NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2019/1892

ze dne 31. října 2019,

kterým se mění nařízení (EU) č. 1230/2012, pokud jde o požadavky pro schvalování typu některých motorových vozidel s prodlouženými kabinami a aerodynamických zařízení a vybavení pro motorová vozidla a jejich přípojná vozidla

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti ([1]), a zejména na čl. 14 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 ([2]) provádí nařízení (ES) č. 661/2009 prostřednictvím stanovení požadavků pro ES schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, pokud jde o jejich hmotnosti a rozměry.

(2) Aerodynamická zařízení a vybavení, například zatahovací nebo skládací klapky připojené k zadní části nákladních vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i aerodynamická zařízení a vybavení pro kabiny jsou běžně dostupné technologie, jež mají potenciál zlepšovat aerodynamické vlastnosti vozidel. Avšak vzhledem ke své konstrukci mohou tato zařízení a vybavení vyčnívat mimo vnější obrys přední, zadní nebo boční části vozidel, na kterých jsou namontovány. Z tohoto důvodu by měla být vozidla vybavená těmito zařízeními a vybavením vyňata z požadavků týkajících se normalizovaných rozměrů

(3) Směrnice Rady 96/53/ES ([3]) byla změněna směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/719 ([4]) a nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ([5]) s cílem stanovit odchylku z omezení maximální délky a hmotnosti, aby bylo možno používat motorová vozidla s lepšími aerodynamickými vlastnostmi a motorová vozidla na alternativní paliva nebo s nulovými emisemi v přeshraničním provozu.

([1]) Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 1.

([2]) Nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 ze dne 12. prosince 2012, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o požadavky pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel týkající se jejich hmotností a rozměrů, a mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES (Úř. věst. L 353, 21.12.2012, s. 31).

([3]) Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

([4]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/719 ze dne 29. dubna 2015, kterou se mění směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 115, 6.5.2015, s. 1).

([5]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202).

(4) V zájmu zajištění souladu mezi právními předpisy ES týkajícími se schvalování typu a harmonizovanými pravidly pro silniční vozidla provozovaná v rámci Unie je nezbytné stanovit požadavky pro schvalování typu motorových vozidel s prodlouženými kabinami a aerodynamických zařízení nebo vybavení s cílem zajistit, že tyto prvky budou přinášet výhody, pokud jde o energetickou náročnost, lepší viditelnost pro řidiče, bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu, jakož i bezpečnost a pohodlí pro řidiče.

(5) Schvalovací orgán nemůže potvrdit, že určitý typ aerodynamického zařízení nebo vybavení vyhovuje příslušným technickým požadavkům nezávisle na vozidle. Taková aerodynamická zařízení nebo vybavení by proto měla mít schválení typu v souvislosti s jedním nebo více stanovenými typy vozidel nebo v souvislosti s obecnými vozidly, u kterých jsou v místě instalace definovány přesné rozměry a specifikace materiálů. Z tohoto důvodu by měla mít schválení typu jako samostatné technické celky, a proto je nezbytné stanovit zvláštní požadavky pro jejich schvalování před jejich uvedením na trh. Prodloužené kabiny by měly podléhat schválení typu vozidla, jak to požaduje směrnice 96/53/ES.

(6) Soulad s připravovanými emisními normami CO_2 pro těžká vozidla bude vyžadovat použití různých technologií ke zlepšení energetické účinnosti. Jedním z nejúčinnějších opatření ke zlepšení energetické účinnosti je snížení odporu vzduchu motorových vozidel.

(7) Zatahovací nebo skládací aerodynamická zařízení připojená k zadní části nákladních vozidel a jejich přípojných vozidel *a aerodynamická zařízení a vybavení kabin* je nutno konstruovat tak, aby nezhoršovala možnost využít vozidlo v rámci intermodální dopravy. Proto by se na všechna vozidla včetně chladírenských vozů měla vztahovat maximální šířka 2,60 metru. Aerodynamická zařízení by navíc měla být schopna odolávat proudům vzduchu vznikajícím v důsledku provozních podmínek při intermodální dopravě.

(8) Na motorová vozidla na alternativní paliva nebo s nulovými emisemi by se měla vztahovat dodatečná povolená hmotnost Dodatečná hmotnost potřebná pro technologii alternativního paliva nebo technologii zajišťující nulové emise by měla být jasně uvedena na povinném štítku výrobce.

(9) Nařízení (EU) č. 1230/2012 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

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

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) č. 1230/2012 se mění takto:

1) v článku 1 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Toto nařízení stanoví požadavky pro ES schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, pokud jde o jejich hmotnosti a rozměry, jakož i některých samostatných technických celků určených pro tato vozidla.“;

2) článek 2 se mění takto:

a) body 25 a 26 se nahrazují tímto:

„25) „rozvorem“ se rozumí:

a) u motorových vozidel a přívěsů vodorovná vzdálenost mezi středem první a poslední nápravy;

b) u přívěsů s nápravou nebo nápravami uprostřed, návěsů a tuhých přívěsů vzdálenost mezi svislou osou spojovacího zařízení a středem poslední nápravy;

26) „vzdáleností mezi nápravami“ se rozumí vzdálenost mezi dvěma sousedními nápravami; u přívěsů s nápravou nebo nápravami uprostřed, návěsů a tuhých přívěsů se první vzdáleností mezi nápravami rozumí vodorovná vzdálenost mezi svislou osou spojovacího zařízení a středem první nápravy;“;

b) bod 33 se nahrazuje tímto:

„33) „vybočením zádi“ se rozumí vzdálenost mezi výchozím bodem a skutečným krajním bodem dosaženým koncem vozidla při jízdě za podmínek stanovených v oddíle 8 části B přílohy I nebo v oddíle 7 části C uvedené přílohy;“;

c) doplňuje se nový bod 41, který zní:

„41) „aerodynamickými zařízeními a vybavením“ se rozumí zařízení nebo vybavení určená ke snižování aerodynamického odporu silničních vozidel s výjimkou prodloužených kabin.“;

3) vkládají se nové články 4a a 4b, které znějí:

„Článek 4a

ES schválení typu samostatných technických celků aerodynamických zařízení a vybavení

1. Výrobce nebo jeho zástupce předloží schvalovacímu orgánu žádost o ES schválení typu aerodynamických zařízení nebo vybavení jako samostatného technického celku.

Žádost musí být vyhotovena podle vzoru informačního dokumentu stanoveného v části C přílohy V.

2. Jsou-li splněny příslušné požadavky stanovené v tomto nařízení, udělí schvalovací orgán ES schválení typu samostatného technického celku a vydá číslo schválení typu v souladu se systémem číslování stanoveným v příloze VII směrnice 2007/46/ES.

Členský stát nesmí přidělit stejné číslo jinému typu samostatného technického celku.

3. Pro účely odstavce 2 schvalovací orgán vyhotoví certifikát ES schválení typu podle vzoru stanoveného v části D přílohy V.

Článek 4b

Značka ES schválení typu samostatného technického celku

Každý samostatný technický celek odpovídající typu, pro který bylo uděleno ES schválení typu samostatného technického celku podle tohoto nařízení, musí být opatřen značkou ES schválení typu samostatného technického celku stanovenou v části E přílohy V.“;

4) příloha I se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení;

5) příloha V se mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

Článek 2

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

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

V Bruselu dne 31. října 2019.

Za Komisi
Předseda
Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA I

Příloha I nařízení (EU) č. 1230/2012 se mění takto:

1) v části A se bod 1.3 nahrazuje tímto:

„1.3. Při stanovení délky, šířky a výšky se neberou v úvahu zařízení a vybavení uvedená v dodatku 1.“;

2) část B se mění takto:

a) bod 1.3 se nahrazuje tímto:

„1.3. Při stanovení délky, šířky a výšky se neberou v úvahu zařízení a vybavení uvedená v dodatku 1.“;

b) vkládají se nové body 1.3.1 až 1.3.1.3, které znějí:

„1.3.1 Další požadavky na aerodynamická zařízení uvedená v dodatku 1

1.3.1.1 Aerodynamická zařízení a vybavení, jejichž délka v pracovní poloze nepřesahuje 500 mm, nezvětšují celkový použitelný nákladový prostor. Musí být konstruována takovým způsobem, aby bylo možné je zajistit v zatažené nebo složené poloze a v pracovní poloze. Dále musí být taková zařízení a vybavení konstruována takovým způsobem, že když vozidlo stojí, lze je zatáhnout nebo složit tak, aby maximální přípustná šířka vozidla uvedená v bodě 1.1.2 nebyla na žádné z obou stran vozidla překročena o více než 25 mm a maximální přípustná délka vozidla uvedená v bodě 1.1.1 nebyla překročena o více než 200 mm, což je povoleno pouze od výšky nejméně 1 050 mm nad zemí, a nezhoršovala tak možnost využít vozidlo v rámci intermodální dopravy. Kromě toho musí být splněny požadavky uvedené v bodech 1.3.1.1.1 a 1.3.1.1.3.

1.3.1.1.1 Zařízení a vybavení musí mít schválení typu v souladu s tímto nařízením.

1.3.1.1.2 Obsluha musí mít možnost měnit polohu aerodynamických zařízení a vybavení a zatahovat nebo skládat je působením manuální síly nepřesahující 40 daN. Kromě toho to lze rovněž učinit automaticky.

1.3.1.1.3 Dotyčná zařízení a vybavení nemusí být možno zatahovat nebo skládat, pokud jsou za všech podmínek zcela splněny požadavky na maximální rozměry.

