – Postup skúšky na opotrebenie ochranných zariadení pôsobiacich na riadenie

1. ROZSAH PÔSOBNOSTI
  - 1.1. Tento predpis sa vzťahuje na motorové vozidlá s aspoň tromi kolesami s výnimkou vozidiel kategórie M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> <sup>(1)</sup>, pokiaľ ide o ich ochranu proti neoprávnenému použitiu.
  - 1.2. Vozidlá schválené v súlade s ustanoveniami časti I predpisu č. 116 sa považujú za vozidlá v súlade s týmto predpisom.
2. DEFINÍCIE

Na účely tohto predpisu:

  - 2.1. „Typové schválenie vozidla“ je schválenie typu vozidla, pokiaľ ide o jeho ochranu proti neoprávnenému použitiu.
  - 2.2. „Typ vozidla“ znamená kategóriu motorových vozidiel kategórie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>, ktoré sa nelíšia v takých základných znakoch, ako sú:

<sup>(1)</sup> Podľa definície v prílohe 7 k Súhrnej rezolúcii o konštrukcii vozidiel (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).

- 2.2.1. údaje výrobcu o type vozidla;
- 2.2.2. usporiadanie a konštrukcia komponentu alebo komponentov vozidla, na ktoré pôsobí ochranné zariadenie;
- 2.2.3. typ ochranného zariadenia.
- 2.3. „Ochranné zariadenie“ je systém určený na to, aby zabránil neoprávnenému normálnemu spusteniu motora alebo iného zdroja hlavnej hnacej sily vozidla v kombinácii s minimálne jedným systémom, ktorý buď:
  - a) zablokuje riadenie, alebo
  - b) zablokuje prevod, alebo
  - c) zablokuje ovládanie radenia prevodových stupňov, alebo
  - d) zablokuje brzdy.V prípade systému, ktorý zablokuje brzdy, vypnutie zariadenia nesmie automaticky uvoľniť brzdy, pokiaľ je to v rozpore s úmyslom vodiča.
- 2.4. „Riadenie“ je riadiaci mechanizmus, stĺpik riadenia a kryt jeho príslušenstva, hriadeľ volantu, prevodovka riadenia a všetky ostatné komponenty priamo ovplyvňujúce účinnosť ochranného zariadenia.
- 2.5. „Kombinácia“ je jeden zo zvlášť riešených a vyrobených variantov blokovacieho systému, ktorý po správnom uvedení do činnosti umožňuje činnosť blokovacieho systému.
- 2.6. „Kľúč“ je každé zariadenie skonštruované a vyrobené tak, aby zabezpečilo činnosť blokovacieho systému, ktorý je skonštruovaný a vyrobený tak, aby sa dal ovládať len prostredníctvom tohto zariadenia.
3. ŽIADOSŤ O TYPOVÉ SCHVÁLENIE
  - 3.1. Pokiaľ ide o ochranné zariadenie, ktoré má zabrániť neoprávneného použitiu vozidla, žiadosť o schválenie typu vozidla predkladá výrobca vozidla alebo ním riadne splnomocnený zástupca.
  - 3.2. K žiadosti sa prikladajú tieto dokumenty v troch vyhotoveniach a tieto údaje:
    - 3.2.1. podrobný popis typu vozidla, pokiaľ ide o usporiadanie a konštrukciu ovládania alebo jednotky, na ktorú ochranné zariadenie pôsobí;
    - 3.2.2. výkresy ochranného zariadenia a jeho montáže na vozidlo, vo vhodnej mierke a dostatočne podrobné;
    - 3.2.3. technický opis zariadenia.
  - 3.3. Technickej službe zodpovednej za vykonávanie schvaľovacích testov sa predkladá:
    - 3.3.1. na požiadanie technickej služby vozidlo, zodpovedajúce typu vozidla, ktoré má byť schválené, a tiež
    - 3.3.2. na žiadosť technickej služby také komponenty vozidla, ktoré táto služba považuje za podstatné pre kontroly predpísané v bodoch 5 a 6 tohto predpisu.
4. TYPOVÉ SCHVÁLENIE
  - 4.1. Ak typ vozidla predložený na typové schválenie spĺňa podľa tohto predpisu požiadavky bodov 5 a 6, udelí sa tomuto typu vozidla typové schválenie.
  - 4.2. Každému schválenému typu sa prideliť schvaľovacie číslo. Jeho prvé dve číslice (v súčasnosti 03, čo zodpovedá sérii zmien 03, ktorá nadobudla platnosť 23. júna 2005) označujú sériu zmien posledných závažných technických zmien zahrnutých do predpisu v čase vydania typového schválenia. Tá istá zmluvná strana nesmie prideliť to isté schvaľovacie číslo buď tomu istému typu vozidla, ktoré je vybavené iným typom ochranného zariadenia, alebo ktorého ochranné zariadenie je inak namontované alebo je namontované na iný typ vozidla.



- 4.3. Správa o udelení schválenia typu vozidla alebo o jeho zamietnutí podľa tohto predpisu sa zasiela zmluvným stranám dohody uplatňujúcim tento predpis prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe 1 k tomuto predpisu, spolu s výkresmi ochranného zariadenia a jeho montáže, ktoré dodal žiadateľ o typové schválenie, vo formáte nepresahujúcom A4 (210 × 297 mm) alebo zloženými na tento formát a vo vhodnej mierke.
- 4.4. Na každom vozidle, ktoré je zhodné s typom schváleným podľa tohto predpisu, je na viditeľnom a ľahko prístupnom mieste, špecifikovanom vo schvaľovacom formulári, pripevnená medzinárodná schvaľovacia značka, ktorá sa skladá:
- 4.4.1. z kruhu okolo písmena „E“, po ktorom nasleduje rozlišovacie číslo krajiny, ktorá typové schválenie udelila <sup>(1)</sup>;
- 4.4.2. z čísla tohto predpisu, za ktorým nasleduje písmeno „R“, pomlčka a schvaľovacie číslo vpravo od kružnice, opísanej v bode 4.4.1.
- 4.5. Ak je vozidlo zhodné s typom vozidla schváleným podľa jedného alebo viacerých iných predpisov pripojených k dohode v štáte, ktorý udelil typové schválenie podľa tohto predpisu, nemusí sa opakovať symbol predpísaný v bode 4.4.1; v takomto prípade sa čísla predpisov, schvaľovacie čísla a doplnkové symboly podľa všetkých predpisov, podľa ktorých bolo typové schválenie udelené v štáte, ktorý udelil typové schválenie podľa tohto predpisu, umiestnia vo zvislých stĺpcoch vpravo od symbolu predpísaného v bode 4.4.1.
- 4.6. Schvaľovacia značka musí byť jasne čitateľná a nezmazateľná.
- 4.7. Schvaľovacia značka musí byť umiestnená vedľa štítku s údajmi o vozidle, ktorý pripevňuje výrobca alebo priamo na ňom.
- 4.8. V prílohe 2 k tomuto predpisu sú uvedené príklady usporiadania schvaľovacej značky.
5. VŠEOBECNÉ ŠPECIFIKÁCIE
- 5.1. Ochranné zariadenie musí byť konštruované tak, aby sa dalo vyradiť z činnosti pri:
- 5.1.1. naštartovaní motora prostredníctvom normálneho ovládania a
- 5.1.2. pri riadení, pohone alebo pohybe vozidla vpred pomocou jeho vlastnej sily.
- 5.1.3. Splnenie požiadaviek bodu 5.1 sa môže zabezpečiť zároveň s činnosťami opísanými v bode 5.1.1 a 5.1.2 alebo pred ich vykonaním.
- 5.2. Požiadavky bodu 5.1 sa musia splniť jediným použitím jedného kľúča.
- 5.3. Okrem prípadu uvedeného v bode 6.1.5 nesmie systém ovládaný kľúčom zasunutým do zámku umožniť vytiahnutie kľúča zo zámku skôr, ako je ochranné zariadenie uvedené v bode 5.1 v činnosti alebo aktivované.

(<sup>1</sup>) 1 pre Nemecko, 2 pre Francúzsko, 3 pre Taliansko, 4 pre Holandsko, 5 pre Švédsko, 6 pre Belgicko, 7 pre Maďarsko, 8 pre Českú republiku, 9 pre Španielsko, 10 pre Srbsko a Čiernu Horu, 11 pre Spojené kráľovstvo, 12 pre Rakúsko, 13 pre Luxembursko, 14 pre Švajčiarsko, 15 (voľné), 16 pre Nórsko, 17 pre Fínsko, 18 pre Dánsko, 19 pre Rumunsko, 20 pre Poľsko, 21 pre Portugalsko, 22 pre Ruskú federáciu, 23 pre Grécko, 24 pre Írsko, 25 pre Chorvátsko, 26 pre Slovinsko, 27 pre Slovensko, 28 pre Bielorusko, 29 pre Estónsko, 30 (voľné), 31 pre Bosnu a Hercegovinu, 32 pre Lotyšsko, 33 (voľné), 34 pre Bulharsko, 35 (voľné), 36 pre Litvu, 37 pre Turecko, 38 (voľné), 39 pre Azerbajdžan, 40 pre Bývalú juhoslovanskú republiku Macedónsko, 41 (voľné), 42 pre Európske spoločenstvo (typové schválenie udeľujú členské štáty, ktoré používajú svoje príslušné symboly EHK), 43 pre Japonsko, 44 (voľné), 45 pre Austráliu, 46 pre Ukrajinu, 47 pre Juhoafrickú republiku, 48 pre Nový Zéland, 49 pre Cyprus, 50 pre Maltu, 51 pre Kórejskú republiku. Ďalším štátom sa pridelia nasledujúce čísla postupne v poradí, v ktorom budú ratifikovať alebo pristúpiť k dohode o prijatí jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, zariadenia a časti, ktoré sa môžu montovať a/alebo používať na kolesových vozidlách a o podmienkach pre vzájomné uznávanie typových schválení, udelených na základe týchto predpisov, a takto pridelené čísla oznamuje generálny tajomník Organizácie Spojených národov zmluvným stranám dohody.

