NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2019/1892

z 31. októbra 2019,

ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1230/2012, pokiaľ ide o požiadavky na typové schválenie určitých motorových vozidiel vybavených predĺženými kabínami a na schválenie aerodynamických zariadení a vybavenia motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

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

keďže:

(1) Nariadenie (ES) č. 661/2009 sa vykonáva nariadením Komisie (EÚ) č. 1230/2012 ([2]) prostredníctvom stanovenia požiadaviek pre typové schválenie ES motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, pokiaľ ide o ich hmotnosti a rozmery.

(2) Aerodynamické zariadenia a vybavenie, ako napríklad výsuvné alebo sklopné klapky, upevnené na zadnú časť nákladných vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj aerodynamické zariadenia a vybavenie pre kabíny, sú v súčasnosti dostupnou technológiou s potenciálom na zlepšenie aerodynamických vlastností vozidiel. V dôsledku ich konštrukcie však tieto zariadenia a vybavenie môžu vyčnievať za najkrajnejšiu časť vpredu, vzadu alebo po stranách vozidiel, na ktorých sú namontované. Preto by vozidlá vybavené takýmito zariadeniami a vybavením mali byť vyňaté z požiadaviek týkajúcich sa štandardných rozmerov.

(3) Smernica Rady 96/53/ES ([3]) bola zmenená smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/719 ([4]) a nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 ([5]) s cieľom stanoviť výnimku z obmedzení maximálnej dĺžky a hmotnosti s cieľom umožniť používanie motorových vozidiel so zlepšenými aerodynamickými vlastnosťami a motorových vozidiel s pohonom na alternatívne palivá alebo s nulovými emisiami v cezhraničnej doprave.

([1]) Ú. v. EÚ L 200, 31.7.2009, s. 1.

([2]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 z 12. decembra 2012, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokiaľ ide o požiadavky na typové schválenie v prípade hmotností a rozmerov motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, a mení a dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 353, 21.12.2012, s. 31).

([3]) Smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59).

([4]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/719 z 29. apríla 2015, ktorou sa mení smernica Rady 96/53/ES, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. EÚ L 115, 6.5.2015, s. 1).

([5]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO2 pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 202).

(4) S cieľom zabezpečiť súlad medzi právnymi predpismi o typovom schvaľovaní ES a harmonizovanými pravidlami pre cestné vozidlá v premávke v rámci Únie, je potrebné stanoviť požiadavky na typové schválenie vozidiel s predĺženými kabínami a na schválenie aerodynamických zariadení alebo vybavenia, aby sa zabezpečilo, že budú poskytovať výhody z hľadiska energetickej hospodárnosti, lepšej viditeľnosti pre vodičov, bezpečnosti pre ostatných účastníkov cestnej premávky, ako aj z hľadiska bezpečnosti a pohodlia pre vodičov.

(5) Schvaľovací úrad nemá možnosť osvedčiť, že typ aerodynamického zariadenia a vybavenia spĺňa príslušné technické požiadavky nezávisle od vozidla. Takéto aerodynamické zariadenia a vybavenie by sa preto mali typovo schváliť v spojení s jedným alebo viacerými špecifikovanými typmi vozidiel alebo v spojení s generickými vozidlami, v prípade ktorých sú zadefinované presné rozmery a špecifikácie materiálu v mieste montáže. Preto by sa mali typovo schváliť ako samostatné technické jednotky a mali by sa stanoviť osobitné požiadavky na ich typové schválenie pred ich uvedením na trh. Predĺžené kabíny by mali podliehať typovému schváleniu vozidla podľa požiadaviek smernice 96/53/ES.

(6) Dodržiavanie plánovaných noriem emisií CO_2 pre ťažké úžitkové vozidlá si bude vyžadovať uplatňovanie rôznych technológií na zlepšenie energetickej účinnosti. Jedným z najúčinnejších opatrení na zlepšenie energetickej účinnosti je znížiť odpor vzduchu motorových vozidiel.

(7) Výsuvné alebo sklopné zariadenia upevnené k zadnej časti nákladných vozidiel a ich prípojných vozidiel a *aerodynamické zariadenia a vybavenie kabíny* by mali byť skonštruované tak, aby sa zabezpečilo, že nebudú zhoršovať schopnosť vozidla používať intermodálnu dopravu. Preto by sa na všetky vozidlá vrátane chladiarenských vozidiel mala uplatňovať maximálna šírka 2,60 m. Okrem toho by aerodynamické zariadenia mali byť schopné odolávať prúdom vzduchu vznikajúcim v dôsledku prevádzky v intermodálnej doprave.