1.3.1.2 Aerodynamická zařízení a vybavení, jejichž délka v pracovní poloze přesahuje 500 mm, nezvětšují celkový použitelný nákladový prostor. Musí být konstruována takovým způsobem, aby bylo možné je zajistit jak v zatažené nebo složené poloze, tak v pracovní poloze. Dále musí být taková zařízení konstruována takovým způsobem, že když vozidlo stojí, lze je zatáhnout nebo složit tak, aby maximální přípustná šířka vozidla uvedená v bodě 1.1.2 nebyla na žádné z obou stran vozidla překročena o více než 25 mm a maximální přípustná délka vozidla uvedená v bodě 1.1.1 nebyla překročena o více než 200 mm, což je povoleno pouze od výšky nejméně 1 050 mm nad zemí, a nezhoršovala tak možnost využít vozidlo v rámci intermodální dopravy. Kromě toho musí být splněny požadavky uvedené v bodech 1.3.1.2.1 až 1.3.1.2.4.

1.3.1.2.1 Zařízení a vybavení musí mít schválení typu v souladu s tímto nařízením.

1.3.1.2.2 Obsluha musí mít možnost měnit polohu aerodynamických zařízení a vybavení a zatahovat nebo skládat je působením manuální síly nepřesahující 40 daN. Kromě toho to lze rovněž učinit automaticky.

1.3.1.2.3 Každý hlavní svislý prvek nebo kombinace prvků a hlavní vodorovný prvek nebo kombinace prvků, které tvoří dotyčné zařízení a vybavení, musí po namontování na vozidlo a v pracovní poloze odolat svislé a vodorovné tažné a tlačné síle 200 daN ± 10 %, která staticky působí postupně ve směru nahoru, dolů, vlevo a vpravo na geometrický střed příslušné kolmé promítací roviny při maximálním tlaku 2,0 MPa. Zařízení a vybavení se mohou deformovat, ale systém pro nastavení a zajištění se v důsledku působících sil nesmí uvolnit. Deformace musí být omezena tak, aby bylo zajištěno, že maximální přípustná šířka vozidla není na žádné straně vozidla překročena o více než 25 mm, a to během zkoušky ani po ní.

1.3.1.2.4 Každý hlavní svislý prvek nebo kombinace prvků a hlavní vodorovný prvek nebo kombinace prvků, které tvoří dotyčné zařízení a vybavení, musí rovněž v zatažené nebo složené poloze odolat vodorovné tažné síle 200 daN ± 10 %, síle 200 daN ± 10 %, která staticky působí podélně směrem dozadu na geometrický střed příslušné kolmé promítací roviny při maximálním tlaku 2,0 MPa. Zařízení a vybavení se mohou deformovat, ale systém pro nastavení a zajištění se v důsledku působících sil nesmí uvolnit. Deformace musí být omezena tak, aby bylo zajištěno, že maximální přípustná šířka vozidla není na žádné z obou stran vozidla překročena o více než 25 mm a maximální povolená délka vozidla není překročena o více než 200 mm.

1.3.1.3 Technická zkušebna ke spokojenosti schvalovacího orgánu ověří, že aerodynamická zařízení a vybavení nacházející se jak v pracovní poloze, tak v zatažené nebo složené poloze významně nezhoršují chlazení a větrání hnacího ústrojí, výfukového systému a kabiny. Veškeré ostatní příslušné požadavky týkající se systémů vozidla musí být zcela splněny, ať už se zařízení a vybavení nacházejí ve své pracovní poloze, nebo v zatažené či složené poloze.

Odchylně od příslušných požadavků týkajících se ochrany proti podjetí zezadu lze vodorovné vzdálenosti mezi zadní částí zařízení na ochranu proti podjetí zezadu a zadním okrajem vozidla opatřeným aerodynamickými zařízeními a vybavením měřit bez přihlédnutí k dotyčným zařízením a vybavení za podmínky, že jsou delší než 200 mm a jsou v pracovní konfiguraci a že základní části prvků umístěných ve výšce ≤ 2,0 m nad vozovkou, měřeno za podmínek nenaloženého vozidla, jsou vyrobeny z materiálu o tvrdosti přesahující 60 jednotek stupnice Shore (A). Při stanovování tvrdosti se nepřihlíží k úzkému žebrování, trubkám a kovovému drátu tvořícím rám nebo podklad, který nese základní části jednotlivých prvků. Nicméně aby se zabránilo nebezpečí poranění a průniku ostatních vozidel v případě srážky, nesmí být konce těchto žebrování, trubek a kovového drátu nasměrovány dozadu, ať už se dotyčná zařízení a vybavení nacházejí v zatažené či složené poloze, nebo v pracovní poloze.

Jako alternativa k odchylce uvedené v předchozím odstavci lze vodorovné vzdálenosti mezi zadní částí zařízení na ochranu proti podjetí zezadu a zadním okrajem vozidla opatřeným aerodynamickými zařízeními a vybavením měřit bez přihlédnutí k aerodynamickým zařízením a vybavení za podmínky, že jsou delší než 200 mm a jsou v pracovní konfiguraci a že jsou tato zařízení nebo vybavení v souladu s ustanoveními o zkouškách uvedenými v dodatku 4.

Vodorovné vzdálenosti mezi zadní částí zařízení na ochranu proti podjetí zezadu a zadním okrajem vozidla se však měří s aerodynamickými zařízeními a vybavením v zatažené nebo složené poloze, případně je nutno zohlednit výslednou délku přesahu v souladu s bodem 1.6.1 dodatku 4, jestliže je tato délka větší než délka dotyčného zařízení a vybavení v zatažené nebo složené poloze.“;

c) vkládají se nové body 2.1.3, 2.1.3.1 a 2.1.3.2, které znějí:

„2.1.3 U motorových vozidel na alternativní paliva nebo s nulovými emisemi:

2.1.3.1 Dodatečná hmotnost potřebná pro technologii alternativního paliva nebo technologii zajišťující nulové emise v souladu s body 2.3 a 2.4 přílohy I směrnice 96/53/ES se stanoví na základě dokumentace předložené výrobcem. Správnost uvedených informací ověří technická zkušebna ke spokojenosti schvalovacího orgánu.

2.1.3.2 Výrobce uvede následující doplňkový symbol, jakož i hodnotu dodatečné hmotnosti pod povinnými nápisy na povinném štítku výrobce nebo vedle nich, vně jasně vyznačeného obdélníku, který obsahuje pouze povinné údaje.

„96/53/EC ARTICLE 10B COMPLIANT – XXXX KG“

Výška znaků symbolu a udané hodnoty nesmí být menší než 4 mm.

Až do zavedení zvláštní položky v prohlášení o shodě se navíc hodnota dodatečné hmotnosti musí uvádět v „poznámkách“ v prohlášení o shodě, aby bylo možno tyto informace zahrnout do palubních dokladů o registraci vozidla.“;

d) vkládá se nový bod 2.2.5.1, který zní:

„2.2.5.1 U kloubového vozidla, které má nejméně 4 nápravy třídy I a má dvě řízené nápravy, nesmí být hmotnost odpovídající zatížení přední řízené nápravy (předních řízených náprav) v žádném případě menší než 15 % technicky přípustné maximální hmotnosti naloženého vozidla „M“.“;

e) v bodě 6.1 se doplňuje nová věta, která zní:

„Požadavky stanovené v tomto bodě se nevztahují na výhradně elektrický režim jízdy hybridních elektrických vozidel.“;

f) bod 6.2 se nahrazuje tímto:

„6.2 Výkon motoru se měří podle předpisu EHK OSN č. 85 (*).

(*) Úř. věst. L 326, 24.11.2006, s. 55.“;

g) v bodě 7.1.1 se doplňuje nová věta, která zní:

„Pokud je vozidlo vybaveno aerodynamickými zařízeními nebo vybavením podle bodů 1.3.1.1 a 1.3.1.2, musí být tato zařízení a vybavení v provozní a pracovní poloze.“;

h) vkládá se nový bod 7.4, který zní:

„7.4 Se souhlasem technické zkušebny a schvalovacího orgánu lze požadavky na manévrovací schopnosti prokázat numerickou simulací v souladu s přílohou XVI směrnice 2007/46/ES. V případě pochybností může technická zkušebna nebo schvalovací orgán požadovat provedení fyzické zkoušky v plném rozsahu.“;

i) v bodě 8.1.1 se doplňuje nová věta, která zní:

„Pokud je vozidlo vybaveno aerodynamickými zařízeními nebo vybavením podle bodů 1.3.1.1 a 1.3.1.2, musí být tato zařízení a vybavení v provozní a pracovní poloze.“;

j) doplňuje se nový bod 8.3, který zní:

„8.3 Se souhlasem technické zkušebny a schvalovacího orgánu lze požadavky na maximální vybočení zádi vozidla prokázat numerickou simulací v souladu s přílohou XVI směrnice 2007/46/ES. V případě pochybností může technická zkušebna nebo schvalovací orgán požadovat provedení fyzické zkoušky v plném rozsahu.“;

3) část C se mění takto:

a) v bodě 1.1.2 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) 2,60 m v případě vozidel s karosérií s izolovanými stěnami o tloušťce minimálně 45 mm, která mají kód karosérie 04 nebo 05 uvedený v dodatku 2 k příloze II směrnice 2007/46/ES.“;

b) bod 1.3 se nahrazuje tímto:

„1.3. Při stanovení délky, šířky a výšky se neberou v úvahu zařízení a vybavení uvedená v dodatku 1.“;

c) vkládají se nové body 1.3.1 až 1.4.2, které znějí:

„1.3.1 Další požadavky na aerodynamická zařízení uvedená v dodatku 1

1.3.1.1 Aerodynamická zařízení a vybavení, jejichž délka v pracovní poloze nepřesahuje 500 mm, nezvětšují použitelnou délku nákladového prostoru. Musí být konstruována takovým způsobem, aby bylo možné je zajistit jak v zatažené nebo složené poloze, tak v pracovní poloze. Dále musí být taková zařízení a vybavení konstruována takovým způsobem, že když vozidlo stojí, lze je zatáhnout nebo složit tak, aby maximální přípustná šířka vozidla nebyla na žádné z obou stran vozidla překročena o více než 25 mm a maximální přípustná délka vozidla nebyla překročena o více než 200 mm, což je povoleno pouze od výšky nejméně 1 050 mm nad zemí, a nezhoršovala tak možnost využít vozidlo v rámci intermodální dopravy. Kromě toho musí být splněny požadavky uvedené v bodech 1.3.1.1.1 a 1.3.1.1.3.