- 5.4. Ochranné zariadenie uvedené v bode 5.1 a komponenty vozidla, na ktoré pôsobí, musia byť konštruované tak, aby nemohlo rýchlo a bez toho, že to vzbudí pozornosť, dôjsť k jeho otvoreniu, znefunkčneniu alebo zničeniu, napr. použitím lacných nástrojov, zariadení alebo výrobkov, ktoré je možné ľahko ukryť a ktoré sú ľahko prístupné verejnosti.
- 5.5. Ochranné zariadenie musí byť namontované na vozidle ako časť pôvodného vybavenia (t. j. zariadenie montované výrobcom vozidla pred prvým maloobchodným predajom). Musí byť namontované tak, že pokiaľ je v zablokovanej polohe, môže byť aj po odstránení krytu, odmontované len špeciálnymi nástrojmi. Ak by bolo možné znefunkčniť ochranné zariadenie odstránením skrutiek, tieto skrutky musia byť v prípade, že nejde o nedemontovateľné skrutky, zakryté časťami zablokovaného ochranného zariadenia.
- 5.6. Blokovací systém s kľúčom musí mať minimálne 1 000 rôznych kombinácií kľúča alebo počet, ktorý sa rovná celkovému počtu ročne vyrábaných vozidiel, ak je tento počet menší než 1 000. U vozidiel jedného typu sa každá kombinácia môže vyskytnúť zhruba v jednom z tisíc prípadov.
- 5.7. Kód kľúča a zámky nesmie byť viditeľný.
- 5.8. Zámka musí byť konštruovaná, vyrobená a namontovaná tak, aby otáčanie vložkou zámky, ktorá je v zablokovanej polohe, s krútiacim momentom menším ako 2,45 Nm nebolo možné ničím iným než príslušným kľúčom, a
  - 5.8.1. u vložiek zámky s kolíkovými západkami neboli vedľa seba umiestnené viac ako dve zhodné západky pôsobiace rovnakým smerom a v zámke nebolo viac ako 60 % zhodných západiek;
  - 5.8.2. u vložiek zámky s kotúčovými západkami neboli vedľa seba umiestnené viac ako dve zhodné západky pôsobiace rovnakým smerom a v zámke nebolo viac ako 50 % zhodných západiek.
- 5.9. Ochranné zariadenia musia byť také, aby sa počas jazdy vozidla vylúčilo akékoľvek nebezpečenstvo náhodného zablokovania, ktoré by mohlo ohroziť bezpečnosť.
  - 5.9.1. Zariadenia, ktoré majú zabrániť neoprávnenému použitiu, nesmie byť možné uviesť do činnosti bez predchádzajúceho vypnutia motora a následného vykonania činnosti, ktorá bezprostredne nenadväzuje na zastavenie motora alebo bez predchádzajúceho vypnutia motora, keď vozidlo stojí so zatiahnutou parkovacou brzdou alebo rýchlosť vozidla nepresahuje 4 km/h.
  - 5.9.2. V prípade zariadení pôsobiacich na riadenie, prevod, ovládanie radenia prevodových stupňov alebo brzdy, u ktorých sa uvedenie do činnosti vykoná vytiahnutím kľúča, je nevyhnutné buď pred uvedením zariadenia do činnosti vysunúť kľúč najmenej o 2 mm, alebo musí byť k dispozícii vypínacie zariadenie, ktoré zabráni náhodnému odstráneniu alebo čiastočnému vytiahnutiu kľúča.
- 5.9.3. Body 5.8, 5.8.1 alebo 5.8.2, a 5.9.2 sa vzťahujú len zariadenia, ktorých súčasťou sú mechanické kľúče.
- 5.10. Posilňovanie sa môže použiť na zablokovanie a/alebo odblokovanie ochranného zariadenia. Zariadenie musí byť udržiavané v prevádzkovej polohe výhradne mechanickými prostriedkami.
- 5.11. Pokiaľ nebolo ochranné zariadenie vypnuté, nesmie byť možné uviesť motor vozidla do pohybu normálnymi prostriedkami.
- 5.12. Zariadenia, ktoré majú zabrániť neoprávnenému použitiu tým, že zabránia uvoľneniu brzd vozidla, sú povolené len vtedy, keď sú aktívne časti brzd blokované čisto mechanickým zariadením. V tomto prípade sa neuplatňujú ustanovenia bodu 5.11.
- 5.13. Ak je ochranný systém vybavený zariadením varujúcim vodiča, musí sa toto zariadenie uviesť do činnosti otvorením dverí na strane vodiča, pokiaľ už nebolo ochranné zariadenie uvedené do činnosti a kľúč nebol vytiahnutý.

6. OSOBITNÉ ŠPECIFIKÁCIE
- Okrem všeobecných špecifikácií predpísaných v bode 5, musí byť ochranné zariadenie v súlade s týmito predpísanými osobitnými podmienkami:
- 6.1. Ochranné zariadenia pôsobiace na riadenie
- 6.1.1. Ochranné zariadenia pôsobiace na riadenie musia riadenie zablokovať.
- 6.1.2. Keď je ochranné zariadenie aktivované, nesmie byť možné zabrániť fungovaniu zariadenia.
- 6.1.3. Ochranné zariadenie musí po absolvovaní 2 500 cyklov blokovania v oboch smeroch pri skúške na opotrebenie špecifikovanej v prílohe 3 naďalej spĺňať požiadavky bodov 5.9, 6.1.1, 6.1.2 a 6.1.4.
- 6.1.4. Ochranné zariadenie v činne polohe musí byť dostatočne pevné, aby za statických podmienok a bez toho, aby došlo k poškodeniu mechanizmu riadenia, ktoré by mohlo ohroziť bezpečnosť, vydržalo pôsobenie krútiaceho momentu 200 Nm okolo osi hriadeľa volantu v oboch smeroch.
- 6.1.5. Ak je ochranné zariadenie také, že kľúč sa dá vytiahnuť v inej polohe, než v ktorej je riadenie zablokované, musí byť konštruované tak, aby úkon potrebný na dosiahnutie tejto polohy a vytiahnutie kľúča nemohol byť vykonaný neúmyselne.
- 6.2. Zariadenia, ktoré majú zabrániť neoprávnenému použitiu pôsobením na prevod alebo brzdy
- 6.2.1. Ochranné zariadenie pôsobiace na prevod musí zabráňovať otáčaniu hnacích kolies vozidla.
- 6.2.2. Zariadenie, ktoré má zabrániť neoprávnenému použitiu pôsobením na brzdy, musí zabrzdíť aspoň jedno koleso na každej strane aspoň jednej nápravy.
- 6.2.3. Keď je ochranné zariadenie aktivované, nesmie byť možné zabrániť fungovaniu zariadenia.
- 6.2.4. Nesmie byť možné, aby boli neúmyselne zablokované brzdy alebo prevod, ak je kľúč v zámku zariadenia, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, a to ani vtedy, ak sa uviedlo do činnosti alebo bolo aktivované zariadenie, ktoré zabraňuje naštartovaniu motora. Nevzťahujú sa to na prípady, keď sú požiadavky bodu 6.2 tohto predpisu splnené, pokiaľ ide o zariadenia používané okrem toho na iné účely a zámok je za uvedených podmienok potrebný pre túto doplnkovú funkciu (napr. elektrickú parkovaciu brzdú).
- 6.2.5. Ochranné zariadenie musí byť konštruované a vyrobené tak, aby zostalo plne účinné aj po určitom stupni opotrebenia následkom 2 500 blokovacích cyklov prevedených v oboch smeroch. V prípade ochranného zariadenia pôsobiaceho na brzdy sa to týka každého mechanického alebo elektrického komponentu zariadenia.
- 6.2.6. Ak je ochranné zariadenie také, že kľúč sa dá vytiahnuť v inej polohe, než v ktorej je zablokovaný prevod alebo brzdy, musí byť konštruované tak, aby sa úkon potrebný na dosiahnutie tejto polohy a na vytiahnutie kľúča nedal vykonať neúmyselne.
- 6.2.7. V prípade, že je použité ochranné zariadenie pôsobiace na prevod, musí byť dostatočne pevné, aby za statických podmienok a bez toho, aby došlo k poškodeniu mechanizmu riadenia, ktoré by mohlo ohroziť bezpečnosť, v oboch smeroch vydržalo pôsobenie krútiaceho momentu o 50 % väčšieho, ako je maximálny krútiaci moment, ktorý môže normálne pôsobiť na prevodový mechanizmus. Pri stanovení hodnoty tohto skúšobného krútiaceho momentu je potrebné zohľadniť maximálny krútiaci moment, ktorý môže byť prenášaný spojkou alebo automatickou prevodovkou a nie maximálny krútiaci moment motora.
- 6.2.8. V prípade vozidla vybaveného ochranným zariadením pôsobiacim na brzdy, musí byť toto zariadenie schopné udržať stojace naložené vozidlo na svahu s 18 % stúpaním alebo klesaním.
- 6.2.9. V prípade vozidla vybaveného ochranným zariadením pôsobiacim na brzdy, požiadavky tohto predpisu sa nepovažujú za odchýlku od požiadaviek od predpisu č. 13 alebo 13-H aj v prípade zlyhania ochranného zariadenia.
- 6.3. Ochranné zariadenia pôsobiace na ovládanie radenia prevodových stupňov
- 6.3.1. Ochranné zariadenie pôsobiace na ovládanie radenia prevodových stupňov musí byť spôsobilé zabrániť akémukoľvek preradeniu prevodových stupňov/rýchlostí.

- 6.3.2. V prípade ručných prevodoviek musí byť možné zablokovať radiacu páku len v polohe spätného chodu; okrem toho je blokovanie prípustné v neutrálnej polohe.
- 6.3.3. V prípade automatických prevodoviek s polohou „parkovanie“ musí byť možné blokovat mechanizmus iba v parkovacej polohe; okrem toho je blokovanie prípustné v neutrálnej polohe a/alebo v polohe spätného chodu.
- 6.3.4. V prípade automatických prevodoviek bez polohy „parkovanie“, musí byť možné blokovat mechanizmus iba v týchto polohách: neutrál a/alebo spätný chod.
- 6.3.5. Ochranné zariadenie musí byť konštruované a vyrobené tak, aby zostalo plne účinné aj po určitom stupni opotrebenia následkom 2 500 blokovacích cyklov prevedených v oboch smeroch.

## 7. ZMENA TYPU VOZIDLA A ROZŠÍRENIE TYPOVÉHO SCHVÁLENIA

- 7.1. Každá zmena typu vozidla musí byť oznámená správny orgán, ktorý tomuto typu vozidla udelil typové schválenie.

Orgán môže potom:

- 7.1.1. konštatovať, že vykonané zmeny nemajú výrazne nepriaznivý vplyv a že ochranné zariadenia v každom prípade stále spĺňajú požiadavky, alebo
- 7.1.2. požadovať od technickej služby zodpovednej za vykonávanie skúšok ďalší skúšobný protokol.
- 7.2. Potvrdenie alebo zamietnutie typového schválenia so špecifikovaním zmeny sa oznamuje zmluvným stranám dohody, ktoré uplatňujú tento predpis, postupom špecifikovaným v bode 4.3.
- 7.3. Príslušný orgán, ktorý vydáva rozšírenie typového schválenia, priraduje poradové číslo každému formuláru oznámenia o takomto rozšírení.

## 8. POSTUPY ZHODY VÝROBY

Postupy zhody výroby sa musia zhodovať s postupmi stanovenými v doplnku 2 k dohode (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) a musia spĺňať tieto požiadavky:

- 8.1. Vozidlá schválené podľa tohto predpisu, pokiaľ ide o ich ochranu proti neoprávnenému použitiu, musia byť vyrobené tak, aby zodpovedali schválenému typu tým, že spĺňajú požiadavky uvedené v bodoch 5 a 6.

## 9. SANKCIE V PRÍPADE NEZHODY VÝROBY

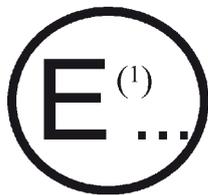
- 9.1. Typové schválenie udelené vzhľadom na typ vozidla podľa tohto predpisu môže byť odňaté, ak nie sú splnené požiadavky stanovené v bode 8.
- 9.2. Ak zmluvná strana dohody uplatňujúca tento predpis odníme typové schválenie, ktoré predtým udelila, bezodkladne o tom informuje ostatné strany dohody uplatňujúce tento predpis prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe 1 k tomuto predpisu.