(8) Pre motorové vozidlá s pohonom na alternatívne palivá alebo motorové vozidlá s nulovými emisiami by mala byť povolená dodatočná hmotnosť. Dodatočná hmotnosť potrebná pre technológiu alternatívnych palív alebo technológiu nulových emisií by mala byť jasne uvedená na povinnom štítku výrobcu.

(9) Nariadenie (EÚ) č. 1230/2012 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

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

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (EÚ) č. 1230/2012 sa mení takto:

1. V článku 1 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Týmto nariadením sa stanovujú požiadavky na typové schválenie ES motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, pokiaľ ide o ich hmotnosti a rozmery, ako aj určitých samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá.“;

2. Článok 2 sa mení takto:

a) Body 25. a 26. sa nahrádzajú takto:

„25. „rázvor kolies“ je:

a) v prípade motorových vozidiel a prívesov s ojom, horizontálna vzdialenosť medzi stredom prvej a poslednej nápravy;

b) v prípade prívesov so stredovou nápravou, návesov a prípojných vozidiel s pevným ojom, vzdialenosť medzi vertikálnou osou spojovacieho zariadenia a stredom poslednej nápravy;

26. „vzdialenosť medzi nápravami“ je vzdialenosť medzi dvomi za sebou idúcimi nápravami, v prípade prívesov so stredovou nápravou, návesov a prívesov s pevným ojom, vzdialenosť prvej nápravy je horizontálna vzdialenosť medzi vertikálnou osou predného spojovacieho zariadenia a stredom prvej nápravy;“;

b) Bod 33 sa nahrádza takto:

„33. „vybočenie zadnej časti vozidla“ je vzdialenosť medzi začiatočným bodom a krajným bodom dosiahnutá zadnou časťou vozidla pri manévrovaní za podmienok špecifikovaných v oddiele 8 časti B prílohy I alebo v oddiele 7 časti C uvedenej prílohy;“;

c) Dopĺňa sa tento bod 41:

„41. „aerodynamické zariadenia a vybavenie“ sú zariadenia alebo vybavenie navrhnuté na zníženie aerodynamického odporu cestných vozidiel, s výnimkou predĺžených kabín.“

3. Vkladajú sa tieto články 4a a 4b:

„Článok 4a

Typové schválenie ES samostatnej technickej jednotky aerodynamického zariadenia a vybavenia

1. Výrobca alebo jeho oprávnený zástupca predkladá schvaľovaciemu úradu žiadosť o typové schválenie ES aerodynamického zariadenia alebo vybavenia ako samostatnej technickej jednotky.

Žiadosť sa vyhotovuje v súlade so vzorovým informačným dokumentom uvedeným v časti C prílohy V.

2. Ak sú príslušné požiadavky stanovené v tomto nariadení splnené, schvaľovací úrad udelí typové schválenie ES samostatnej technickej jednotky a vydá číslo typového schválenia v súlade so systémom číslovania stanoveným v prílohe VII k smernici 2007/46/ES.

Členský štát nesmie prideliť to isté číslo inému typu samostatnej technickej jednotky.

3. Na účely odseku 2, orgán typového schvaľovania vystaví osvedčenie o typovom schválení ES vyhotovené v súlade so vzorom uvedeným v časti D prílohy V.

Článok 4b

Značka typového schválenia ES samostatnej technickej jednotky

Každá samostatná technická jednotka zodpovedajúca typu, v súvislosti s ktorým bolo udelené typové schválenie ES samostatnej technickej jednotky podľa tohto nariadenia, musí mať značku typového schválenia ES samostatnej technickej jednotky, ako je stanovené v časti E prílohy V.“;

4. Príloha I sa mení v súlade s prílohou I k tomuto nariadeniu.

5. Príloha V sa mení v súlade s prílohou II k tomuto nariadeniu.

Článok 2

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

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

V Bruseli 31. októbra 2019

Za Komisiu

Predseda

Jean-Claude JUNCKER

PRÍLOHA I

Príloha I k nariadeniu (EÚ) č. 1230/2012 sa mení takto:

1. V časti A sa bod 1.3 nahrádza takto:

„1.3. Zariadenia a vybavenie uvedené v doplnku 1 sa pri stanovovaní dĺžky, šírky a výšky nezohľadňujú.“

2. Časť B sa mení takto:

a) Bod 1.3 sa nahrádza takto:

„1.3. Zariadenia a vybavenie uvedené v doplnku 1 sa pri stanovovaní dĺžky, šírky a výšky nezohľadňujú.“;

b) Vkladajú sa tieto body 1.3.1 až 1.3.1.3:

„1.3.1. Doplňujúce požiadavky na aerodynamické zariadenia uvedené v doplnku 1

1.3.1.1. Aerodynamické zariadenia a vybavenie neprekračujúce v prevádzkovej polohe 500 mm na dĺžku nezväčšujú celkový využiteľný nákladný priestor. Sú skonštruované tak, aby bolo možné ich zablokovať vo vysunutej alebo v sklopenej, ako aj v prevádzkovej polohe. Takéto zariadenia a vybavenie sú okrem toho skonštruované tak, že keď vozidlo stojí, vysúvajú alebo sklápajú sa takým spôsobom, že nedôjde k prekročeniu maximálnej povolenej šírky vozidla uvedenej v bode 1.1.2 o viac ako 25 mm na každej strane vozidla, maximálnej povolenej dĺžky vozidla uvedenej v bode 1.1.1 o viac ako 200 mm – pričom povolená výška nad vozovkou je minimálne 1 050 mm – a neznižujú tak schopnosť vozidla byť využívané na intermodálnu dopravu. Okrem toho musia byť splnené požiadavky uvedené v bodoch 1.3.1.1.1 a 1.3.1.1.3.

1.3.1.1.1. Zariadenia a vybavenie sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením.

1.3.1.1.2. Obsluhujúca osoba má možnosť zmeniť polohu aerodynamického zariadenia a vybavenia a vysunúť ho alebo ho sklopiť vyvinutím manuálnej sily nepresahujúcej 40 daN. Okrem toho sa to môže vykonať aj automaticky.

1.3.1.1.3. Ak sú úplne splnené požiadavky na maximálne rozmery za všetkých podmienok, zariadenia a vybavenie nemusia byť vysúvateľné alebo sklápateľné.

1.3.1.2. Aerodynamické zariadenia a vybavenie prekračujúce v prevádzkovej polohe 500 mm na dĺžku nezväčšujú celkový využiteľný nákladný priestor. Sú skonštruované tak, aby bolo možné ich zablokovať vo vysunutej alebo v sklopenej, ako aj v prevádzkovej polohe. Takéto zariadenia sú okrem toho skonštruované tak, že keď vozidlo stojí, vysúvajú alebo sklápajú sa takým spôsobom, že nedôjde k prekročeniu maximálnej povolenej šírky vozidla uvedenej v bode 1.1.2 o viac ako 25 mm na každej strane vozidla, maximálnej povolenej dĺžky vozidla uvedenej v bode 1.1.1 o viac ako 200 mm – pričom povolená výška nad vozovkou je minimálne 1 050 mm – a neznižujú tak schopnosť vozidla byť využívané na intermodálnu dopravu. Okrem toho sú splnené požiadavky uvedené v bodoch 1.3.1.2.1 až 1.3.1.2.4.

1.3.1.2.1. Zariadenia a vybavenie sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením.

1.3.1.2.2. Obsluhujúca osoba má možnosť zmeniť polohu aerodynamického zariadenia a vybavenia a vysunúť ho alebo ho sklopiť vyvinutím manuálnej sily nepresahujúcej 40 daN. Okrem toho sa to môže vykonať aj automaticky.

1.3.1.2.3. Všetky hlavné vertikálne prvky alebo kombinácia takýchto prvkov a hlavné horizontálne prvky alebo kombinácia takýchto prvkov tvoriace zariadenia a vybavenie odolajú, keď sú namontované na vozidle a sú v prevádzkovej polohe, vertikálnej a horizontálnej trakčnej a tlačnej sile do 200 daN ± 10 % pôsobiacej postupne smerom nahor, nadol, doľava a doprava a staticky na geometrický stred príslušnej kolmej premietnutej plochy pri maximálnom tlaku 2,0 MPa. Zariadenia a vybavenie sa môžu zdeformovať, ale systém nastavenia a blokovania sa pod vplyvom pôsobiacich síl neuvoľní. Deformácia je obmedzená tak, že počas skúšky a po nej nedôjde k prekročeniu maximálnej povolenej šírky vozidla o viac ako 25 mm na každej strane vozidla.