1.3.1.1.1 Zařízení a vybavení musí mít schválení typu v souladu s tímto nařízením.

1.3.1.1.2 Obsluha musí mít možnost měnit polohu aerodynamických zařízení a vybavení a zatahovat nebo skládat je působením manuální síly nepřesahující 40 daN. Kromě toho to lze rovněž učinit automaticky.

1.3.1.1.3 Dotyčná zařízení a vybavení nemusí být možno zatahovat nebo skládat, pokud jsou za všech podmínek zcela splněny požadavky na maximální rozměry.

1.3.1.2 Aerodynamická zařízení a vybavení, jejichž délka v pracovní poloze přesahuje 500 mm, nezvětšují použitelnou délku nákladového prostoru. Musí být konstruována takovým způsobem, aby bylo možné je zajistit jak v zatažené nebo složené poloze, tak v pracovní poloze. Dále musí být taková zařízení konstruována takovým způsobem, že když vozidlo stojí, lze je zatáhnout nebo složit tak, aby maximální přípustná šířka vozidla nebyla na žádné z obou stran vozidla překročena o více než 25 mm a maximální přípustná délka vozidla nebyla překročena o více než 200 mm, což je povoleno pouze od výšky nejméně 1 050 mm nad zemí, a nezhoršovala tak možnost využít vozidlo v rámci intermodální dopravy. Kromě toho musí být splněny požadavky uvedené v bodech 1.3.1.2.1 až 1.3.1.2.4 níže.

1.3.1.2.1 Zařízení a vybavení musí mít schválení typu v souladu s tímto nařízením.

1.3.1.2.2 Obsluha musí mít možnost měnit polohu aerodynamických zařízení a vybavení a zatahovat nebo skládat je působením manuální síly nepřesahující 40 daN. Kromě toho to lze rovněž učinit automaticky.

1.3.1.2.3 Každý hlavní svislý prvek nebo kombinace prvků a hlavní vodorovný prvek nebo kombinace prvků, které tvoří dotyčné zařízení a vybavení, musí po namontování na vozidlo a v pracovní poloze odolat svislé a vodorovné tažné a tlačné síle, síle 200 daN ± 10 %, která staticky působí postupně ve směru nahoru, dolů, vlevo a vpravo na geometrický střed příslušné kolmé promítací roviny při maximálním tlaku 2,0 MPa. Zařízení a vybavení se mohou deformovat, ale systém pro nastavení a zajištění se v důsledku působících sil nesmí uvolnit. Deformace musí být omezena tak, aby bylo zajištěno, že maximální přípustná šířka vozidla není na žádné straně vozidla překročena o více než 25 mm, a to během zkoušky ani po ní.

1.3.1.2.4 Každý hlavní svislý prvek nebo kombinace prvků a hlavní vodorovný prvek nebo kombinace prvků, které tvoří dotyčné zařízení a vybavení, musí rovněž v zatažené nebo složené poloze odolat vodorovné tažné síle 200 daN ± 10 %, která staticky působí podélně směrem dozadu na geometrický střed příslušné kolmé promítací roviny při maximálním tlaku 2,0 MPa. Zařízení a vybavení se mohou deformovat, ale systém pro nastavení a zajištění se v důsledku působících sil nesmí uvolnit. Deformace musí být omezena tak, aby bylo zajištěno, že maximální přípustná šířka vozidla není na žádné z obou stran vozidla překročena o více než 25 mm a maximální povolená délka vozidla není překročena o více než 200 mm.

1.3.1.3 V příslušných případech musí být aerodynamická zařízení a vybavení kabin konstruována takovým způsobem, aby jak v zatažené nebo složené poloze, tak v pracovní poloze nebyla na žádné z obou stran vozidla překročena maximální přípustná šířka vozidla o více než 25 mm a aby nezhoršovala možnost využít vozidlo v rámci intermodální dopravy. Kromě toho musí být splněny požadavky uvedené v bodech 1.3.1.3.1 až 1.3.1.3.4 níže.

1.3.1.3.1 Aerodynamická zařízení a vybavení pro kabiny musí mít schválení typu v souladu s tímto nařízením.

1.3.1.3.2 V příslušných případech se nesmí žádná část zařízení a vybavení po montáži na vozidlo, a to jak v zatažené nebo složené poloze, tak v pracovní poloze, nacházet nad dolní hranou čelního skla s výjimkou případu, že na ni řidič nemá přímý výhled z důvodu přístrojové desky nebo jiné standardní vnitřní výbavy.

1.3.1.3.3 Zařízení a vybavení musí být pokryta materiálem pohlcujícím energii. Nebo musí být zařízení a vybavení tvořena materiálem o tvrdosti přesahující 60 jednotek stupnice Shore (A) v souladu s bodem 1.3.1.4.

1.3.1.3.4 Zařízení a vybavení nesmí být konstruována z materiálu, který je náchylný k lámání na ostré úlomky nebo k vytváření zubatých okrajů.

1.3.1.4 Technická zkušebna ke spokojenosti schvalovacího orgánu ověří, že aerodynamická zařízení a vybavení uvedená v bodech 1.3.1.1, 1.3.1.2 a 1.3.1.3, nacházející se jak v pracovní poloze, tak v zatažené nebo složené poloze, nezhoršují výhled řidiče směrem dopředu a funkce ostřikování a stírání čelního skla, ani významně nezhoršují chlazení a větrání hnacího ústrojí, výfukového systému, brzdového systému, kabiny a nákladového prostoru. Veškeré ostatní příslušné požadavky týkající se systémů vozidla musí být zcela splněny, ať už se zařízení a vybavení nacházejí ve své pracovní poloze, nebo v zatažené či složené poloze.

Odchylně od příslušných požadavků týkajících se ochrany proti podjetí zepředu lze vodorovné vzdálenosti mezi předním okrajem vozidla opatřeným aerodynamickými zařízeními a vybavením a jeho zařízením proti podjetí zepředu, jakož i zadní částí zařízení na ochranu proti podjetí zezadu a zadním okrajem vozidla opatřeným aerodynamickými zařízeními a vybavením měřit bez přihlédnutí k dotyčným zařízením a vybavení za podmínky, že na zadním okraji vozidla přesahují o 200 mm do délky a jsou v pracovní konfiguraci a že základní části prvků umístěných ve výšce ≤ 2,0 m nad vozovkou, měřeno za podmínek nenaloženého vozidla, na předním i zadním okraji vozidla jsou vyrobeny z materiálu o tvrdosti přesahující 60 jednotek stupnice Shore (A). Při stanovování tvrdosti se nepřihlíží k úzkému žebrování, trubkám a kovovému drátu tvořícím rám nebo podklad, který nese základní části jednotlivých prvků. Nicméně aby se zabránilo nebezpečí poranění a průniku ostatních vozidel v případě srážky, nesmí být konce těchto žebrování, trubek a kovového drátu nasměrovány na přední straně vozidla dopředu a na zadní straně vozidla dozadu, ať už se zařízení a vybavení nachází v zatažené či složené poloze, nebo v pracovní poloze.

Jako alternativa k odchylce týkající se zařízení na ochranu proti podjetí zezadu uvedené v předchozím odstavci lze vodorovné vzdálenosti mezi zadní částí zařízení na ochranu proti podjetí zezadu a zadním okrajem vozidla opatřeným aerodynamickými zařízeními a vybavením měřit bez přihlédnutí k aerodynamickým zařízením a vybavení za podmínky, že přesahují o 200 mm do délky a jsou v pracovní konfiguraci a že jsou tato zařízení nebo vybavení v souladu s ustanoveními o zkouškách uvedenými v dodatku 4.

Vodorovné vzdálenosti mezi zadní částí zařízení na ochranu proti podjetí zezadu a zadním okrajem vozidla se však měří s aerodynamickými zařízeními a vybavením v zatažené nebo složené poloze, případně je nutno zohlednit výslednou délku přesahu v souladu s bodem 1.6.1 dodatku 4, jestliže je tato délka větší než délka dotyčného zařízení a vybavení v zatažené nebo složené poloze.

1.4 Prodloužené kabiny

1.4.1 Pokud čelní plocha místa kabiny motorového vozidla, včetně všech vnějších výčnělků například podvozku, nárazníků, krytů kol a kol, v plném rozsahu splňuje parametry trojrozměrného pláště stanovené v dodatku 5 a délka nákladového prostoru nepřesahuje 10,5 m, může vozidlo přesahovat maximální povolenou délku stanovenou v bodě 1.1.1.

1.4.2 V případě podle bodu 1.4.1 uvede výrobce následující doplňkový symbol pod povinnými nápisy na povinném štítku výrobce nebo vedle nich, vně jasně vyznačeného obdélníku, který obsahuje pouze povinné údaje.