10. DEFINITÍVNE ZASTAVENIE VÝROBY
- Ak držiteľ schválenia úplne zastaví výrobu typu vozidla schváleného v súlade s týmto predpisom, informuje o tom orgán, ktorý schválenie udelil. Po doručení takéhoto oznámenia tento orgán informuje o tom ostatné zmluvné strany Dohody uplatňujúce tento predpis prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe 1 k tomuto predpisu.
11. DOPLNKOVÉ ZARIADENIA
- 11.1. Typové schválenie podľa tohto predpisu môže byť udelené, pokiaľ ide o ochranné zariadenie dodatočne vybavené zvukovým alebo optickým výstražným zariadením alebo nepovinnú montáž doplnkových zariadení, ktoré bránia neoprávnenému použitiu vozidla, za predpokladu, že sa doplnkové zariadenia uvádzajú do činnosti samostatnými ovládačmi; zmluvné strany dohody uplatňujúce tento predpis by nemali považovať ustanovenia článku 3 dohody, ku ktorej je tento predpis priložený, za prekážku pri zákaze takých doplnkových zariadení na vozidlách, ktoré zaregistrovali.
- 11.2. Ak je ochranné zariadenie dodatočne vybavené vonkajším zvukovým a/alebo optickým výstražným zariadením, musia byť signály vysielané výstražným zariadením krátke a musia automaticky skončiť maximálne po 30 sekundách; signály sa opäť spustia len ak je zariadenie znovu aktivované. Okrem toho:
- 11.2.1. ak je signál zvukový, môže byť vysielaný zvukovým výstražným zariadením normálne namontovaným na vozidlo;
- 11.2.2. ak je signál optický, musí byť:
- 11.2.2.1. buď tvorený výhradne blikaním stretávacích svetiel vozidla;
- 11.2.2.2. alebo v súlade s ďalej uvedenými bodmi 11.2.2.2.1 a 11.2.2.2.2.
- 11.2.2.2.1. Dĺžka trvania optického signálu
- Dĺžka trvania optického signálu musí byť medzi 25 sekundami a 5 minútami po aktivovaní poplachu. Deaktivácia poplachového systému musí signál ihneď prerušiť.
- 11.2.2.2.2. Typ optického signálu
- Blikanie všetkých smerových svetiel a/alebo osvetlenie priestoru pre cestujúcich vozidla vrátane všetkých svetiel v tom istom elektrickom okruhu.
- Spúšťacia frekvencia:  $2 \pm 1$  Hz.
- V súvislosti so zvukovým signálom sú povolené i asynchrónne signály.
- Čas zapnutia = čas vypnutia  $\pm 10$  %.
12. PRECHODNÉ USTANOVENIA
- Žiadna zmluvná strana uplatňujúca tento predpis, nesmie zamietnuť typ vozidla, ktorý patrí do inej kategórie ako  $M_1$  a  $N_1$  schváleného podľa série zmien 01 a 02 tohto predpisu.
13. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH SLUŽIEB ZODPOVEDNÝCH ZA VYKONÁVANIE SCHVALOVACÍCH SKÚŠOK A NÁZVY A ADRESY SPRÁVNÝCH ORGÁNOV
- Zmluvné strany dohody, ktoré uplatňujú tento predpis, oznamujú sekretariátu Organizácie Spojených národov názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie schvalovacích skúšok a názvy a adresy správnych orgánov, ktoré udeľujú typové schválenie a ktorým sa zasielajú formuláre osvedčujúce schválenie, rozšírenie, zamietnutie alebo odňatie schválenia vydaného v iných krajinách.

## PRÍLOHA 1

## OZNÁMENIE

[Maximálny formát: A4 (210 × 297 mm)]



Vydal:                      Názov orgánu:

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

týkajúce sa <sup>(2)</sup>: UDELENIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA  
 ROZŠÍRENIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA  
 ZAMIETNUTIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA  
 ODŇATIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA  
 DEFINITÍVNEHO ZASTAVENIA VÝROBY

typu vozidla, pokiaľ ide o jeho ochranu proti neoprávnenému použitiu podľa predpisu č. 18.

Schválenie č.: ..... Rozšírenie č.: .....

1. Názov alebo značka motorového vozidla: .....
2. Typ vozidla: .....
3. Názov a adresa výrobcu: .....
4. Názov a adresa prípadného zástupcu výrobcu: .....
5. Stručný opis ochranného zariadenia, jeho montáže a komponentu vozidla alebo funkcie, na ktorú pôsobí (okrem štartovania vozidla), napr. riadenie/ovládanie radenia prevodových stupňov/prevod <sup>(2)</sup>: .....
6. Vozidlo je dodatočne vybavené zvukovým/optickým <sup>(2)</sup> výstražným zariadením tohto typu: .....
7. Vozidlo predložené na typové schvaľovanie dňa: .....
8. Technická služba zodpovedná za vykonávanie schvaľovacích skúšok: .....
9. Dátum protokolu vydaného touto službou: .....
10. Číslo protokolu vydaného touto službou: .....
11. Typové schválenie udelené/zamietnuté/rozšírené/odňaté <sup>(2)</sup> .....
12. Dôvod(-y) na rozšírenie typového schválenia: .....
13. Umiestnenie schvaľovacej značky na vozidle: .....

14. Miesto: .....
15. Dátum: .....
16. Podpis: .....
17. Zoznam súborov so znázorneným schvaľovacím číslom, uložený u správneho orgánu, ktorý typové schválenie udelil a ktorý je možné získať na požiadanie je priložený k tomuto oznámeniu.

---

---

<sup>(1)</sup> Rozlišovacie číslo štátu, ktorý udelil/rozšíril/zamietol/odňal typové schválenie (pozri schvaľovacie ustanovenia v tomto predpise).

<sup>(2)</sup> Nehodiace sa prečiarknite.

## PRÍLOHA 2

## PRÍKLADY USPORIADANIA SCHVALOVACÍCH ZNAČIEK

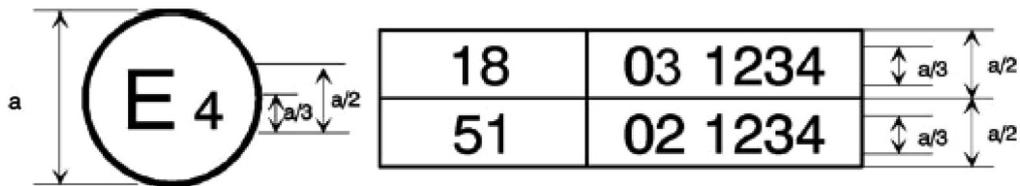
## VZOR A



$a = 8 \text{ mm min}$

Zobrazená schvaľovacia značka, pripevnená na vozidle uvádza, že príslušný typ bol schválený v Holandsku (E 4) podľa predpisu č. 18 pod schvaľovacím číslom 031234. Prvé dve číslice schvaľovacieho čísla (03) udávajú, že typové schválenie bolo udelené v súlade s požiadavkami predpisu č. 18 v znení série zmien 03.

## VZOR B



$a = 8 \text{ mm min}$

Zobrazená schvaľovacia značka pripevnená na vozidle uvádza, že príslušný typ bol schválený v Holandsku (E 4) podľa predpisov č. 18 a 51<sup>(1)</sup>. Prvé dve číslice schvaľovacieho čísla udávajú, že v čase udelenia týchto schválení bol predpis č. 18 v znení série zmien 03 a predpis č. 51 bol v znení série zmien 02.

<sup>(1)</sup> Druhé číslo sa uvádza len ako príklad.



## PRÍLOHA 3

**POSTUP SKÚŠKY NA OPOTREBENIE OCHRANNÝCH ZARIADENÍ PÔSOBIACICH NA RIADENIE**

1. SKÚŠOBNÉ VYBAVENIE  
Skúšobné vybavenie sa skladá:
  - 1.1. z upínača vhodného na montáž vzorky kompletného riadenia s ochranným zariadením, definovaným v bode 2.3 tohto predpisu;
  - 1.2. zo zariadenia na zapínanie a vypínanie ochranného zariadenia, ktoré musí zahŕňať používanie kľúča;
  - 1.3. zo zariadenia na otáčanie hriadeľa volantu vzhľadom na ochranné zariadenie.
2. SKÚŠOBNÁ METÓDA
  - 2.1. Vzorka kompletného riadenia s ochranným zariadením sa upevní do upínača uvedeného v bode 1.1.
  - 2.2. Jeden cyklus skúšobného postupu musí pozostávať z týchto činností:
    - 2.2.1. Východisková poloha. Ochranné zariadenie sa vypne a hriadeľ volantu sa otáčaním uvedie do polohy, ktorá zabráni zapnutiu ochranného zariadenia, pokiaľ nejde o typ, ktorý umožňuje riadenie zablokovať v akejkoľvek polohe.
    - 2.2.2. Uvedenie do činnosti. Ochranné zariadenie sa použitím kľúča uvedie z vypnutej polohy do polohy zapnutej.
    - 2.2.3. <sup>(1)</sup> Zapnutie. Hriadeľ volantu sa musí otáčať tak, aby naň pôsobil krútiaci moment  $5,85 \text{ Nm} \pm 0,25 \text{ Nm}$  v okamihu zapnutia ochranného zariadenia.
    - 2.2.4. Vypnutie. Ochranné zariadenie sa vypne normálnymi prostriedkami, pričom krútiaci moment sa zmenší na nulovú hodnotu, aby sa uľahčilo vypnutie.
    - 2.2.5. <sup>(1)</sup> Vrátenie. Hriadeľ volantu sa pootočí do polohy, ktorá bráni zapnutiu ochranného zariadenia.
    - 2.2.6. Otáčanie opačným smerom. Postupy opísané v bodoch 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 a 2.2.5 sa opakujú, ale v opačnom smere otáčania hriadeľa volantu.
    - 2.2.7. Časový interval medzi dvoma po sebe nasledujúcimi zapnutiami zariadenia, musí byť aspoň 10 sekúnd.
  - 2.3. Počet cyklov sa pri skúške na opotrebenie musí zopakovať toľkokrát, koľkokrát je uvedený v bode 6.1.3 tohto predpisu.

---

<sup>(1)</sup> Ak umožňuje zariadenie, ktoré bráni neoprávnenému použitiu, v akejkoľvek polohe zamknúť riadenie, vynechajú sa postupy popísané v bodoch 2.2.3 a 2.2.5.