1.3.1.2.4. Všetky hlavné vertikálne prvky alebo kombinácia takýchto prvkov a hlavné horizontálne prvky alebo kombinácia takýchto prvkov tvoriace zariadenia a vybavenie odolajú vo vysunutej alebo v sklopenej polohe horizontálnej trakčnej sile do 200 daN ± 10 % pôsobiacej pozdĺžne smerom dozadu a staticky na geometrický stred príslušnej kolmej premietnutej plochy pri maximálnom tlaku 2,0 MPa. Zariadenia a vybavenie sa môžu zdeformovať, ale systém nastavenia a blokovania sa pod vplyvom pôsobiacich síl neuvoľní. Deformácia je obmedzená tak, že nedôjde k prekročeniu maximálnej povolenej šírky vozidla o viac ako 25 mm na každej strane vozidla a maximálnej povolenej dĺžky vozidla o viac ako 200 mm.

1.3.1.3. Technická služba overí a preukáže schvaľovaciemu úradu, že aerodynamické zariadenia a vybavenie v prevádzkovej, ako aj vo vysunutej a v sklopenej polohe výrazne nenarúšajú chladenie a vetranie hnacej sústavy, výfukového systému a kabíny pre cestujúcich. Keď sa zariadenia a vybavenie nachádzajú v prevádzkovej, vo vysunutej alebo v sklopenej polohe, sú splnené aj všetky ostatné platné požiadavky na systémy vozidla.

Odchylne od platných požiadaviek na zadnú ochranu proti podbehnutiu sa môžu horizontálne vzdialenosti medzi zadnou časťou zadného ochranného zariadenia proti podbehnutiu a zadným krajným bodom vozidla s namontovanými aerodynamickými zariadeniami a vybavením merať bez zohľadnenia zariadení a vybavenia pod podmienkou, že ich dĺžka je viac ako 200 mm, sú v prevádzkovom stave a základné časti prvkov umiestnené vo výške ≤ 2,0 m nad vozovkou meranej pri nenaloženom vozidle sú vyrobené z materiálu s tvrdosťou < 60 Shorových jednotiek (A). Pri stanovovaní tvrdosti sa nezohľadňujú úzke rebrové konštrukcie, rúry a kovové drôty tvoriace rám alebo vložku na podopieranie základných častí prvkov. Aby sa však zabránilo riziku zranení a poškodenia iných vozidiel v prípade zrážky, žiadne konce takýchto rebrových konštrukcií, rúr a kovových drôtov nesmerujú dozadu, či už je zariadenie a vybavenie vo vysunutej, v sklopenej alebo prevádzkovej polohe.

Alternatívne k výnimke uvedenej v predchádzajúcom odseku sa môžu horizontálne vzdialenosti medzi zadnou časťou zadného ochranného zariadenia proti podbehnutiu a zadným krajným bodom vozidla s namontovanými aerodynamickými zariadeniami a vybavením merať bez zohľadnenia aerodynamických zariadení a vybavenia vtedy, ak sú tieto zariadenia alebo vybavenie dlhšie ako 200 mm, sú v prevádzkovom stave a sú v súlade s ustanoveniami pre skúšky uvedenými v doplnku 4.

Horizontálne vzdialenosti medzi zadnou časťou zadného ochranného zariadenia proti podbehnutiu a zadným krajným bodom vozidla sa však musia merať s aerodynamickými zariadeniami a vybavením vo vysunutej alebo sklopenej polohe alebo musia zohľadňovať výsledné prečnievanie v dĺžke v súlade s bodom 1.6.1 doplnku 4, ak je táto dĺžka väčšia než dĺžka vo vysunutej alebo v sklopenej polohe.“;

c) Vkladajú sa tieto body 2.1.3, 2.1.3.1 a 2.1.3.2:

„2.1.3. V prípade motorových vozidiel s pohonom na alternatívne palivá alebo motorových vozidiel s nulovými emisiami:

2.1.3.1. Dodatočná hmotnosť požadovaná v prípade technológie alternatívnych palív alebo technológie nulových emisií v súlade s bodmi 2.3 a 2.4 prílohy I k smernici 96/53/ES sa vymedzuje na základe dokumentácie poskytnutej výrobcom. Správnosť uvedených informácií overí technická služba, ktorá ju preukáže schvaľovaciemu úradu.