„96/53/EC ARTICLE 9A COMPLIANT“

Výška znaků symbolu musí být nejméně 4 mm. Text „96/53/EC ARTICLE 9A COMPLIANT“ se rovněž uvede v „poznámkách“ v prohlášení o shodě, aby bylo možno tyto informace zahrnout do palubních dokladů o registraci vozidla.“;

d) vkládají se nové body 2.1.4, 2.1.4.1 a 2.1.4.2, které znějí:

„2.1.4 U motorových vozidel na alternativní paliva nebo s nulovými emisemi:

2.1.4.1 Dodatečná hmotnost potřebná pro technologii alternativního paliva nebo technologii zajišťující nulové emise v souladu s bodem 2.3 přílohy I směrnice 96/53/ES se stanoví na základě dokumentace předložené výrobcem. Správnost uvedených informací ověří technická zkušebna ke spokojenosti schvalovacího orgánu.

2.1.4.2 Výrobce uvede následující doplňkový symbol, jakož i hodnotu dodatečné hmotnosti pod povinnými nápisy na povinném štítku výrobce nebo vedle nich, vně jasně vyznačeného obdélníku, který obsahuje pouze povinné údaje.

„96/53/EC ARTICLE 10B COMPLIANT – XXXX KG“

Výška znaků symbolu a udávané hodnoty nesmí být menší než 4 mm.

Až do zavedení zvláštní položky v prohlášení o shodě se navíc hodnota dodatečné hmotnosti musí uvádět v „poznámkách“ v prohlášení o shodě, aby bylo možno tyto informace zahrnout do palubních dokladů o registraci vozidla.“;

e) vkládá se nový bod 5.1.2, který zní:

„5.1.2. Požadavky stanovené v bodech 5.1 a 5.1.1 se nevztahují na výhradně elektrický režim jízdy hybridních elektrických vozidel.“;

f) bod 5.2 se nahrazuje tímto:

„5.2 Výkon motoru se měří podle předpisu EHK OSN č. 85.“;

g) v bodě 6.1.1 se doplňuje nová věta, která zní:

„Pokud je vozidlo vybaveno aerodynamickými zařízeními nebo vybavením podle bodů 1.3.1.1, 1.3.1.2 a 1.3.1.3, musí být tato zařízení a vybavení v provozní a pracovní poloze, případně – u zařízení a vybavení podle bodu 1.3.1.3 – v pevné pracovní poloze.“;

h) vkládá se nový bod 6.4, který zní:

„6.4 Se souhlasem technické zkušebny a schvalovacího orgánu lze požadavky na manévrovací schopnosti prokázat numerickou simulací v souladu s přílohou XVI směrnice 2007/46/ES. V případě pochybností může technická zkušebna nebo schvalovací orgán požadovat provedení fyzické zkoušky v plném rozsahu.“;

i) v bodě 7.1 se doplňuje nová věta, která zní:

„Pokud je vozidlo vybaveno aerodynamickými zařízeními nebo vybavením podle bodů 1.3.1.1, 1.3.1.2 a 1.3.1.3, musí být tato zařízení a vybavení v provozní a pracovní poloze.“;

j) doplňuje se nový bod 7.3, který zní:

„7.3 Se souhlasem technické zkušebny a schvalovacího orgánu lze požadavky na maximální vybočení zádi vozidla prokázat numerickou simulací v souladu s přílohou XVI směrnice 2007/46/ES. V případě pochybností může technická zkušebna nebo schvalovací orgán požadovat provedení fyzické zkoušky v plném rozsahu.“;

4) část D se mění takto:

a) v bodě 1.1.2 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) 2,60 m v případě vozidel s karosérií s izolovanými stěnami o tloušťce minimálně 45 mm, která mají kód karosérie 04 nebo 05 uvedený v dodatku 2 k příloze II směrnice 2007/46/ES.“;

b) bod 1.4 se nahrazuje tímto:

„1.4 Při stanovení délky, šířky a výšky se neberou v úvahu zařízení a vybavení uvedená v dodatku 1.“;

c) vkládají se nové body 1.4.1 až 1.4.1.3, které znějí:

„1.4.1 Další požadavky na aerodynamická zařízení uvedená v dodatku 1

1.4.1.1 Aerodynamická zařízení a vybavení, jejichž délka v pracovní poloze nepřesahuje 500 mm, nezvětšují použitelnou délku nákladového prostoru. Musí být konstruována takovým způsobem, aby bylo možné je zajistit jak v zatažené nebo složené poloze, tak v pracovní poloze. Dále musí být taková zařízení a vybavení konstruována takovým způsobem, že když vozidlo stojí, lze je zatáhnout nebo složit tak, aby maximální přípustná šířka vozidla nebyla na žádné z obou stran vozidla překročena o více než 25 mm a maximální přípustná délka vozidla nebyla překročena o více než 200 mm, což je povoleno pouze od výšky nejméně 1 050 mm nad zemí, a nezhoršovala tak možnost využít vozidlo v rámci intermodální dopravy. Kromě toho musí být splněny požadavky uvedené v bodech 1.4.1.1.1 až 1.4.1.1.3.

1.4.1.1.1 Zařízení a vybavení musí mít schválení typu v souladu s tímto nařízením.

1.4.1.1.2 Obsluha musí mít možnost měnit polohu aerodynamických zařízení a vybavení a zatahovat a skládat je působením manuální síly nepřesahující 40 daN. Kromě toho to lze rovněž učinit automaticky.

1.4.1.1.3 Dotyčná zařízení a vybavení nemusí být možno zatahovat nebo skládat, pokud jsou za všech podmínek zcela splněny požadavky na maximální rozměry.

1.4.1.2 Aerodynamická zařízení a vybavení, jejichž délka v pracovní poloze přesahuje 500 mm, nezvětšují použitelnou délku nákladového prostoru. Musí být konstruována takovým způsobem, aby bylo možné je zajistit jak v zatažené nebo složené poloze, tak v pracovní poloze. Dále musí být taková zařízení konstruována takovým způsobem, že když vozidlo stojí, lze je zatáhnout nebo složit tak, aby maximální přípustná šířka vozidla nebyla na žádné z obou stran vozidla překročena o více než 25 mm a maximální přípustná délka vozidla nebyla překročena o více než 200 mm, což je povoleno pouze od výšky nejméně 1 050 mm nad zemí, a nezhoršovala tak možnost využít vozidlo v rámci intermodální dopravy. Kromě toho musí být splněny požadavky uvedené v bodech 1.4.1.2.1 až 1.4.1.2.4.

1.4.1.2.1 Zařízení a vybavení musí mít schválení typu v souladu s tímto nařízením.

1.4.1.2.2 Obsluha musí mít možnost měnit polohu aerodynamických zařízení a vybavení a zatahovat nebo skládat je působením manuální síly nepřesahující 40 daN. Kromě toho to lze rovněž učinit automaticky.

1.4.1.2.3 Každý hlavní svislý prvek nebo kombinace prvků a hlavní vodorovný prvek nebo kombinace prvků, které tvoří dotyčné zařízení a vybavení, musí po namontování na vozidlo a v pracovní poloze odolat svislé a vodorovné tažné a tlačné síle 200 daN ± 10 %, která staticky působí postupně ve směru nahoru, dolů, vlevo a vpravo na geometrický střed příslušné kolmé promítací roviny při maximálním tlaku 2,0 MPa. Zařízení a vybavení se mohou deformovat, ale systém pro nastavení a zajištění se v důsledku působících sil nesmí uvolnit. Deformace musí být omezena tak, aby bylo zajištěno, že maximální přípustná šířka vozidla není na žádné straně vozidla překročena o více než 25 mm, a to během zkoušky ani po ní.

1.4.1.2.4 Každý hlavní svislý prvek nebo kombinace prvků a hlavní vodorovný prvek nebo kombinace prvků, které tvoří zařízení a vybavení, musí rovněž v zatažené nebo složené poloze odolat vodorovné tažné síle 200 daN ± 10 %, která staticky působí podélně směrem dozadu na geometrický střed příslušné kolmé promítací roviny při maximálním tlaku 2,0 MPa. Zařízení a vybavení se mohou deformovat, ale systém pro nastavení a zajištění se v důsledku působících sil nesmí uvolnit. Deformace musí být omezena tak, aby bylo zajištěno, že maximální přípustná šířka vozidla není na žádné z obou stran vozidla překročena o více než 25 mm a maximální povolená délka vozidla není překročena o více než 200 mm.

1.4.1.3 Technická zkušebna ke spokojenosti schvalovacího orgánu ověří, že aerodynamická zařízení a vybavení nacházející se jak v pracovní poloze, tak v zatažené nebo složené poloze zcela neblokuje větrání nákladového prostoru. Veškeré ostatní příslušné požadavky týkající se systémů vozidla musí být zcela splněny, ať už se dotyčná zařízení a vybavení nacházejí ve své pracovní poloze, nebo v zatažené či složené poloze.

Odchylně od příslušných požadavků týkajících se ochrany proti podjetí zezadu lze vodorovné vzdálenosti mezi zadní částí zařízení na ochranu proti podjetí zezadu a zadním okrajem vozidla opatřeným aerodynamickými zařízeními a vybavením měřit bez přihlédnutí k dotyčným zařízením a vybavení za podmínky, že jsou delší než 200 mm a jsou v pracovní konfiguraci a že základní části prvků umístěných ve výšce ≤ 2,0 m nad vozovkou, měřeno za podmínek nenaloženého vozidla, jsou vyrobeny z materiálu o tvrdosti přesahující 60 jednotek stupnice Shore (A). Při stanovování tvrdosti se nepřihlíží k úzkému žebrování, trubkám a kovovému drátu tvořícím rám nebo podklad, který nese základní části jednotlivých prvků. Nicméně aby se zabránilo nebezpečí poranění a průniku ostatních vozidel v případě srážky, nesmí být konce těchto žebrování, trubek a kovového drátu nasměrovány na zadní straně vozidla dozadu, ať už se zařízení a vybavení nachází v zatažené či složené poloze, nebo v pracovní poloze.