Právny účinok podľa medzinárodného verejného práva majú iba pôvodné texty EHK/OSN. Status tohto predpisu a dátum nadobudnutia jeho platnosti je potrebné overiť v poslednom znení dokumentu EHK/OSN o statuse TRANS/WP.29/343, ktorý je k dispozícii na internetovej stránke:

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

## **Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK/OSN) č. 39 – Jednotné ustanovenia pre typové schvaľovanie vozidiel z hľadiska rýchlomerného zariadenia vrátane jeho montáže**

### **Revízia 1**

Zahŕňa celé platné znenie vrátane:

doplnku 5 k pôvodnému zneniu predpisu – dátum nadobudnutia platnosti: 7. december 2002

### **OBSAH**

#### **PREDPIS**

1. Rozsah pôsobnosti
2. Vymedzenie pojmov
3. Žiadosť o typové schválenie
4. Typové schválenie
5. Špecifikácie
6. Zmeny typu vozidla
7. Zhoda výroby
8. Sankcie v prípade nezhody výroby
9. Názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie schvaľovacích skúšok a názvy a adresy správnych orgánov

#### **PRÍLOHY**

- Príloha 1 – Oznámenie týkajúce sa udelenia, rozšírenia, zamietnutia alebo odňatia typového schválenia alebo definitívneho zastavenia výroby typu vozidla z hľadiska rýchlomerného zariadenia vrátane jeho montáže podľa predpisu č. 39
- Príloha 2 – Usporiadanie schvaľovacích značiek
- Príloha 3 – Skúška presnosti rýchloмера z hľadiska zhody výroby

#### **1. ROZSAH PÔSOBNOSTI**

Tento predpis sa vzťahuje na typové schvaľovanie vozidiel kategórií L, M a N <sup>(1)</sup>.

#### **2. VYMEDZENIE POJMOV**

Na účely tohto predpisu:

- 2.1. „typové schválenie vozidla“ je schválenie typu vozidla z hľadiska rýchlomerného zariadenia vrátane jeho montáže;
- 2.2. „typ vozidla z hľadiska jeho rýchloмерu“ sú vozidlá, medzi ktorými nie sú žiadne zásadné rozdiely v prípadoch, na ktoré sa tieto rozdiely môžu vzťahovať, a to najmä v týchto prípadoch:
  - 2.2.1. označenie veľkosti pneumatík vybraných zo škály bežne montovaných pneumatík;
  - 2.2.2. celkový prevod na rýchlomer vrátane akéhokoľvek redukčného pohonu;

<sup>(1)</sup> Podľa vymedzenia v prílohe 7 ku konsolidovanej rezolúcii o konštrukcii vozidiel (R.E.3) (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend. 2).

- 2.2.3. typ rýchlomera charakterizovaný:
- 2.2.3.1. toleranciami meracieho mechanizmu rýchlomera;
- 2.2.3.2. technickou konštantou rýchlomera;
- 2.2.3.3. rozsahom zobrazovaných rýchlostí;
- 2.3. „bežne montované pneumatiky“ sú typ alebo typy pneumatiky poskytnuté výrobcom pre daný typ vozidla; pneumatiky pre jazdu na snehu nie sú považované za bežne montované pneumatiky;
- 2.4. „normálny prevádzkový tlak“ je tlak hustenia za studena špecifikovaný výrobcom vozidla zvýšený o 0,2 baru;
- 2.5. „rýchlomer“ je tá časť rýchlomerného zariadenia, ktorá udáva vodičovi rýchlosť jeho vozidla v ktoromkoľvek danom momente; <sup>(1)</sup>;
- 2.5.1. „tolerancie meracieho mechanizmu rýchlomera“ je presnosť samotného rýchlomera vyjadrená ako horný a dolný limit indikácie rýchlosti pre škálu rýchlostných vstupov;
- 2.5.2. „technická konštanta rýchlomera“ je vzťah medzi vstupnými otáčkami alebo pulzami za minútu a určitou zobrazenou rýchlosťou;
- 2.6. „nenaložené vozidlo“ je vozidlo v pohotovostnom stave vrátane paliva, chladiacej kvapaliny, mazadiel, náradia a náhradného kolesa (ak ich výrobca vozidla poskytuje ako štandardné vybavenie) nesúce vodiča s hmotnosťou 75 kg, ale bez vodičovho spolujazdca, nepovinného príslušenstva alebo nákladu.
3. ŽIADOSŤ O TYPOVÉ SCHVÁLENIE
- 3.1. Žiadosť o schválenie typu vozidla z hľadiska rýchlomerného zariadenia vrátane jeho montáže predkladá výrobca vozidla alebo jeho riadne splnomocnený zástupca.
- 3.2. Spolu so žiadosťou sa v troch exemplároch predkladajú tieto sprievodné dokumenty, ktoré obsahujú tieto údaje:
- 3.2.1. opis typu vozidla v súvislosti s položkami uvedenými v bodoch 2.2, 2.3, 2.4 a 2.5, špecifikuje sa typ vozidla.
- 3.3. Nenaložené vozidlo predstavujúce typ vozidla, ktorý má byť schválený, sa predkladá technickej službe vykonávajúcej schvaľovacie skúšky.
- 3.4. Pred udelením typového schválenia príslušný orgán overí, či existujú dostatočné opatrenia na zabezpečenie účinnej kontroly zhody výroby.
4. TYPOVÉ SCHVÁLENIE
- 4.1. Ak typ vozidla predložený na typové schválenie podľa tohto predpisu spĺňa požiadavky tohto predpisu z hľadiska rýchlomerného zariadenia vrátane jeho montáže, udelí sa tomuto typu vozidla typové schválenie.

<sup>(1)</sup> To nezahŕňa časť tachografu udávajúcu rýchlosť, ak sa zhoduje so špecifikáciami typového schválenia, ktoré nedovoľujú absolútny rozdiel medzi skutočnou a zobrazenou rýchlosťou, ktorý je väčší ako hodnoty vyplývajúce z požiadaviek v bode 5.3.

- 4.2. Každému schválenému typu sa prideliť schvaľovacie číslo. Prvé dve číslice schvaľovacieho čísla udávajú poslednú sériu zmien zahrnutých do predpisu v čase vydania typového schválenia. Tá istá zmluvná strana nemôže prideliť to isté číslo inému typu vozidla podliehajúceho ustanoveniam bodu 6 tohto predpisu.
- 4.3. Oznámenie o udelení alebo zamietnutí schválenia typu vozidla podľa tohto predpisu sa oznamuje stranám dohody, ktoré uplatňujú tento predpis, prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe 1 k tomuto predpisu, spolu s výkresmi dodanými žiadateľom o typové schválenie vo formáte nepresahujúcom A4 (210 × 297 mm) alebo zloženými na tento formát a vo vhodnej mierke.
- 4.4. Na každé vozidlo, ktoré je zhodné s typom vozidla schváleným podľa tohto predpisu, sa na viditeľné a ľahko prístupné miesto uvedené vo schvaľovacom formulári pripevní medzinárodná schvaľovacia značka, ktorá pozostáva z:
- 4.4.1. písmena „E“ v kruhu, za ktorým nasleduje rozlišovacie číslo krajiny, ktorá typové schválenie udelila <sup>(1)</sup>;
- 4.4.2. čísla tohto predpisu, za ktorým nasleduje písmeno „R“, pomlčka a schvaľovacie číslo vpravo od kruhu opísaného v bode 4.4.1.
- 4.5. Ak je vozidlo zhodné s typom vozidla schváleným podľa jedného alebo viacerých iných predpisov pripojených k dohode v krajine, ktorá udelila typové schválenie podľa tohto predpisu, nemusí sa opakovať symbol predpísaný v bode 4.4.1; v takom prípade sa ďalšie čísla a symboly všetkých predpisov, podľa ktorých bolo typové schválenie udelené v krajine, ktorá udelila typové schválenie podľa tohto predpisu, umiestnia vo zvislých stĺpcoch vpravo od symbolu predpísaného v bode 4.4.1.
- 4.6. Schvaľovacia značka musí byť dobre čitateľná a nezmazateľná.
- 4.7. Schvaľovacia značka musí byť umiestnená vedľa štítku s údajmi o vozidle, ktorý pripevňuje výrobca, alebo priamo na ňom.
- 4.8. V prílohe 2 k tomuto predpisu sú uvedené príklady usporiadania schvaľovacích značiek.
5. ŠPECIFIKÁCIE
- 5.1. Displej rýchlomera musí byť umiestnený v priamom dohľade vodiča a musí byť dobre čitateľný vo dne i v noci. Rozsah zobrazených rýchlostí musí byť dostatočne široký, aby zahrnul maximálnu rýchlosť daného typu vozidla v zmysle údajov výrobcu.
- 5.1.1. V prípade rýchlomerov určených pre vozidlá kategórií M, N, L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub> a L<sub>5</sub> delenie hodnôt na displeji je po 1, 2, 5 alebo 10 km/h. Číselné hodnoty rýchlosti musia byť zobrazené na displeji takto: ak najvyššia hodnota na displeji nepresahuje 200 km/h, hodnoty rýchlosti sa udávajú v intervaloch maximálne 20 km/h. Ak maximálna hodnota na displeji presahuje 200 km/h, hodnoty rýchlosti sa udávajú v intervaloch maximálne 30 km/h. Zobrazené číselné hodnoty rýchlostných intervalov nemusia byť jednotné.

(1) 1 pre Nemecko, 2 pre Francúzsko, 3 pre Taliansko, 4 pre Holandsko, 5 pre Švédsko, 6 pre Belgicko, 7 pre Maďarsko, 8 pre Českú republiku, 9 pre Španielsko, 10 pre Juhosláviu, 11 pre Spojené kráľovstvo Veľkej Británie a Severného Írska, 12 pre Rakúsko, 13 pre Luxembursko, 14 pre Švajčiarsko, 15 (voľné), 16 pre Nórsko, 17 pre Fínsko, 18 pre Dánsko, 19 pre Rumunsko, 20 pre Poľsko, 21 pre Portugalsko, 22 pre Ruskú federáciu, 23 pre Grécko, 24 pre Írsko, 25 pre Chorvátsko, 26 pre Slovinsko, 27 pre Slovensko, 28 pre Bielorusko, 29 pre Estónsko, 30 (voľné), 31 pre Bosnu a Hercegovinu, 32 pre Lotyšsko, 33 (voľné), 34 pre Bulharsko, 35 (voľné), 36 pre Litvu, 37 pre Turecko, 38 (voľné), 39 pre Azerbajdžan, 40 pre Bývalú juhoslovanskú republiku Macedónsko, 41 (voľné), 42 pre Európske spoločenstvo (schválenia sú vydávané jeho členskými štátmi s použitím ich symbolu alebo symbolu EHK), 43 pre Japonsko, 44 (voľné), 45 pre Austráliu, 46 pre Ukrajinu, 47 pre Južnú Afriku a 48 pre Nový Zéland. Ďalším štátom sa pridelia nasledujúce čísla postupne v poradí, v ktorom budú ratifikovať alebo pristúpiť k Dohode o prijatí jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, zariadenia a časti, ktoré sa môžu montovať a/alebo používať na kolesových vozidlách, a o podmienkach pre vzájomné uznávanie typových schválení udelených na základe týchto predpisov a takto pridelené čísla oznamuje generálny tajomník Organizácie Spojených národov zmluvným stranám dohody.