2.1.3.2. Výrobca pod povinným nápisom na povinnom štítku výrobcu alebo vedľa neho a mimo zreteľne vyznačeného obdĺžnika, ktorý ohraničuje iba povinné informácie, uvedie tento dodatočný symbol aj hodnotu dodatočnej hmotnosti:

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

Výška znakov symbolu a uvedenej hodnoty nie je menšia ako 4 mm.

Okrem toho, dokým sa nezavedie osobitná položka v osvedčení o zhode, hodnota dodatočnej hmotnosti sa uvedie v časti Poznámky osvedčenia o zhode, aby sa táto informácia mohla začleniť do palubných dokladov o evidencii vozidla.“;

d) Vkladá sa tento bod 2.2.5.1:

„2.2.5.1. V prípade kĺbového vozidla s minimálne štyrmi nápravami triedy I a dvomi riadenými nápravami nie je hmotnosť zodpovedajúca zaťaženiu na prednú riadiacu nápravu, resp. nápravy, v žiadnom prípade menšia ako 15 % maximálnej technicky prípustnej naloženej hmotnosti „M“.“;

e) V bode 6.1 sa dopĺňa táto veta:

„Požiadavky uvedené v tomto bode sa neuplatňujú na čisto elektrický jazdný režim hybridných elektrických vozidiel.“;

f) Bod 6.2 sa nahrádza takto:

„6.2. Výkon motora sa meria v súlade s predpisom EHK OSN č. 85*. (*)

(*) Ú. v. EÚ L 326, 24.11.2006, s. 55.“;

g) V bode 7.1.1 sa dopĺňa táto veta:

„Ak je vozidlo vybavené aerodynamickými zariadeniami alebo vybavením uvedenými v bodoch 1.3.1.1 a 1.3.1.2, tieto zariadenia a vybavenie musia byť vo vysunutej a v prevádzkovej polohe.“;

h) Vkladá sa tento bod 7.4:

„7.4 Na základe súhlasu technickej služby a schvaľovacieho úradu sa môžu požiadavky na manévrovateľnosť preukazovať číselnou simuláciou v súlade s prílohou XVI k smernici 2007/46/ES. V prípade pochybností môže technická služba alebo schvaľovací úrad vyžadovať vykonanie fyzickej skúšky v plnom rozsahu.“;

i) V bode 8.1.1. sa dopĺňa táto veta:

„Ak je vozidlo vybavené aerodynamickými zariadeniami alebo vybavením uvedenými v bodoch 1.3.1.1 a 1.3.1.2, tieto zariadenia a vybavenie musia byť vo vysunutej a v prevádzkovej polohe.“;

j) Dopĺňa sa tento bod 8.3:

„8.3. Na základe súhlasu technickej služby a schvaľovacieho úradu sa môžu požiadavky na maximálne vybočenie zadnej časti vozidla preukazovať číselnou simuláciou v súlade s prílohou XVI k smernici 2007/46/ES. V prípade pochybností môže technická služba alebo schvaľovací úrad vyžadovať vykonanie fyzickej skúšky v plnom rozsahu.“.

3. Časť C sa mení takto:

a) Bod 1.1.2 písm. b) sa nahrádza takto:

„b) 2,60 m pre vozidlá vybavené karosériou s izolovanými stenami s minimálnou hrúbkou 45 mm a s kódom karosérie 04 alebo 05 uvedenými v doplnku 2 k prílohe II k smernici 2007/46/ES.“;

b) Bod 1.3 sa nahrádza takto:

„1.3. Zariadenia a vybavenie uvedené v doplnku 1 sa pri stanovovaní dĺžky, šírky a výšky nezohľadňujú.“;

c) Vkladajú sa tieto body 1.3.1 až 1.4.2:

„1.3.1. Doplňujúce požiadavky na aerodynamické zariadenia uvedené v doplnku 1

1.3.1.1. Aerodynamické zariadenia a vybavenie neprekračujúce v prevádzkovej polohe 500 mm na dĺžku nepredlžujú využiteľnú dĺžku ložnej plochy. Sú skonštruované tak, aby bolo možné ich zablokovať vo vysunutej alebo v sklopenej, ako aj v prevádzkovej polohe. Takéto zariadenia a vybavenie sú okrem toho skonštruované tak, že keď vozidlo stojí, vysúvajú alebo sklápajú sa takým spôsobom, že nedôjde k prekročeniu maximálnej povolenej šírky vozidla o viac ako 25 mm na každej strane vozidla, maximálnej povolenej dĺžky vozidla o viac ako 200 mm – pričom povolená výška nad vozovkou je minimálne 1 050 mm – a neznižujú tak schopnosť vozidla byť využívané na intermodálnu dopravu. Okrem toho musia byť splnené požiadavky uvedené v bodoch 1.3.1.1.1 a 1.3.1.1.3.

1.3.1.1.1. Zariadenia a vybavenie sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením.

1.3.1.1.2. Obsluhujúca osoba má možnosť zmeniť polohu aerodynamického zariadenia a vybavenia a vysunúť ho alebo ho sklopiť vyvinutím manuálnej sily nepresahujúcej 40 daN. Okrem toho sa to môže vykonať aj automaticky.

1.3.1.1.3. Ak sú úplne splnené požiadavky na maximálne rozmery za všetkých podmienok, zariadenia a vybavenie nemusia byť vysúvateľné alebo sklápateľné.

1.3.1.2. Aerodynamické zariadenia a vybavenie prekračujúce v prevádzkovej polohe 500 mm na dĺžku nepredlžujú využiteľnú dĺžku ložnej plochy. Sú skonštruované tak, aby bolo možné ich zablokovať vo vysunutej alebo v sklopenej, ako aj v prevádzkovej polohe. Takéto zariadenia sú okrem toho skonštruované tak, že keď vozidlo stojí, vysúvajú alebo sklápajú sa takým spôsobom, že nedôjde k prekročeniu maximálnej povolenej šírky vozidla o viac ako 25 mm na každej strane vozidla, maximálnej povolenej dĺžky vozidla o viac ako 200 mm – pričom povolená výška nad vozovkou je minimálne 1 050 mm – a neznižujú tak schopnosť vozidla byť využívané na intermodálnu dopravu. Okrem toho sú splnené požiadavky uvedené v bodoch 1.3.1.2.1 až 1.3.1.2.4 ďalej.

1.3.1.2.1. Zariadenia a vybavenie sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením.

1.3.1.2.2. Obsluhujúca osoba má možnosť zmeniť polohu aerodynamického zariadenia a vybavenia a vysunúť ho alebo ho sklopiť vyvinutím manuálnej sily nepresahujúcej 40 daN. Okrem toho sa to môže vykonať aj automaticky.

1.3.1.2.3. Všetky hlavné vertikálne prvky alebo kombinácia takýchto prvkov a hlavné horizontálne prvky alebo kombinácia takýchto prvkov tvoriace zariadenia a vybavenie odolajú, keď sú namontované na vozidle a sú v prevádzkovej polohe, vertikálnej a horizontálnej trakčnej a tlačnej sile do 200 daN ± 10 % pôsobiacej postupne smerom nahor, nadol, doľava a doprava a staticky na geometrický stred príslušnej kolmej premietnutej plochy pri maximálnom tlaku 2,0 MPa. Zariadenia a vybavenie sa môžu zdeformovať, ale systém nastavenia a blokovania sa pod vplyvom pôsobiacich síl neuvoľní. Deformácia je obmedzená tak, že počas skúšky a po nej nedôjde k prekročeniu maximálnej povolenej šírky vozidla o viac ako 25 mm na každej strane vozidla.