Jako alternativa k odchylce uvedené v předchozím odstavci lze vodorovné vzdálenosti mezi zadní částí zařízení na ochranu proti podjetí zezadu a zadním okrajem vozidla opatřeným aerodynamickými zařízeními a vybavením měřit bez přihlédnutí k aerodynamickým zařízením a vybavení za podmínky, že jsou delší než 200 mm a jsou v pracovní konfiguraci a že jsou tato zařízení nebo vybavení v souladu s ustanoveními o zkouškách uvedenými v dodatku 4.

Vodorovné vzdálenosti mezi zadní částí zařízení na ochranu proti podjetí zezadu a zadním okrajem vozidla se však měří s aerodynamickými zařízeními a vybavením v zatažené nebo složené poloze, případně je nutno zohlednit výslednou délku přesahu v souladu s bodem 1.6.1 dodatku 4, jestliže je tato délka větší než délka dotyčného zařízení a vybavení v zatažené nebo složené poloze.“;

d) bod 2.2.1 se nahrazuje tímto:

„2.2.1 Součet maximální technicky přípustné hmotnosti v předním bodě spojení a maximální technicky přípustné hmotnosti na jednotlivé nápravy a/nebo skupinu (skupiny) náprav a maximální technicky přípustné hmotnosti v zadním bodě spojení nesmí být menší než maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla.

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

e) v bodě 3.1 se doplňuje nová věta, která zní:

„Pokud je přívěs nebo návěs vybaven aerodynamickými zařízeními nebo vybavením podle bodů 1.4.1.1 nebo 1.4.1.2, musí být tato zařízení a vybavení v pracovní a provozní poloze.“

f) bod 3.2 se nahrazuje tímto:

„3.2 U návěsu, který není vybaven aerodynamickými zařízeními nebo vybavením podle bodu 1.4.1.1 nebo 1.4.1.2, se požadavek stanovený v bodě 3.1 považuje za splněný, splňuje-li referenční rozvor jeho náprav (RWB) tento požadavek:

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

kde:

"*RWB*" je vzdálenost mezi osou návěsného čepu a střednicí neřízených náprav a

"*W*" je šířka návěsu";

5) dodatek 1 se mění takto:

a) body 1 a 2 se nahrazují tímto:

„1. S výhradou dodatečných omezení uvedených v následujících tabulkách se při stanovení a výpočtu krajních rozměrů nemusí brát v úvahu zařízení a vybavení uvedená v tabulkách I, II a III, jsou-li splněny tyto požadavky:

a) jsou-li na přední části namontována nějaká zařízení, s výjimkou aerodynamických zařízení a vybavení kabin, celkový přesah těchto zařízení nesmí překročit 250 mm;

b) celkový přesah zařízení a vybavení přidaných k délce vozidla, s výjimkou aerodynamických zařízení a vybavení, nesmí překročit 750 mm;

c) celkový přesah zařízení a vybavení přidaných k šířce vozidla nesmí překročit 100 mm.

2. Požadavky stanovené v odst. 1 písm. a), b) a c) se nevztahují na zařízení pro nepřímý výhled.";

b) Tabulka I se mění takto:

i) řádek s číslem položky 6 se nahrazuje tímto:

„6.	Mechanická spojovací zařízení	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—"

ii) řádek s číslem položky 18 se nahrazuje tímto:

„18.	Aerodynamická zařízení a vybavení	—	X	X	—	X	X	—	—	X	X"

iii) doplňuje se nový řádek s číslem položky 19, který zní:

„19.	Antény používané pro komunikaci mezi vozidly navzájem nebo mezi vozidlem a infrastrukturou	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X"

c) Tabulka II se mění takto:

i) řádek s číslem položky 11 se nahrazuje tímto:

„11.	Aerodynamická zařízení a vybavení Šířka vozidla, včetně šířky klimatizované karosérie s izolovanými stěnami, nesmí přesahovat 2 600 mm včetně změřených výčnělků, přičemž zařízení a vybavení jsou upevněna jak v zatažené nebo složené poloze, tak v provozní poloze.	-	X	X	—	X	X	—	—	X	X“;

ii) doplňuje se nový řádek s číslem položky 18, který zní:

„18.	Antény používané pro komunikaci mezi vozidly navzájem nebo mezi vozidlem a infrastrukturou	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X“

iii) doplňuje se nový řádek s číslem položky 19, který zní:

„19.	Ohebné hadice systémů monitorování tlaku v pneumatikách za předpokladu, že na žádné z obou stran nepřesahují krajní šířku vozidla o více než 70 mm.						X			X	X“;

d) Tabulka IIIse nahrazuje tímto:

„TABULKA III

Výška vozidla

		M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
1.	Antény používané pro rádiový přijímač, navigaci, komunikaci mezi vozidly navzájem nebo mezi vozidlem a infrastrukturou	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.	Pantografy nebo trolejové sběrače ve zdvižené poloze	—	—	X	—	—	X	—	—	—	—“

6) doplňují se nové dodatky 4 a 5, které znějí:

‘Dodatek 4

Nárazové zkoušky aerodynamického zařízení a vybavení

1. Zkušební podmínky pro aerodynamická zařízení a vybavení

1.1 Na žádost výrobce se provede zkouška na jednom z následujících předmětů:

1.1.1 na vozidle typu, pro který je aerodynamické zařízení a vybavení určeno;

1.1.2 na části karosérie vozidla typu, pro který je aerodynamické zařízení a vybavení určeno; tato část musí být reprezentativní pro daný typ (dané typy) vozidla;

1.1.3 na pevné stěně.

1.2 Pokud se zkouška provádí podle bodů 1.1.2 a 1.1.3, musí být části, které se používají pro připojení aerodynamických zařízení a vybavení k části karosérie vozidla nebo k pevné stěně rovnocenné částem, které se používají k upevnění aerodynamického zařízení a vybavení při jeho montáži na vozidlo. Ke každému zařízení musí být přiložen návod k montáži a návod k obsluze, který kterékoli odborně způsobilé osobě poskytuje dostatečné informace umožňující správnou montáž daného zařízení.

1.3 Na žádost výrobce může být zkušební postup popsaný v bodě 1.5 proveden numerickou simulací v souladu s přílohou XVI směrnice 2007/46/ES.

Matematický model se ověří pouze v případě, že je srovnatelný s podmínkami fyzického zkoušky. V tomto smyslu se provádí fyzická zkouška pro účely porovnání výsledků získaných při použití matematického modelu s výsledky fyzické zkoušky. Musí se prokázat srovnatelnost výsledků zkoušek. Výrobce vypracuje zprávu o ověření.

Jakákoli změna matematického modelu nebo softwaru, která by mohla způsobit neplatnost zprávy o ověření, vyžaduje provedení nového ověření v souladu s předchozím odstavcem.

1.4 Podmínky provádění zkoušek nebo simulací.

1.4.1 Vozidlo musí být v klidu na vodorovné, rovinné, pevné a hladké ploše.

1.4.2 Přední kola musí být v poloze pro jízdu v přímém směru.

1.4.3 Pneumatiky musí být nahuštěny na tlak doporučený výrobcem vozidla.

1.4.4 Vozidlo musí být nenaložené.

1.4.5 Je-li to zapotřebí pro dosažení zkušební síly požadované podle bodu 1.5.1.2, může být vozidlo jakýmkoli způsobem zadržováno. Tento způsob určuje výrobce vozidla.

1.4.6 Vozidla vybavená hydraulicko-pneumatickým, hydraulickým nebo pneumatickým odpružením nebo zařízením pro automatické vyvažování podle zátěže se zkouší s odpružením nebo uvedeným zařízením za běžných provozních podmínek určených jeho výrobcem.

1.5 Zkušební postup

1.5.1 Provedou se zkoušky s cílem posoudit, zda aerodynamické zařízení a vybavení poskytuje stanovenou úroveň deformace v důsledku sil působících rovnoběžně s podélnou osou vozidla, jak je uvedeno v bodě 1.6.1. Alternativně se zařízení může pod vlivem působící síly složit nebo zatáhnout. Splnění požadavku uvedeného v bodě 1.6.2 se ověřuje pomocí vhodných zkušebních trnů pro účely nárazové zkoušky. Zařízení používané k rozložení zkušební síly na stanovenou rovnou plochu musí být spojeno s ovladačem sil prostřednictvím otočného kloubu. V případech geometrické neslučitelnosti lze místo zařízení s rovnou plochou použít adaptér.