- 5.1.2. V prípade vozidiel vyrábaných na predaj do inej krajiny, kde sa používajú britské jednotky, musia byť hodnoty na rýchloмери zobrazené aj v míľach za hodinu (mph); delenie hodnôt na displeji je po 1, 2, 5, alebo 10 mph. Hodnoty rýchlosti sa na displeji udávajú v intervaloch najviac 20 mph, pričom začínajú na 10 alebo 20 mph. Zobrazené hodnoty rýchlostných intervalov nemusia byť jednotné.
- 5.1.3. V prípade rýchlomerov určených pre vozidlá kategórií L<sub>1</sub> (mopedy) and L<sub>2</sub> nesmú hodnoty na displeji presiahnuť 80 km/h. Delenie hodnôt na displeji je po 1, 2, 5 alebo 10 km/h a zobrazené číselné hodnoty zobrazenej rýchlosti nesmú presiahnuť 10 km/h. Zobrazené číselné hodnoty rýchlostných intervalov nemusia byť jednotné.
- 5.1.4. V prípade vozidiel kategórií M, N, L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub> a L<sub>5</sub> vyrábaných na predaj do inej krajiny, kde sa používajú britské jednotky, musia byť hodnoty na rýchloмери udané aj v míľach za hodinu (mph); delenie hodnôt na displeji je po 1, 2, 5 alebo 10 mph. Číselné hodnoty rýchlosti sa na displeji udávajú v intervaloch maximálne 20 mph, pričom začínajú na 10 alebo 20 mph. Zobrazené číselné hodnoty rýchlostných intervalov nemusia byť jednotné.
- 5.2. Presnosť rýchlomerného zariadenia sa skúša podľa tohto postupu:
- 5.2.1. Pneumatiky musia byť jedným z typov bežne montovaných do vozidla, ako sa uvádza v bode 2.3 tohto predpisu. Pre každý typ rýchlomera, ktorý sa má namontovať výrobcom, sa vykonáva skúška.
- 5.2.2. Skúška sa vykoná s nenaloženým vozidlom. Na účely merania sa môže použiť dodatočná hmotnosť. Hmotnosť vozidla a jej rozdelenie na nápravy sa musí uviesť v oznámení o typovom schválení (pozri prílohu 1 bod 6);
- 5.2.3. Referenčná teplota v prostredí, kde je rýchlomer, musí byť  $23 \pm 5$  °C.
- 5.2.4. Počas každej skúšky sa musí tlak pneumatík rovnať normálnemu prevádzkovému tlaku vymedzenému v bode 2.4.
- 5.2.5. Vozidlo sa skúša pri týchto rýchlostiach:

Maximálna konštrukčná rýchlosť ( $V_{max}$ ) vozidla špecifikovaná výrobcom vozidla (km/h)	Skúšobná rýchlosť ( $V_1$ ) (km/h)
$V_{max} \leq 45$	80 % $V_{max}$
$45 < V_{max} \leq 100$	40 km/h a 80 % $V_{max}$ (ak je výsledná rýchlosť $\geq 55$ km/h)
$100 < V_{max} \leq 150$	40 km/h, 80 km/h a 80 % $V_{max}$ (ak je výsledná rýchlosť $\geq 100$ km/h)
$150 < V_{max}$	40 km/h, 80 km/h a 120 km/h

- 5.2.6. Skúšobné prístroje použité na meranie skutočnej rýchlosti vozidla musia merať s presnosťou na  $\pm 0,5$  %.
- 5.2.6.1. Povrch skúšobnej dráhy, ak sa použije, musí byť rovný a suchý a musí zabezpečiť dostatočnú adhéziu.
- 5.2.6.2. Ak sa na skúšku použije valcový dynamometer, priemer valca by mal byť najmenej 0,4 m.

- 5.3. Zobrazená rýchlosť nesmie byť menšia ako skutočná rýchlosť vozidla. Pri skúšobných rýchlostiach uvedených v bode 5.2.5 musí byť medzi zobrazenou rýchlosťou ( $V_1$ ) a skutočnou rýchlosťou ( $V_2$ ) takýto vzťah:

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

6. ZMENY TYPU VOZIDLA

- 6.1. Každá zmena typu vozidla sa oznamuje správne orgánu, ktorý tomuto typu vozidla udelil typové schválenie. Orgán môže potom:
- 6.1.1. konštatovať, že vykonané zmeny nemajú výrazný nepriaznivý vplyv a že vozidlo v každom prípade ešte stále spĺňa požiadavky, alebo
- 6.1.2. požadovať od technickej služby zodpovednej za vykonávanie schvaľovacích skúšok ďalší skúšobný protokol.
- 6.2. Potvrdenie alebo zamietnutie typového schválenia s uvedením údajov o zmenách sa oznamuje stranám dohody uplatňujúcim tento predpis podľa postupu uvedeného v bode 4.3.

7. ZHODA VÝROBY

- 7.1. Zhoda výrobných postupov musí byť v súlade s postupmi stanovenými v dodatku 2 k dohode (E/ECE/324-E/EC/TRANS/505/Rev.2), pokiaľ ide o tieto požiadavky:
- 7.2. Každé vozidlo typovo schválené podľa tohto predpisu musí byť vyrobené tak, aby sa zhodovalo so schváleným typom tým, že spĺňa požiadavky stanovené v príslušnej časti, resp. príslušných častiach tohto predpisu.
- 7.3. Pre každý typ vozidla sa vykonajú dostatočné kontroly z hľadiska rýchlomerného zariadenia a jeho montáže; pre každý typ vozidla sa musí minimálne vykonať najmä skúška predpísaná v prílohe 3 k tomuto predpisu;
- 7.4. Orgán, ktorý udelil typové schválenie, môže kedykoľvek overiť zhodu kontrolných metód používaných v každom výrobnom závode. Bežná frekvencia týchto overovaní je každé dva roky.
- 7.5. Ak sa počas overovaní a kontrol podľa bodu 7.4 zistia neuspokojivé výsledky, príslušný orgán musí zabezpečiť, aby sa čo najrýchlejšie prijali všetky potrebné opatrenia na obnovenie zhody výroby.

8. SANKCIE ZA NEZHODU VÝROBY

- 8.1. Typové schválenie, ktoré bola udelené pre typ vozidla podľa tohto predpisu, môže byť odňaté, ak nie sú splnené požiadavky uvedené v bode 7.1 alebo ak vozidlo neprešlo úspešne skúškami predpísanými v bode 7.
- 8.2. Ak strana dohody, ktorá uplatňuje tento predpis, odníme typové schválenie, ktoré predtým udelila, bezodkladne o tom informuje ostatné zmluvné strany uplatňujúce tento predpis prostredníctvom formulára oznámenia, ktorého vzor je uvedený v prílohe 1 k tomuto predpisu.

9. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH SLUŽIEB ZODPOVEDNÝCH ZA VYKONÁVANIE SCHVAĽOVACÍCH SKÚŠOK A NÁZVY A ADRESY SPRÁVNÝCH ORGÁNOV

Strany dohody, ktoré uplatňujú tento predpis, oznamujú sekretariátu Organizácie Spojených národov názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie schvaľovacích skúšok a názvy a adresy správnych orgánov, ktoré udeľujú typové schválenie a ktorým sa majú zasielať formuláre osvedčujúce schválenie, rozšírenie, zamietnutie alebo odňatie typového schválenia vydané v iných krajinách.

## PRÍLOHA 1

## OZNÁMENIE

[Maximálny formát: A4 (210 × 297 mm)]



vydal: názov správneho orgánu:

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

týkajúce sa <sup>(2)</sup>: UDELENIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA  
 ROZŠÍRENIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA  
 ZAMIETNUTIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA  
 ODŇATIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA  
 DEFINITÍVNEHO ZASTAVENIA VÝROBY

typu vozidla z hľadiska rýchlomerného zariadenia vrátane jeho montáže podľa predpisu č. 39.

Schvaľovacie číslo: ..... Číslo rozšírenia: .....

1. Obchodný názov alebo značka vozidla: .....
2. Typ vozidla: .....
3. Názov a adresa výrobcu: .....
4. Názov a adresa prípadného zástupcu výrobcu: .....
5. Opis rýchlomerného zariadenia: .....
- 5.1. Údaje o bežne montovaných pneumatikách: .....
- 5.2. Údaje o pneumatikách montovaných počas skúšky: .....
- 5.3. Prevod rýchlomerného zariadenia: .....
6. Hmotnosť vozidla pri skúške a jej rozloženie na nápravy: .....
7. Varianty: .....
8. Vozidlo predložené na typové schválenie dňa: .....
9. Technická služba zodpovedná za vykonávanie schvaľovacích skúšok: .....
10. Dátum protokolu vydaného touto službou: .....
11. Číslo protokolu vydaného touto službou: .....
12. Typové schválenie udelené/zamietnuté/rozšírené/odňaté <sup>(2)</sup>

13. Umiestnenie schvaľovacej značky na vozidle: .....
14. Miesto: .....
15. Dátum: .....
16. Podpis: .....

\_\_\_\_\_

---

<sup>(1)</sup> Rozlišovacie číslo krajiny, ktorá udelila/rozšírila/zamietla/odňala typové schválenie (pozri schvaľovacie ustanovenia v tomto predpise).

<sup>(2)</sup> Nehodiace sa prečiarknuť.

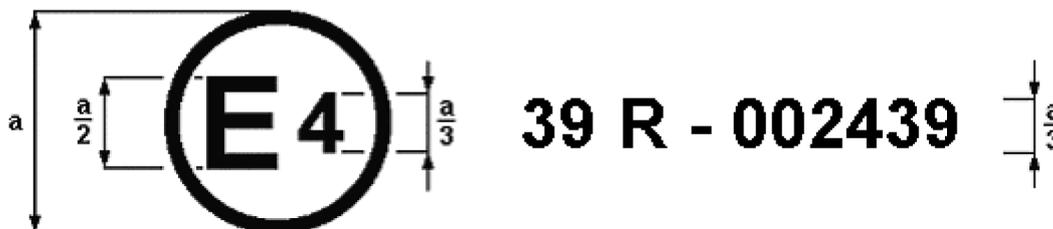


## PRÍLOHA 2

## USPORIADANIE SCHVALOVACÍCH ZNAČIEK

## VZOR A

(pozri bod 4.4 tohto predpisu)

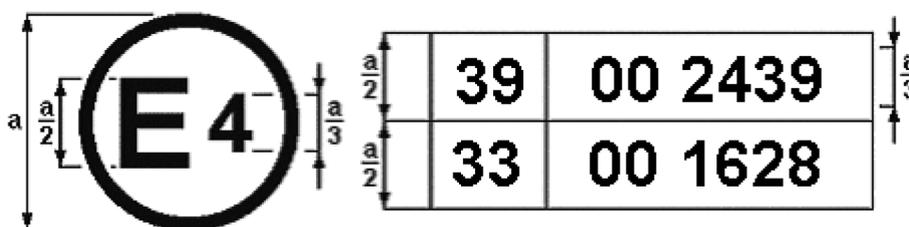


a = 8 mm min.

Uvedená schvaľovacia značka pripevnená k vozidlu udáva, že príslušný typ vozidla bol typovo schválený v Holandsku (E4) podľa predpisu č. 39. Schvaľovacie číslo udáva, že typové schválenie bolo udelené v súlade s požiadavkami predpisu č. 39 v jeho pôvodnom znení.

## VZOR B

(pozri bod 4.5 tohto predpisu)



a = 8 mm min.

Uvedená schvaľovacia značka pripevnená k vozidlu udáva, že príslušný typ vozidla bol typovo schválený v Holandsku (E 4) podľa predpisov č. 39 a č. 33 <sup>(1)</sup>. Schvaľovacie čísla udávajú, že k dátumom, keď boli príslušné schválenia udelené, boli predpisy č. 39 a č. 33 stále vo svojom pôvodnom znení.