1.3.1.2.4. Všetky hlavné vertikálne prvky alebo kombinácia takýchto prvkov a hlavné horizontálne prvky alebo kombinácia takýchto prvkov tvoriace zariadenia a vybavenie odolajú vo vysunutej alebo v sklopenej polohe horizontálnej trakčnej sile do 200 daN ± 10 % pôsobiacej pozdĺžne smerom dozadu a staticky na geometrický stred príslušnej kolmej premietnutej plochy pri maximálnom tlaku 2,0 MPa. Zariadenia a vybavenie sa môžu zdeformovať, ale systém nastavenia a blokovania sa pod vplyvom pôsobiacich síl neuvoľní. Deformácia je obmedzená tak, že nedôjde k prekročeniu maximálnej povolenej šírky vozidla o viac ako 25 mm na každej strane vozidla a maximálnej povolenej dĺžky vozidla o viac ako 200 mm.

1.3.1.3. Aerodynamické zariadenia a vybavenie kabín sú skonštruované tak, že vo vysunutej, v sklopenej aj prevádzkovej polohe (podľa potreby) nedôjde k prekročeniu maximálnej povolenej šírky vozidla o viac ako 25 mm na každej strane vozidla a neznižujú schopnosť vozidla byť využívané na intermodálnu dopravu. Okrem toho sú splnené požiadavky uvedené v bodoch 1.3.1.3.1 až 1.3.1.3.4 ďalej.

1.3.1.3.1. Aerodynamické zariadenia a vybavenie pre kabíny sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením.

1.3.1.3.2. Ak je zariadenie a vybavenie namontované na vozidle a je vo vysunutej, v sklopenej alebo prevádzkovej polohe (podľa potreby), žiadna jeho časť sa nenachádza nad dolným okrajom čelného skla okrem prípadov, keď ju vodič pre palubnú dosku alebo iné štandardné vnútorné vybavenie priamo nevidí.

1.3.1.3.3. Zariadenie a vybavenie sú obalené materiálom pohlcujúcim energiu. Alternatívne musí zariadenie a vybavenie pozostávať z materiálu s tvrdosťou < 60 Shorových jednotiek (A) v súlade s bodom 1.3.1.4.

1.3.1.3.4. Zariadenie a vybavenie nie sú skonštruované z materiálu, ktorý je náchylný na rozbitie na ostré črepiny alebo kúsky s nerovnými hranami.

1.3.1.4. Technická služba overí a preukáže schvaľovaciemu úradu, že aerodynamické zariadenia a vybavenie uvedené v bodoch 1.3.1.1, 1.3.1.2 a 1.3.1.3 neovplyvňujú v prevádzkovej, vo vysunutej a v sklopenej polohe predné zorné pole výhľadu vodiča a funkcie ostrekovania a stierania čelného skla, ani výrazne nenarúšajú chladenie a vetranie hnacej sústavy, výfukového systému, brzdového systému, kabíny pre cestujúcich a ložnej plochy. Keď sa zariadenia a vybavenie nachádzajú v prevádzkovej, vo vysunutej alebo v sklopenej polohe, sú splnené aj všetky ostatné platné požiadavky na systémy vozidla.

Odchylne od platných požiadaviek na prednú ochranu proti podbehnutiu sa môžu horizontálne vzdialenosti medzi najprednejšou časťou vozidla s namontovanými aerodynamickými zariadeniami a vybavením a jeho predným ochranným zariadením proti podbehnutiu, ako aj zadnou časťou zadného ochranného zariadenia proti podbehnutiu a zadným krajným bodom vozidla s namontovanými aerodynamickými zariadeniami a vybavením merať bez zohľadnenia týchto zariadení a vybavenia pod podmienkou, že ich dĺžka vzadu je viac ako 200 mm a že sú v prevádzkovom stave a že vzadu a vpredu sú základné časti prvkov umiestnené vo výške ≤ 2,0 m nad vozovkou meranej pri nenaloženom vozidle vyrobené z materiálu s tvrdosťou < 60 Shorových jednotiek (A). Pri stanovovaní tvrdosti sa nezohľadňujú úzke rebrové konštrukcie, rúry a kovové drôty tvoriace rám alebo vložku na podopieranie základných častí prvkov. Aby sa však zabránilo riziku zranení a poškodenia iných vozidiel v prípade zrážky, žiadne konce takýchto rebrových konštrukcií, rúr a kovových drôtov nesmerujú dopredu na prednej časti vozidla a dozadu na zadnej časti vozidla, či už je zariadenie a vybavenie vo vysunutej, v sklopenej alebo prevádzkovej polohe.