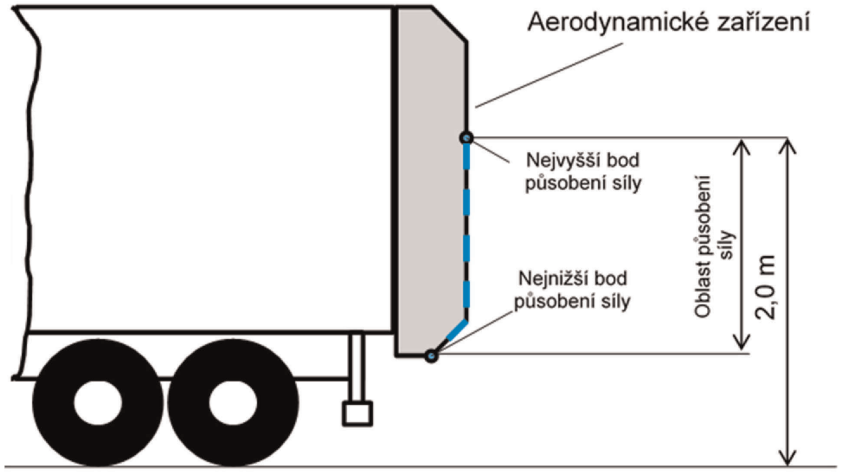
1.5.1.1 Síla působí rovnoběžně s podélnou osou vozidla přes plochu nebo adaptér o výšce nejvýše 250 mm a šířce nejvýše 200 mm, s poloměrem zaoblení 5 mm ± 1 mm na svislých hranách. Plocha nesmí být pevně uchycena k aerodynamickému zařízení a vybavení a musí být možné ji natáčet ve všech směrech. Jestliže se zkouška provádí na vozidle podle bodu 1.1.1, musí být výška spodního okraje plochy nebo adaptéru stanovena výrobcem v oblasti mezi nejnižším okrajem aerodynamického zařízení a vybavení a bodem horního okraje plochy nebo adaptéru, který není výše než 2,0 m nad vozovkou ve stavu namontování na vozidle (viz obrázek 1). Tento bod se u naloženého vozidla stanoví za použití maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla.

Pokud se zkouška provádí na části karosérie vozidla typu podle bodu 1.1.2 nebo na pevné stěně podle bodu 1.1.3, musí být výška středu plochy nebo adaptéru stanovena výrobcem v oblasti mezi nejnižším okrajem aerodynamického zařízení a vybavení a bodem, který představuje výšku maximálně 2,0 m nad vozovkou ve stavu namontování na vozidle u naloženého vozidla s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla (viz obrázek 2).

Přesné umístění středu plochy nebo adaptéru v oblasti působení sil stanoví výrobce. Pokud má aerodynamické zařízení a vybavení v oblasti působení sil různé stupně tuhosti (např. z důvodu výztuže, různých materiálů nebo tloušťky atd.), musí být umístění středu plochy nebo adaptéru umístěno v oblasti s nejvyšší odolností vůči vnějším silám v podélném směru vozidla.

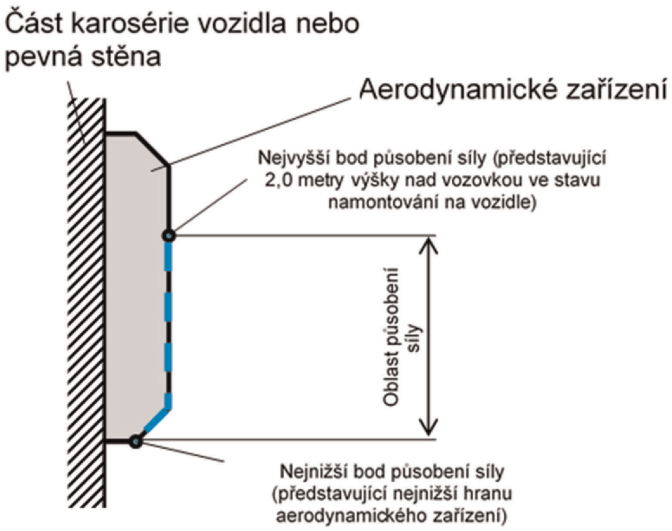
Obrázek 1

Výška zkušebního bodu



Obrázek 2

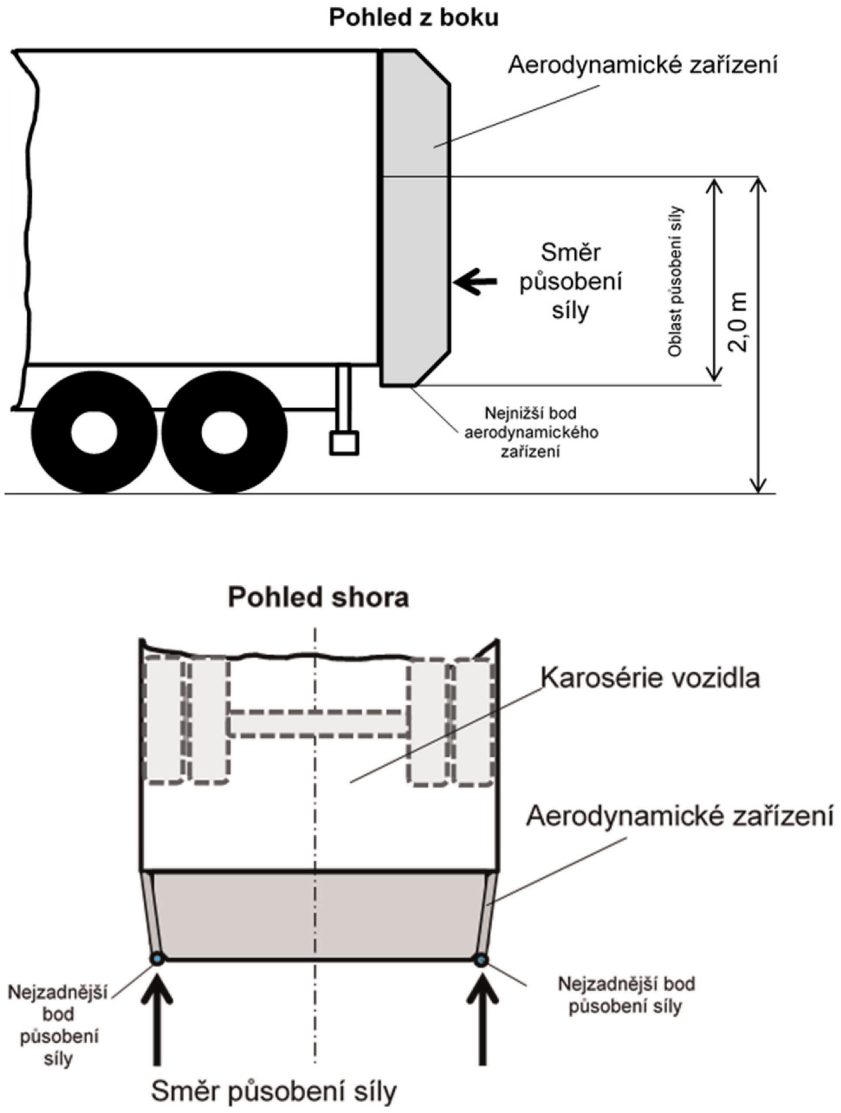
Příklad nastavení zkoušky



1.5.1.2 Vodorovnou silou ve výši maximálně 4000 N ± 400 N se působí postupně na dva body, které se nacházejí symetricky od středové osy vozidla nebo osy zařízení na zadním vnějším okraji aerodynamického zařízení a vybavení v úplně rozložené nebo pracovní poloze (viz obrázek 3). Pořadí, ve kterém se silami působí, může stanovit výrobce.

Obrázek 3

Působení síly



1.6 Požadavky

1.6.1 Aerodynamické zařízení a vybavení musí být namontováno tak, aby se během působení zkušebních sil podle bodu 1.5.1.2 deformovalo, zatáhlo nebo složilo, což bude mít za následek délku přesahu ≤ 200 mm, měřeno ve vodorovném podélném směru v bodech působení sil. Zaznamená se výsledná délka přesahu.

1.6.2 Aerodynamické zařízení a vybavení nesmí ohrozit uživatele ostatních vozidel při nárazu do zadní části vozidla a nesmí ovlivnit funkčnost zařízení na ochranu proti podjetí zezadu.

Dodatek 5

Trojrozměrný plášť kabiny

1. Obecný postup pro kontrolu shody motorového vozidla s parametry týkajícími se trojrozměrného pláště kabiny

1.1 Svislé hranice oblasti pro posuzování kabiny motorového vozidla

1.1.1 Maximální šířka vozidla v místě kabiny W_c se přenese před svislou příčnou rovinu na úrovni nejpřednější nápravy motorového vozidla. Pro účely tohoto měření se neberou v úvahu položky uvedené v dodatku 1.

1.1.2 Oblast pro posuzování místa kabiny motorového vozidla se bere v úvahu tak, aby odpovídala maximální šířce Wc. Oblast je ohraničena svislými podélnými rovinami, které jsou rovnoběžné se střední podélnou rovinou motorového vozidla a které jsou od sebe ve vzdálenosti W_c.

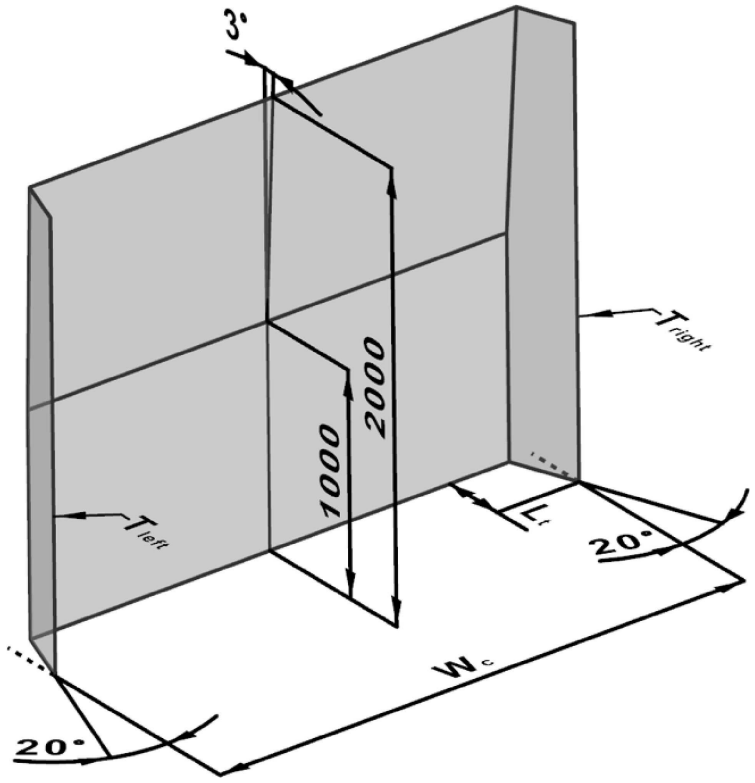
1.1.3 Vodorovná podélná vzdálenost Lt se stanoví od nejpřednějšího bodu místa kabiny motorového vozidla ve výšce ≤ 2 000 mm od vozovky, měřeno za podmínek nenaloženého vozidla.