<sup>(1)</sup> Druhé číslo sa uvádza len ako príklad.

## PRÍLOHA 3

## SKÚŠKA PRESNOSTI RÝCHLOMERA Z HLADISKA ZHODY VÝROBY

## 1. SKÚŠOBNÉ PODMIENKY

Skúšobné podmienky zodpovedajú podmienkam stanoveným v bodoch 5.2.1 až 5.2.6 tohto predpisu.

## 2. POŽIADAVKY

Výroba sa považuje za výrobu v súlade s týmto predpisom, ak je medzi rýchlosťou zobrazenou na displeji rýchloметра ( $V_1$ ) a skutočnou rýchlosťou ( $V_2$ ) pozorovaný tento vzťah:

v prípade vozidiel kategórií M a N:

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

v prípade vozidiel kategórií L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub> a L<sub>5</sub>:

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

v prípade vozidiel kategórií L<sub>1</sub> a L<sub>2</sub>:

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

---

Právny účinok podľa medzinárodného práva verejného majú iba pôvodné texty EHK OSN. Status tohto predpisu a dátum nadobudnutia jeho platnosti je potrebné overiť v poslednom znení dokumentu EHK OSN o statuse TRANS/WP.29/343, ktorý je k dispozícii na internetovej stránke:

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

### **Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 73 – Jednotné ustanovenia pre typové schvaľovanie nákladných automobilov, prívesov a návesov z hľadiska ich bočnej ochrany**

Zahŕňa celé platné znenie vrátane:

doplnku 1 k pôvodnému zneniu predpisu – dátum nadobudnutia platnosti: 10. november 2007.

#### OBSAH

#### PREDPIS

1. Rozsah pôsobnosti
2. Účel
3. Vymedzenie pojmov
4. Žiadosť o typové schválenie
5. Typové schválenie
6. Požiadavky
7. Technické špecifikácie pre bočné ochranné zariadenia
8. Výnimky
9. Zmeny typu vozidla a rozšírenie typového schválenia
10. Zhoda výroby
11. Sankcie v prípade nezhody výroby
12. Definitívne zastavenie výroby
13. Názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie schvaľovacích skúšok a názvy a adresy správnych orgánov

#### PRÍLOHY

- Príloha 1 – Oznámenie týkajúce sa udelenia, zamietnutia, rozšírenia alebo odňatia typového schválenia alebo definitívneho zastavenia výroby typu vozidla z hľadiska jeho bočnej ochrany podľa predpisu č. 73
- Príloha 2 – Príklady schvaľovacích značiek

#### 1. ROZSAH PÔSOBNOSTI

Tento predpis sa vzťahuje na dokončené vozidlá kategórie N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> <sup>(1)</sup> so zreteľom na bočnú ochranu. Nevzťahuje sa na:

- a) ťahače návesov;
- b) vozidlá navrhnuté a skonštruované na zvláštne účely, v ktorých prípade z praktických dôvodov nemožno montovať takúto bočnú ochranu.

#### 2. ÚČEL

Vozidlá, na ktoré sa vzťahuje tento predpis, musia byť vyrobené a/alebo vybavené tak, aby poskytovali účinnú ochranu nechráneným účastníkom cestnej premávky pred rizikom pádu pod boky vozidla a pred zachytením pod kolesá <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Podľa vymedzenia v prílohe 7 ku Konsolidovanej rezolúcii o konštrukcii vozidiel (R.E.3) (dokument TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2 naposledy zmenený a doplnený zmenou č. 4).

<sup>(2)</sup> Tento predpis nebráni žiadnej krajine, aby uplatňovala dodatočné požiadavky na časti vozidla pred prednými kolesami a za zadnými kolesami.

3. VYMEDZENIE POJMOV
- 3.1. Na účely tohto predpisu:
  - 3.1.1. „typové schválenie vozidla“ je schválenie typu dokončeného vozidla z hľadiska jeho bočnej ochrany;
  - 3.1.2. „typ vozidla“ je kategória vozidiel, ktoré sa nelíšia v základných aspektoch, ako je šírka zadnej nápravy, celková šírka, rozmery, tvar a materiály celej bočnej časti vozidla (vrátane kabíny, ak ju vozidlo má), charakteristiky zavesenia, pokiaľ majú význam z hľadiska požiadaviek uvedených v bode 7 tohto predpisu;
  - 3.1.3. „maximálna hmotnosť“ je hmotnosť uvedená výrobcom vozidla ako technicky prípustná hmotnosť (táto hmotnosť môže byť vyššia ako „maximálne prípustná hmotnosť“ stanovená vnútroštátnym správnym orgánom);
  - 3.1.4. „hmotnosť nenaloženého vozidla“ je hmotnosť vozidla v pohotovostnom stave, neobsadeného a bez nákladu, avšak vrátane paliva, chladiacej kvapaliny, mazadiel, náradia a náhradného kolesa, ak ich výrobca dodáva ako štandardné vybavenie;
  - 3.1.5. „nechránení účastníci cestnej premávky“ sú chodci, cyklisti alebo motocyklisti používajúci cestu takým spôsobom, že môžu spadnúť pod boky vozidla a môžu byť zachytení pod kolesá.
4. ŽIADOSŤ O TYPOVÉ SCHVÁLENIE
- 4.1. Žiadosť o schválenie typu vozidla z hľadiska jeho bočnej ochrany predkladá výrobca vozidla alebo jeho splnomocnený zástupca.
- 4.2. K žiadosti musia byť priložené ďalej uvedené doklady v troch vyhotoveniach a tieto údaje:
  - 4.2.1. podrobný opis typu vozidla z hľadiska jeho konštrukcie, rozmerov, tvarov a základných materiálov, pokiaľ sa to vyžaduje na účely tohto predpisu;
  - 4.2.2. nákresy vozidla znázorňujúce typ vozidla z boku a zozadu a konštrukčné údaje o zadných častiach konštrukcie;
  - 4.2.3. podrobný opis špecifického zariadenia na bočnú ochranu: jeho rozmery, tvary, základné materiály a umiestnenie na vozidle.
- 4.3. Vozidlo predstavujúce typ, ktorý má byť schválený, sa musí predložiť technickej službe zodpovednej za kontrolu technických špecifikácií.
  - 4.3.1. Vozidlo, ktoré neobsahuje všetky komponenty prislúchajúce danému typu, možno akceptovať na typové schválenie za predpokladu, že možno preukázať, že neprítomnosť chýbajúcich komponentov nemá žiadny nepriaznivý účinok na výsledky typového schválenia, pokiaľ ide o požiadavky tohto predpisu.
  - 4.3.2. Je povinnosťou žiadateľa o typové schválenie, aby preukázal, že prijatie variantov uvedených v bode 4.3.1 je zlučiteľné s plnením požiadaviek tohto predpisu.
  - 4.3.3. Pred udelením typového schválenia musí príslušný orgán overiť existenciu dostačujúcich opatrení na zabezpečenie účinnej kontroly výroby.
5. TYPOVÉ SCHVÁLENIE
- 5.1. Ak typ vozidla predložený na typové schválenie spĺňa podľa tohto predpisu požiadavky bodov 6 a 7, musí sa udeliť schválenie uvedeného typu vozidla.
- 5.2. Každému schválenému typu sa musí prideliť schvaľovacie číslo. Jeho prvé dve číslice (v súčasnosti 00 pre predpis v jeho pôvodnom znení) označujú sériu zmien obsahujúcu posledné závažné technické zmeny vykonané v predpise v čase vydania typového schválenia. Tá istá zmluvná strana nemôže prideliť to isté číslo inému typu vozidla.

- 5.3. Oznámenie o udelení, rozšírení alebo zamietnutí schválenia typu vozidla podľa tohto predpisu sa zasiela stranám dohody, ktoré uplatňujú tento predpis, prostredníctvom formulára, ktorého vzor je uvedený v prílohe 1 k tomuto predpisu.
- 5.4. Na každé vozidlo, ktoré je zhodné s typom vozidla schváleným podľa tohto predpisu, sa na viditeľné a ľahko prístupné miesto uvedené vo schvaľovacom formulári pripevní medzinárodná schvaľovacia značka, ktorá sa skladá z:
- 5.4.1. písmena „E“ v kruhu, za ktorým nasleduje rozlišovacie číslo krajiny, ktorá typové schválenie udelila <sup>(1)</sup>;
- 5.4.2. čísla tohto predpisu, za ktorým nasleduje písmeno „R“, pomlčka a schvaľovacie číslo umiestnené vpravo od kruhu predpísaného v bode 5.4.1.
- 5.5. Ak je vozidlo zhodné s typom vozidla schváleným podľa jedného alebo viacerých iných predpisov pripojených k dohode v krajine, ktorá udelila typové schválenie podľa tohto predpisu, nemusí sa opakovať symbol predpísaný v bode 5.4.1; v takomto prípade sa čísla predpisov, schvaľovacie čísla a doplnkové symboly všetkých predpisov, podľa ktorých bolo udelené typové schválenie v krajine, ktorá udelila typové schválenie podľa tohto predpisu, umiestnia vo zvislých stĺpcoch vpravo od symbolu predpísaného v bode 5.4.1.
- 5.6. Schvaľovacia značka musí byť dobre čitateľná a nezmazateľná.
- 5.7. Schvaľovacia značka musí byť umiestnená vedľa štítku s údajmi o vozidle, ktorý pripevňuje výrobca, alebo priamo na ňom.
- 5.8. V prílohe 2 k tomuto predpisu sú uvedené príklady usporiadania schvaľovacích značiek.
6. POŽIADAVKY
- 6.1. VŠEOBECNÉ
- 6.1.1. Vozidlá kategórií N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> musia byť skonštruované a vybavené tak, aby po celej ich dĺžke poskytovali účinnú ochranu nechráneným účastníkom cestnej premávky pred rizikom pádu pod boky vozidla a ich zachytením pod kolesá. Táto požiadavka sa považuje za splnenú, ak:
- 6.1.1.1. je vozidlo vybavené špeciálnym bočným ochranným zariadením v súlade s požiadavkami bodu 7 alebo
- 6.1.1.2. je vozidlo skonštruované a/alebo na boku vybavené tak, že vzhľadom na tvar a charakteristiky môžu byť jeho komponenty zahrnuté do bočného ochranného zariadenia alebo sa môžu považovať za jeho náhradu. Komponenty, ktorých kombinovaná funkcia spĺňa požiadavky uvedené v bode 7, sa považujú za bočné ochranné zariadenie.

<sup>(1)</sup> 1 pre Nemecko, 2 pre Francúzsko, 3 pre Taliansko, 4 pre Holandsko, 5 pre Švédsko, 6 pre Belgicko, 7 pre Maďarsko, 8 pre Českú republiku, 9 pre Španielsko, 10 pre Srbsko, 11 pre Spojené kráľovstvo, 12 pre Rakúsko, 13 pre Luxembursko, 14 pre Švajčiarsko, 15 (voľné), 16 pre Nórsko, 17 pre Fínsko, 18 pre Dánsko, 19 pre Rumunsko, 20 pre Poľsko, 21 pre Portugalsko, 22 pre Ruskú federáciu, 23 pre Grécko, 24 pre Írsko, 25 pre Chorvátsko, 26 pre Slovinsko, 27 pre Slovensko, 28 pre Bielorusko, 29 pre Estónsko, 30 (voľné), 31 pre Bosnu a Hercegovinu, 32 pre Lotyšsko, 33 (voľné), 34 pre Bulharsko, 35 (voľné), 36 pre Litvu, 37 pre Turecko, 38 (voľné), 39 pre Azerbajdžan, 40 pre Bývalú juhoslovanskú republiku Macedónsko, 41 (voľné), 42 pre Európske spoločenstvo (typové schválenia udeľujú členské štáty, ktoré používajú svoje príslušné symboly EHK), 43 pre Japonsko, 44 (voľné), 45 pre Austráliu, 46 pre Ukrajinu, 47 pre Juhoafrickú republiku, 48 pre Nový Zéland, 49 pre Cyprus, 50 pre Maltu, 51 pre Kórejskú republiku, 52 pre Malajziu, 53 pre Thajsko, 54 a 55 (voľné) a 56 pre Čiernu Horu. Ďalším štátom sa pridelia nasledujúce čísla postupne v poradí, v ktorom budú ratifikovať Dohodu o prijatí jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, zariadenia a časti, ktoré sa môžu montovať a/alebo používať na kolesových vozidlách, a o podmienkach vzájomného uznávania typových schválení udelených na základe týchto predpisov alebo k nej pristúpia, a takto pridelené čísla oznamuje generálny tajomník Organizácie Spojených národov zmluvným stranám dohody.

## 6.2. POLOHA VOZIDLA PRI KONTROLÁCH

Pri kontrolách zhody s technickými špecifikáciami stanovenými v bode 7 musí byť poloha vozidla takáto:

vozidlo musí byť umiestnené na vodorovnom a rovnom povrchu;

riadené kolesá musia byť v polohe pre jazdu priamo vpred;

vozidlo nesmie byť naložené;

návesy musia spočívať na podperách v zásade vodorovne.

## 7. TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE PRE BOČNÉ OCHRANNÉ ZARIADENIA

7.1. Bočné ochranné zariadenie nesmie zväčšovať celkovú šírku vozidla a hlavná časť jeho vonkajšieho povrchu nesmie ležať viac než 120 mm smerom dovnútra od krajnej vonkajšej plochy (maximálnej šírky) vozidla. Jeho predný koniec môže byť na niektorých vozidlách ohnutý smerom dovnútra v súlade s bodmi 7.4.3 a 7.4.4. Jeho zadný koniec nesmie v dĺžke najmenej posledných 250 mm ležať viac ako 30 mm smerom dovnútra od vonkajšieho okraja zadných pneumatík (s vylúčením deformácie pneumatík v blízkosti vozovky).

7.2. Vonkajší povrch zariadenia musí byť hladký a podľa možnosti spredu až dozadu súvislý; príahlé časti sa však môžu prekrývať za predpokladu, že prekrývajúce sa okraje smerujú dozadu alebo dolu, alebo sa môže ponechať medzera maximálne 25 mm meraná pozdĺžne za predpokladu, že zadná časť neprečnieva von vzhľadom na prednú časť; vypuklé hlavy skrutiek alebo nitov môžu vyčnievať nad povrch najviac 10 mm a iné časti môžu vyčnievať v takom istom rozsahu za predpokladu, že sú hladké a podobne zaoblené; všetky vonkajšie okraje a rohy musia byť zaoblené s polomerom najmenej 2,5 mm.

7.3. Zariadenie môže pozostávať zo súvislého plochého povrchu alebo z jednej alebo viacerých vodorovných vodiacich profilov, alebo z kombinácie povrchu a profilov; ak sa použijú profily, nesmú byť od seba vzdialené viac ako 300 mm a musia byť najmenej:

50 mm vysoké v prípade vozidiel kategórie N<sub>2</sub> a O<sub>3</sub>;

100 mm vysoké a v podstate ploché v prípade vozidiel N<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>;

kombinácia povrchov a profilov musí vytvárať prakticky súvislé bočné ochranné zariadenie, ktoré však podlieha ustanoveniam bodu 7.2.

7.4. Predný okraj bočného ochranného zariadenia musí byť skonštruovaný takto:

7.4.1. Jeho poloha musí byť:

7.4.1.1. v prípade motorového vozidla: najviac 300 mm smerom dozadu od zvislej roviny kolmej na pozdĺžnu rovinu vozidla a dotýkajúcu sa vonkajšieho povrchu pneumatiky kolesa bezprostredne pred ochranným zariadením;

7.4.1.2. v prípade ojového prívesu: najviac 500 mm smerom dozadu od roviny vymedzenej v bode 7.4.1.1;

7.4.1.3. v prípade návesov: najviac 250 mm smerom dozadu od priečnej stredovej roviny oporných nôh, ak je vozidlo opornými nohami vybavené, avšak v žiadnom prípade vzdialenosť od predného okraja k priečnej rovine prechádzajúcej stredom návesového čapu v jeho krajnej zadnej polohe nesmie presiahnuť 2,7 m.

- 7.4.2. Ak predný okraj leží v inak otvorenom priestore, musí ho tvoriť súvislý vertikálny člen v celom rozsahu výšky ochranného zariadenia; vonkajšie a predné plochy tohto člena musia merať aspoň 50 mm smerom dozadu a musia byť ohnuté 100 mm smerom dovnútra v prípade vozidiel N<sub>2</sub> a O<sub>3</sub> a musia merať aspoň 100 mm smerom dozadu a musia byť ohnuté 100 mm smerom dovnútra v prípade vozidiel N<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>.
- 7.4.3. Na motorovom vozidle, kde rozmer 300 mm uvedený v bode 7.4.1.1 spadá do priestoru kabíny, musí byť ochranné zariadenie skonštruované tak, aby medzera medzi jeho predným okrajom a panelmi kabíny nepresahovala 100 mm, a podľa potreby musí byť ohnuté dovnútra pod uhlom maximálne 45°. V tomto prípade neplatia ustanovenia bodu 7.4.2.
- 7.4.4. Na motorovom vozidle, kde rozmer 300 mm uvedený v bode 7.4.1.1 spadá za kabínu a bočné ochranné zariadenie presahuje dopredu do vzdialenosti 100 mm od kabíny ako možnosť daná výrobcovi, musia byť splnené ustanovenia bodu 7.4.3.
- 7.5. Zadný okraj bočného ochranného zariadenia nesmie byť viac ako 300 mm smerom dopredu od zvislej roviny kolmej na pozdĺžnu rovinu vozidla a dotýkajúcu sa vonkajšieho povrchu pneumatiky kola bezprostredne za ochranným zariadením; súvislý vertikálny člen na zadnom okraji sa nevyžaduje.
- 7.6. Dolný okraj bočného ochranného zariadenia nesmie byť v žiadnom mieste viac ako 550 mm nad vozovkou.
- 7.7. Horný okraj ochranného zariadenia nesmie byť viac ako 350 mm pod tou časťou konštrukcie vozidla, ktorú pretína alebo ktorej sa dotýka vertikálna rovina dotýkajúca sa vonkajšieho povrchu pneumatík, s vylúčením akejkoľvek deformácie pneumatík v blízkosti vozovky s výnimkou týchto prípadov:
- 7.7.1. ak rovina podľa bodu 7.7 nepretína konštrukciu vozidla, potom horný okraj musí byť na úrovni povrchu plošiny pre náklad alebo 950 mm nad vozovkou; platí menšia z týchto výšok;
- 7.7.2. ak rovina podľa bodu 7.7 pretína konštrukciu vozidla vo výške väčšej než 1,3 m nad vozovkou, horný okraj bočného ochranného zariadenia musí byť najmenej 950 mm nad vozovkou;
- 7.7.3. na vozidle špeciálne navrhnutom a skonštruovanom, a nie iba prispôbenom na prepravu kontajneru alebo snímateľnej nadstavby horný okraj ochranného zariadenia môže byť určený podľa bodov 7.7.1 a 7.7.2, pričom kontajner alebo nadstavba sa považujú za súčasť vozidla.
- 7.8. Bočné ochranné zariadenia musia byť v zásade pevné, bezpečne namontované (nesmú mať sklon k uvoľňovaniu v dôsledku otrasov pri normálnom používaní vozidla) a s výnimkou súčastí vymenovaných v bode 7.9 musia byť vyrobené z kovu alebo iného vhodného materiálu. Bočné ochranné zariadenie sa považuje za vhodné, ak je schopné odolať horizontálnej statickej sile 1 kN pôsobiacej kolmo na ktorúkoľvek časť jeho vonkajšieho povrchu v strede barana, ktorého čelná plocha je kruhová a plochá s priemerom 220 mm ± 10 mm, a ak priehyb ochranného zariadenia pri zaťažení nepresahuje:

30 mm v dĺžkovom rozmedzí 250 mm od zadného konca zariadenia a

150 mm v ostatných častiach zariadenia.

Zhodu s touto požiadavkou možno overiť výpočtom.

- 7.9. Komponenty trvalo pripevnené na vozidlo, napr. náhradné kolesá, skrinka batérie, vzduchojemy, palivové nádrže, svetlá, svetlomety a skrinky na náradie, môžu byť začlenené do bočného ochranného zariadenia, ak spĺňajú požiadavky týkajúce sa rozmerov stanovené v tomto predpise. Požiadavky bodu 7.2 sa vo všeobecnosti uplatňujú, pokiaľ ide o medzeru medzi ochranným zariadením a trvalo pripevnenými komponentmi.
- 7.10. Ochranné zariadenie sa nesmie použiť na pripevnenie brzdových, vzduchových alebo hydraulických rúrok.
8. VÝNIMKY
- 8.1. Odchylné od vyššie uvedených ustanovení vozidlá nasledujúcich typov musia spĺňať tieto ustanovenia len v rozsahu uvedenom v jednotlivých prípadoch:
- 8.1.1. Roztiahnuteľný príves musí spĺňať všetky požiadavky bodu 7, ak je zložený na minimálnu dĺžku; ak je príves roztiahnutý, bočné ochranné zariadenia musia byť v súlade s bodmi 7.6, 7.7 a 7.8 a buď s bodom 7.4, alebo s bodom 7.5, ale nie nutne s obidvoma; roztiahnutie prívesu nesmie vytvoriť medzery po dĺžke bočných ochranných zariadení.
- 8.1.2. Cisternové vozidlo, t. j. vozidlo určené iba na prepravu tekutého substrátu v uzavretej nádrži trvalo pripevnenej na vozidlo a vybavené hadicovými alebo rúrkovými spojkami na plnenie alebo vyprázdňovanie, musí byť vybavené bočnými ochrannými zariadeniami, ktoré spĺňajú, pokiaľ je to uskutočniteľné, požiadavky bodu 7; od ich prísneho dodržiavania sa môže upustiť len vtedy, ak je to nevyhnutné z dôvodu prevádzkových požiadaviek.
- 8.1.3. Na vozidle vybavenom roztiahnuteľnými nohami na zabezpečenie dodatočnej stability pri nakladaní, vykladaní alebo iných činnostiach, na ktoré je vozidlo určené, bočné ochranné zariadenie môže byť vybavené dodatočnými medzerami tam, kde sú nutné, aby sa umožnilo roztiahnutie nôh.
- 8.1.4. Na vozidle vybavenom kotvovými miestami na prepravu „ro-ro“ sú povolené medzery v bočnom ochrannom zariadení umožňujúce priechod a napnutie upevňovacích lán.
- 8.2. Ak sú bočné steny vozidla skonštruované a/alebo vybavené tak, že komponenty svojím tvarom a charakteristikami spoločne spĺňajú požiadavky bodu 7, môžu sa považovať za náhradu bočných ochranných zariadení.
9. ZMENY TYPU VOZIDLA A ROZŠÍRENIE TYPOVÉHO SCHVÁLENIA
- 9.1. Každá zmena typu vozidla sa oznamuje správnomu orgánu, ktorý tomuto typu vozidla udelil typové schválenie. Orgán môže potom:
- 9.1.1. konštatovať, že vykonané zmeny pravdepodobne nemajú výrazný nepriaznivý vplyv a že vozidlo v každom prípade ešte stále spĺňa požiadavky, alebo
- 9.1.2. požadovať od technickej služby zodpovednej za vykonávanie skúšok ďalší skúšobný protokol.
- 9.2. Potvrdenie alebo zamietnutie typového schválenia s uvedením zmien sa oznamuje stranám dohody, ktoré uplatňujú tento predpis, podľa postupu uvedeného v bode 5.3.
- 9.3. Príslušný orgán vydávajúci rozšírenie typového schválenia prideluje sériové číslo každému formuláru oznámenia vystavenému na takéto rozšírenie.