Pro účely tohoto posuzování se vzdálenost L_t stanoví na 200 mm (viz obrázek 1).

Zadní strana oblasti pro posuzování je ohraničena svislou příčnou rovinou kolmou ke střední podélné rovině motorového vozidla, která se nachází za výše uvedeným nejpřednějším bodem ve vzdálenosti L_t.

Obrázek 1

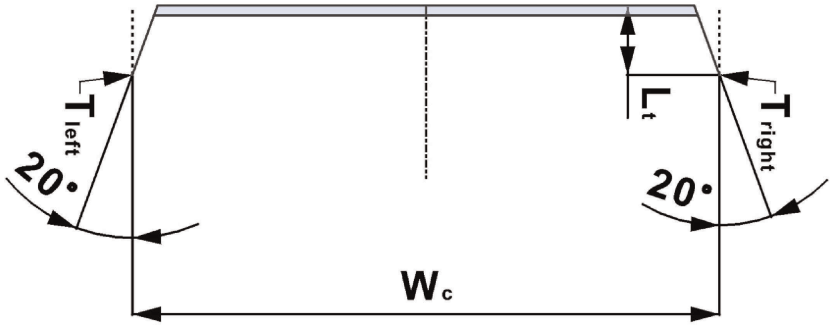
3D plášť



1.1.4 Pro účely bodu 1.3.3.2 se použijí průsečíky zadní roviny, která tvoří stranu oblasti pro posuzování, s oběma nakloněnými vnějšími rovinami, čáry T_{vlevo} a T_{vpravo}. (viz obrázek 2).

Obrázek 2

3D plášť



1.2 Vodorovné hranice oblasti pro posuzování kabiny motorového vozidla

1.2.1 V oblasti pro posuzování se dolní hraniční čára čelní plochy stanoví na úrovni vozovky a horní hraniční čára čelní plochy se stanoví na úrovni 2 000 mm nad vozovkou, měřeno za podmínek nenaloženého vozidla.

1.3 Zvláštní ustanovení ohledně oblasti pro posuzování kabiny motorového vozidla

1.3.1 Pro účely tohoto dodatku se posuzuje čelní plocha v místě kabiny motorového vozidla, a to bez ohledu na druh materiálu. Položky uvedené v dodatku 1 se však neberou v úvahu.

1.3.2 Sklon přední části kabiny

1.3.2.1 Pro účely tohoto dodatku se použije „sklon“, kterým se rozumí sklon čelní plochy v místě kabiny motorového vozidla směrem dozadu od svislice, přičemž jakýkoli bod této plochy nacházející se nad jiným bodem leží směrem dozadu od tohoto druhého bodu.

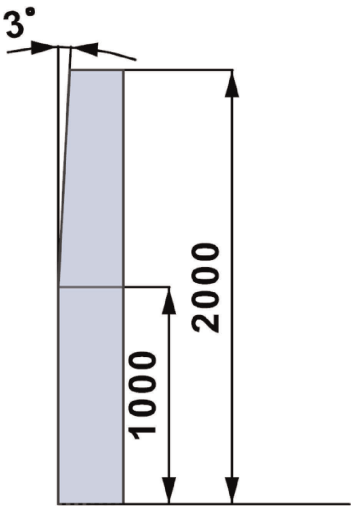
1.3.2.2 Za oblast pro posuzování sklonu se použije nejpřednější bod místa kabiny motorového vozidla podle bodu 1.1.3.

Svislá příčná rovina procházející nejpřednějším bodem kabiny zvoleným ve výšce ≤ 2 000 mm od vozovky, měřeno za podmínek nenaloženého vozidla, se použije v místě jejího průniku s vodorovnou rovinou nacházející se ve výšce 1 000 mm. Průsečnice se pak považuje za základní čáru pláště pro posouzení sklonu kabiny vozidla v dané oblasti pro posuzování.

1.3.2.3 Vezme se rovina rotující kolem základní čáry pláště podle druhého odstavce bodu 1.3.2.2 skloněná dozadu od svislice o 3° (viz obrázek 3).

Obrázek 3

Sklon



1.3.2.4 Žádný bod skutečného povrchu čelní plochy nacházející se v oblasti pro posuzování sklonu nesmí ležet směrem dopředu od dozadu nakloněné roviny uvedené v bodě 1.3.2.3, přičemž nejpřednější bod místa kabiny motorového vozidla se dotýká svislé příčné roviny.

1.3.3 Zúžení boků kabiny motorového vozidla.

1.3.3.1 V oblasti pro posuzování místa kabiny motorového vozidla se musí čelní plocha zužovat tak, aby se příslušné ideálně rovné povrchy celkově sbíhaly ke společné ploše, která leží před kabinou a v podélné střední rovině motorového vozidla.

1.3.3.2 Použijí se dvě symetrické svislé roviny, jedna na levé straně a jedna na pravé straně, obě pod vodorovným úhlem 20° vůči podélné střední rovině, tedy 40° od sebe. Tyto roviny jsou umístěny tak, aby se protínaly také s čarami T_{vlevo} a T_{vpravo} uvedenými v bodě 1.1.3.

1.3.3.3 Žádný bod skutečného povrchu čelní plochy nacházející se v levé a pravé vnější oblasti nesmí ležet směrem ven od příslušné svislé roviny uvedené v bodě 1.3.3.2., přičemž nejpřednější bod místa kabiny motorového vozidla se dotýká svislé příčné roviny uvedené v bodě 1.3.2.4.

2. Pokud není některá z podmínek stanovených v tomto dodatku splněna, má se za to, že kabina motorového vozidla nesplňuje parametry trojrozměrného pláště podle bodu 1.4.1 části C této přílohy..

PŘÍLOHA II

Příloha V nařízení (EU) č. 1230/2012 se mění takto:

1) část A se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

„ČÁST A

ES schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, pokud jde o hmotnosti a rozměry vozidla

Informační dokument

VZOR“

b) doplňuje se nový bod 2.4.2.1.3, který zní:

2.4.2.1.3 Prodloužená kabina v souladu s článkem 9a směrnice 96/53/ES: ano/ne([1])

c) doplňuje se nový bod 2.6.4, který zní:

2.6.4 Dodatečná hmotnost pro alternativní pohon: … kg

d) doplňuje se nový bod 3.9, který zní:

3.9 Seznam vybavení pro účely alternativního pohonu (s uvedením hmotností jednotlivých součástí: ……

e) doplňují se nové body 9.25 až 9.27.3, které znějí:

9.25 Prodloužená kabina v souladu s článkem 9a směrnice 96/53/ES

9.25.1 Podrobný technický popis (včetně fotografií a výkresů, jakož i popisu použitých materiálů) součástí vozidla podle části C, bodu 1.4 přílohy I nařízení (EU) č. 1230/2012 ……

9.26 Aerodynamické zařízení nebo vybavení na přední části vozidla

9.26.1 Vozidlo je na přední části opatřeno aerodynamickým zařízením nebo vybavením: ano/ne([1])

9.26.2 Číslo schválení typu aerodynamického zařízení nebo vybavení, pokud je k dispozici: … nebo, pokud není k dispozici:

9.26.3 Podrobný popis (včetně fotografií nebo výkresů) aerodynamického zařízení nebo vybavení

9.26.3.1 Konstrukce a materiály: ……

9.26.3.2 Systém pro zajištění a nastavení ……

9.26.3.3 Připevnění k vozidlu a namontování na vozidlo:……

9.27 Aerodynamické zařízení nebo vybavení na zadní části vozidla

9.27.1 Vozidlo je na zadní části opatřeno aerodynamickým zařízením nebo vybavením: ano/ne([1])

9.27.2 Číslo schválení typu aerodynamického zařízení nebo vybavení, pokud je k dispozici ... nebo, pokud není k dispozici:

9.27.3 Podrobný popis (včetně fotografií nebo výkresů) aerodynamického zařízení nebo vybavení

9.27.3.1 Konstrukce a materiály:……

9.27.3.2 Systém pro zajištění a nastavení:……

9.27.3.3 Připevnění k vozidlu a namontování na vozidlo:……

2) část B se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

„ČÁST B

Certifikát ES schválení typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, pokud jde o hmotnosti a rozměry vozidel

VZOR

Formát: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU“;

b) slova „s ohledem na nařízení (EU) č. …/…“ se nahrazují slovy „s ohledem na nařízení (EU) č. 1230/2012, naposledy pozměněné nařízením (EU) 2019/1892“;

c) doplněk se nahrazuje tímto:

„Doplněk

k certifikátu ES schválení typu č...