**10. ZHODA VÝROBY**

Zhoda výrobných postupov musí byť v súlade s postupmi stanovenými v dodatku 2 k dohode (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), pokiaľ ide o tieto požiadavky:

- 10.1. Každé vozidlo typovo schválené podľa tohto predpisu musí byť vyrobené tak, aby sa zhodovalo so schváleným typom vozidla, a to tak, že spĺňa požiadavky uvedené v bode 6.
- 10.2. Orgán, ktorý udelil typové schválenie, môže kedykoľvek overiť zhodu kontrolných metód používaných v každom výrobnom závode. Bežná frekvencia týchto overovaní je raz za dva roky.

**11. SANKCIE ZA NEZHODU VÝROBY**

- 11.1. Schválenie udelené typu vozidla podľa tohto predpisu sa môže odňať v prípade, ak nie sú splnené požiadavky stanovené v bodoch 6 a 7.
- 11.2. Ak zmluvná strana dohody, ktorá uplatňuje tento predpis, odníme typové schválenie, ktoré predtým udelila, bezodkladne to oznámi ostatným zmluvným stranám, ktoré uplatňujú tento predpis, prostredníctvom kópie schvaľovacieho formulára, na ktorého konci je veľkými písmenami uvedená poznámka „TYPOVÉ SCHVÁLENIE ODŇATÉ“ spolu s podpisom a dátumom.

**12. DEFINITÍVNE ZASTAVENIE VÝROBY**

Ak držiteľ typového schválenia definitívne zastaví výrobu typu vozidla schváleného podľa tohto predpisu, informuje o tom orgán, ktorý typové schválenie udelil. Po prijatí príslušného oznámenia tento orgán o tom informuje ostatné strany dohody, ktoré uplatňujú tento predpis, prostredníctvom kópie schvaľovacieho formulára, na ktorého konci je veľkými písmenami uvedená poznámka „VÝROBA ZASTAVENÁ“ spolu s podpisom a dátumom.

**13. NÁZVY A ADRESY TECHNICKÝCH SLUŽIEB ZODPOVEDNÝCH ZA VYKONÁVANIE SCHVAĽOVACÍCH SKÚŠOK A NÁZVY A ADRESY SPRÁVNÝCH ORGÁNOV**

Zmluvné strany dohody, ktoré uplatňujú tento predpis, oznámia sekretariátu OSN názvy a adresy technických služieb zodpovedných za vykonávanie schvaľovacích skúšok a názvy a adresy správnych orgánov, ktoré udeľujú typové schválenie a ktorým sa majú zasielať formuláre osvedčujúce udelenie, rozšírenie, zamietnutie alebo odňatie typového schválenia vydané v iných krajinách.

---

PRÍLOHA 1

OZNÁMENIE

[maximálny formát: A4 (210 × 297 mm)]



vydal:

názov správneho orgánu:

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

týkajúce sa <sup>(2)</sup>: UDELENIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA  
ZAMIETNUTIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA  
ROZŠÍRENIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA  
ODŇATIA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA  
DEFINITÍVNEHO ZASTAVENIA VÝROBY

typu vozidla z hľadiska jeho bočnej ochrany podľa predpisu č. 73

Schvaľovacie číslo: ..... Číslo rozšírenia: .....

1. Obchodný názov alebo značka vozidla: .....

2. Typ vozidla: .....

3. Názov a adresa výrobcu: .....

4. Názov a adresa prípadného zástupcu výrobcu: .....

5. Stručný opis typu vozidla, pokiaľ ide o jeho konštrukciu, rozmery, tvary a základné materiály: .....

6. Stručný opis ochranných zariadení, pokiaľ ide o ich tvary, rozmery a základné materiály: .....

7. Maximálna hmotnosť: .....

8. Hodnota zaznamenaného priehybu (pozri bod 7.8): ..... (nameraná alebo vypočítaná)

9. Vozidlo predložené na typové schválenie dňa: .....

10. Technická služba zodpovedná za vykonávanie schvaľovacích skúšok: .....

11. Dátum protokolu vydaného touto službou: .....

12. Číslo protokolu vydaného touto službou: .....

13. Typové schválenie udelené/zamietnuté/rozšírené/odňaté <sup>(2)</sup>:

14. Umiestnenie schvaľovacej značky na vozidle: .....

15. Miesto: .....

16. Dátum: .....

17. Podpis: .....

18. Nasledujúce dokumenty, ktoré majú vyššie uvedené schvaľovacie číslo, sú na požiadanie k dispozícii:  
[doplní sa]

\_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup> Názov správneho orgánu.

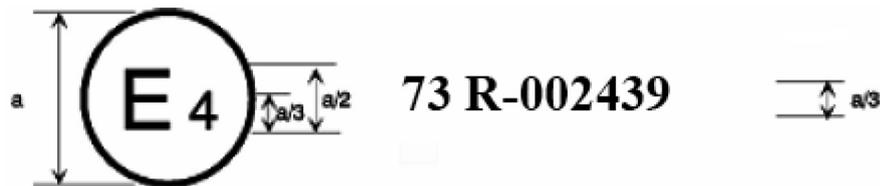
<sup>(2)</sup> Nehodiace sa prečiarknite.

## PRÍLOHA 2

## PRÍKLADY SCHVAĽOVACÍCH ZNAČIEK

## VZOR A

(pozri bod 5.4 tohto predpisu)

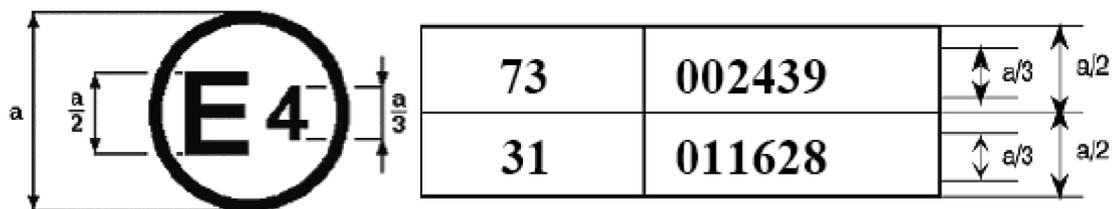


a = 8 mm min.

Uvedená schvaľovacia značka pripevnená na vozidlo udáva, že príslušný typ vozidla bol z hľadiska bočnej ochrany typovo schválený v Holandsku (E 4) podľa predpisu č. 73 pod schvaľovacím číslom 002439. Prvé dve číslice schvaľovacieho čísla udávajú, že typové schválenie bolo udelené v súlade s požiadavkami predpisu č. 73 v jeho pôvodnom znení.

## VZOR B

(pozri bod 5.5 tohto predpisu)



Uvedená schvaľovacia značka pripevnená na vozidlo udáva, že príslušný typ vozidla bol typovo schválený v Holandsku (E 4) podľa predpisov č. 73 a 31<sup>(1)</sup>. Prvé dve číslice schvaľovacích čísel udávajú, že k dátumu udelenia príslušných typových schválení nebol predpis č. 73 zmenený a predpis č. 31 už zahŕňal sériu zmien a doplnení 01.

<sup>(1)</sup> Toto druhé číslo je uvedené len ako príklad.







## Predplatné na rok 2010 (bez DPH, vrátane poštovného)

Úradný vestník EÚ, séria L + C, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	1 100 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L + C, tlačené vydanie + ročný CD-ROM	22 úradných jazykov EÚ	1 200 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	770 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L + C, mesačný (súhrnný) CD-ROM	22 úradných jazykov EÚ	400 EUR ročne
Dodatok k úradnému vestníku (séria S), Verejné obstarávanie a výberové konania, CD-ROM, dve vydania za týždeň	viacjazyčné: 23 úradných jazykov EÚ	300 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria C – konkurzy	jazyk(-y), v ktorom(-ých) sa konajú konkurzy	50 EUR ročne

Úradný vestník Európskej únie, ktorý vychádza vo všetkých úradných jazykoch Európskej únie, si možno predplatiť v ktoromkoľvek z 22 jazykových znení. Zahŕňa sériu L (Právne predpisy) a C (Informácie a oznámenia).

Každé jazykové znenie má samostatné predplatné.

V súlade s nariadením Rady (ES) č. 920/2005 uverejneným v úradnom vestníku L 156 z 18. júna 2005 a ustanovujúcim, že inštitúcie Európskej únie nie sú viazané povinnosťou vyhotovovať všetky právne akty v írskom jazyku a uverejňovať ich v tomto jazyku, sa úradné vestníky uverejnené v írskom jazyku predávajú osobitne.

Predplatné na dodatok k úradnému vestníku (séria S – Verejné obstarávanie a výberové konania) zahŕňa všetkých 23 úradných jazykových znení na jednom viacjazyčnom CD-ROM-e.

Predplatitelia *Úradného vestníka Európskej únie* môžu získať rôzne prílohy k úradnému vestníku, ktoré sa budú zasielať na základe jednoduchej žiadosti. O vydaní týchto príloh budú informovaní prostredníctvom oznámení pre čitateľov, ktoré sa vkladajú do *Úradného vestníka Európskej únie*.

Počas roka 2010 sa nosiče CD-ROM nahradia nosičmi DVD.

## Predaj a predplatné

Rozličné platené publikácie, rovnako ako aj *Úradný vestník Európskej únie*, si možno predplatiť a získať u obchodných distribútorov. Zoznam obchodných distribútorov možno nájsť na tejto internetovej adrese:

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

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) poskytuje priamy a bezplatný prístup k právu Európskej únie. Na stránke si možno prehliadať *Úradný vestník Európskej únie*, ako aj zmluvy, právne predpisy, judikatúru a návrhy právnych aktov.**

**Viac sa dozviete na stránke: <http://europa.eu>**



Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURSKO

**SK**