1. Odchylky

1.1 Vozidlo bylo typově schváleno podle čl. 6 odst. 1 tohoto nařízení (tj. krajní rozměry vozidla přesahují maximální rozměry uvedené v části A, B, C nebo D přílohy I): ano/ne [1]

1.2 Vozidlo bylo typově schváleno pro účely článku 8b směrnice 96/53/ES (tj. aerodynamická zařízení nebo vybavení na zadní části vozidla): ano/ne [1]

1.3 Vozidlo bylo typově schváleno pro účely článku 9a směrnice 96/53/ES (tj. prodloužená kabina nebo kabina s aerodynamickými zařízeními nebo vybavením): ano/ne [1]

1.4 Vozidlo bylo typově schváleno pro účely článku 10b směrnice 96/53/ES:

1.4.1 Dodatečná hmotnost vozidel na alternativní paliva: ano/ne [1]

1.4.2 Dodatečná hmotnost vozidel s nulovými emisemi: ano/ne [1]

2. Vozidlo je vybaveno pneumatickým odpružením: ano/ne [1]

3. Vozidlo je vybaveno odpružením, jež je považováno za rovnocenné pneumatickému odpružení: ano/ne [1]

4. Vozidlo splňuje požadavky pro terénní vozidlo: ano/ne [1]

5. Poznámky: ……;

[1] Nehodící se škrtněte.

3) doplňují se nové části C, D a E, které znějí:

„ČÁST C

ES schvalování typu aerodynamického zařízení nebo vybavení jako samostatného technického celku

Informační dokument

VZOR

Informační dokument č. … pro ES schválení typu aerodynamického zařízení nebo vybavení jako samostatného technického celku.

Následující informace se spolu se soupisem obsahu předkládají v trojím vyhotovení. Předkládají-li se výkresy, musí být dodány ve vhodném měřítku a s dostatečnými podrobnostmi na archu formátu A4, nebo musí být na tento formát složeny. Předkládají-li se fotografie, musí být dostatečně podrobné.

Mají-li samostatné technické celky uvedené v tomto informačním dokumentu elektronické ovládací prvky, musí být dodány rovněž informace o jejich vlastnostech.

0. OBECNÉ

0.1. Značka (obchodní název výrobce):……

0.2. Typ:……

0.3. Způsob označení typu, je-li vyznačeno na samostatném technickém celku ([b]) :……

0.3.1. Umístění uvedeného označení: ……

0.5. Název a adresa výrobce:……

0.7. Umístění a způsob připevnění značky ES schválení typu:……

0.8. Název (názvy) a adresa (adresy) montážního závodu (montážních závodů) : ……

0.9. Název a adresa případného zástupce výrobce: ……

9.26. Aerodynamické zařízení nebo vybavení na přední části vozidla

9.26.1. Vozidlo je na přední části opatřeno aerodynamickým zařízením nebo vybavením: ano/ne ([1])

9.26.2. Číslo schválení typu aerodynamického zařízení nebo vybavení, pokud je k dispozici: … nebo, pokud není k dispozici:

9.26.3. Podrobný popis (včetně fotografií nebo výkresů) aerodynamického zařízení nebo vybavení

9.26.3.1. Konstrukce a materiály:……

9.26.3.2. Systém pro zajištění a nastavení:……

9.26.3.3. Připevnění k vozidlu a namontování na vozidlo: ……

9.27. Aerodynamické zařízení nebo vybavení na zadní části vozidla

9.27.1. Vozidlo je na zadní části opatřeno aerodynamickým zařízením nebo vybavením: ano/ne ([1])

9.27.2. Číslo schválení typu aerodynamického zařízení nebo vybavení, pokud je k dispozici ... nebo, pokud není k dispozici:

9.27.3. Podrobný popis (včetně fotografií nebo výkresů) aerodynamického zařízení nebo vybavení

9.27.3.1. Konstrukce a materiály:……

9.27.3.2. Systém pro zajištění: .....

9.27.3.3. Připevnění k vozidlu a namontování na vozidlo: .....

Vysvětlivky

b) Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které se netýkají popisu typu samostatného technického celku, na které se tento informační dokument vztahuje, musí být takové znaky v dokumentaci nahrazeny znakem "?" (např. ABC??123??).

([1]) Nehodící se škrtněte.

ČÁST D

Certifikát ES schválení typu pro aerodynamické zařízení nebo vybavení jako samostatný technický celek

VZOR

Formát: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU

Razítko schvalovacího orgánu

Sdělení týkající se:

— ES schválení typu([1])
— rozšíření ES schválení typu([1])
— odmítnutí ES schválení typu([1])
— odejmutí ES schválení typu([1])

} typu aerodynamického zařízení nebo vybavení jako samostatného technického celku

s ohledem na nařízení (EU) č. 1230/2012, naposledy pozměněné nařízením (EU) 2019/1892 ([1])

ES schválení typu č.: .....

Důvod rozšíření: .....

ODDÍL I

0.1 Značka (obchodní název výrobce): .....

0.2 Typ: .....

0.3. Způsob označení typu, je-li vyznačeno na samostatném technickém celku ([2]): .....

0.3.1 Umístění uvedeného označení: .....

0.5 Název a adresa výrobce: .....

0.7 Umístění a způsob připevnění značky ES schválení typu: .....

0.8 Název (názvy) a adresa (adresy) montážního závodu (montážních závodů): .....

0.9 Název a adresa případného zástupce výrobce: .....

([1]) Nehodící se škrtněte.
([2]) Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které se netýkají popisu typu samostatného technického celku, na které se tento informační dokument vztahuje, musí být takové znaky v dokumentaci nahrazeny znakem "?" (např. ABC??123??).

ODDÍL II

1. Doplňující informace: viz doplněk.

2. Technická zkušebna provádějící zkoušky: .....

3. Datum zkušebního protokolu: .....

4. Číslo zkušebního protokolu: .....

5. Případné poznámky: viz doplněk.

6. Místo: .....

7. Datum: .....

8. Podpis: .....

Přílohy: Schvalovací dokumentace

Zkušební protokol

Doplněk

k certifikátu ES schválení typu č...

1. Stručný popis typu samostatného technického celku: .....

2. Podrobný popis aerodynamického zařízení nebo vybavení:

2.1 Počet samostatných prvků: .....

2.2 Popis konstrukce a materiálů: .....

2.3 Popis systému pro zajištění a nastavení: .....

2.4 Popis připevnění k vozidlu a namontování na vozidlo: .....

2.5 Samostatný technický celek: polouniverzální/pro určitá vozidla ([1])

3. Seznam zvláštních typů vozidel, pro něž je samostatný technický celek případně schválen: .....

4. Podrobný popis specifikací konkrétního místa upevnění případných polouniverzálních aerodynamických zařízení nebo vybavení na vozidle: .....

5. Poznámky: .....

6. Značka schválení typu a její umístění: .....

ČÁST E

Značka ES schválení typu samostatného technického celku

1. Značku ES schválení typu samostatného technického celku tvoří tyto prvky:

1.1 Obdélník obsahující písmeno „e“, za kterým následuje rozlišovací číslo členského státu, který vydal ES schválení typu samostatného technického celku:

1	pro Německo	19	pro Rumunsko
2	pro Francii	20	pro Polsko
3	pro Itálii	21	pro Portugalsko
4	pro Nizozemsko	23	pro Řecko
5	pro Švédsko	24	pro Irsko

6	pro Belgii	25	pro Chorvatsko
7	pro Maďarsko	26	pro Slovinsko
8	pro Českou republiku	27	pro Slovensko
9	pro Španělsko	29	pro Estonsko
11	pro Spojené království	32	pro Lotyšsko
12	pro Rakousko	34	pro Bulharsko
13	pro Lucembursko	36	pro Litvu
17	pro Finsko	49	pro Kypr
18	pro Dánsko	50	pro Maltu

1.2 V blízkosti obdélníku „základní číslo schválení typu“ uvedené v části 4 čísla schválení typu, jemuž předcházejí dvě číslice uvádějící pořadové číslo přidělené tomuto nařízení nebo poslední významné technické změně tohoto nařízení. V současnosti je pořadovým číslem „00“.

1.3 V případě aerodynamického zařízení nebo vybavení kabin se před pořadovým číslem uvede symbol „96/53/EC ARTICLE 9A COMPLIANT“.

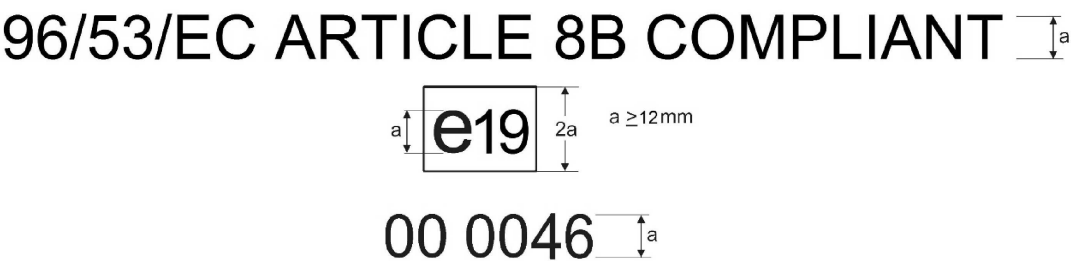
1.4 V případě aerodynamického zařízení nebo vybavení, jež mají být umístěna na zadní části vozidla, se před pořadovým číslem uvede symbol „96/53/EC ARTICLE 8B COMPLIANT“.

2. Značka ES schválení typu samostatného technického celku se umístí na hlavní část aerodynamického zařízení nebo vybavení tak, aby byla neodstranitelná a jasně a snadno čitelná, i pokud je zařízení namontováno na vozidle.

3. Příklad značky ES schválení typu samostatného technického celku je znázorněn na obrázku 1.

Obrázek 1

Příklad značky ES schválení typu samostatného technického celku



Vysvětlivka

ES schválení typu samostatného technického celku aerodynamického zařízení nebo vybavení určeného k montáži na zadní část vozidla (pro účely souladu s článkem 8b směrnice 96/53/ES) vydalo Rumunsko pod číslem 0046. První dvě číslice „00“ udávají, že samostatný technický celek byl schválen v souladu s tímto nařízením.“