Alternatívne k výnimke týkajúcej sa zadného ochranného zariadenia proti podbehnutiu uvedenej v predchádzajúcom odseku sa môžu horizontálne vzdialenosti medzi zadnou časťou zadného ochranného zariadenia proti podbehnutiu a zadným krajným bodom vozidla s namontovanými aerodynamickými zariadeniami a vybavením merať bez zohľadnenia aerodynamických zariadení a vybavenia vtedy, ak sú tieto zariadenia alebo vybavenie dlhšie ako 200 mm, sú v prevádzkovom stave a sú v súlade s ustanoveniami pre skúšky uvedenými v doplnku 4.

Horizontálne vzdialenosti medzi zadnou časťou zadného ochranného zariadenia proti podbehnutiu a zadným krajným bodom vozidla sa však musia merať s aerodynamickými zariadeniami a vybavením vo vysunutej alebo sklopenej polohe alebo musia zohľadňovať výsledné prečnievanie v dĺžke v súlade s bodom 1.6.1 doplnku 4, ak je táto dĺžka väčšia než dĺžka vo vysunutej alebo v sklopenej polohe.

1.4. Predĺžené kabíny

1.4.1. Ak je predná maska v mieste kabíny motorového vozidla – vrátane všetkých vonkajších výčnelkov, napríklad podvozku, nárazníka, krytov kolies a kolies – plne v súlade s parametrami trojrozmerného plášťa uvedenými v doplnku 5 a dĺžka ložnej plochy neprekračuje 10,5 m, vozidlo môže prekročiť maximálnu povolenú dĺžku stanovenú v bode 1.1.1.

1.4.2. V prípade uvedenom v bode 1.4.1 výrobca uvedie pod povinným nápisom na povinnom štítku výrobcu alebo vedľa neho a mimo zreteľne vyznačeného obdĺžnika, ktorý ohraničuje iba povinné informácie, tento dodatočný symbol:

„96/53/EC ARTICLE 9A COMPLIANT“

Výška znakov symbolu nesmie byť menšia ako 4 mm. Text „96/53/EC ARTICLE 9A COMPLIANT“ sa uvedie aj v časti Poznámky osvedčenia o zhode, aby sa táto informácia mohla začleniť do palubných dokladov o evidencii vozidla.“;

d) Vkladajú sa tieto body 2.1.4, 2.1.4.1 a 2.1.4.2:

„2.1.4. V prípade motorových vozidiel s pohonom na alternatívne palivá alebo motorových vozidiel s nulovými emisiami:

2.1.4.1. Dodatočná hmotnosť požadovaná v prípade technológie alternatívnych palív alebo technológie nulových emisií v súlade s bodom 2.3 prílohy I k smernici 96/53/ES sa vymedzuje na základe dokumentácie poskytnutej výrobcom. Správnosť uvedených informácií overí technická služba, ktorá ju preukáže schvaľovaciemu úradu.

2.1.4.2. Výrobca pod povinným nápisom na povinnom štítku výrobcu alebo vedľa neho a mimo zreteľne vyznačeného obdĺžnika, ktorý ohraničuje iba povinné informácie, uvedie tento dodatočný symbol aj hodnotu dodatočnej hmotnosti:

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

Výška znakov symbolu a uvedenej hodnoty nie je menšia ako 4 mm.

Okrem toho, dokým sa nezavedie osobitná položka v osvedčení o zhode, hodnota dodatočnej hmotnosti sa uvedie v časti Poznámky osvedčenia o zhode, aby sa táto informácia mohla začleniť do palubných dokladov o evidencii vozidla.“;

e) Vkladá sa tento bod 5.1.2:

„5.1.2. Požiadavky uvedené v bodoch 5.1 a 5.1.1 sa neuplatňujú na čisto elektrický jazdný režim hybridných elektrických vozidiel.“;

f) Bod 5.2 sa nahrádza takto:

‘5.2. Výkon motora sa meria v súlade s predpisom EHK OSN č. 85.’;

g) V bode 6.1.1 sa dopĺňa táto veta:

„Ak je vozidlo vybavené aerodynamickými zariadeniami alebo vybavením uvedenými v bodoch 1.3.1.1, 1.3.1.2 a 1.3.1.3, zariadenia a vybavenie sú vo vysunutej a v prevádzkovej polohe alebo sú v pevnej prevádzkovej polohe v prípadoch vzťahujúcich sa na zariadenia a vybavenie uvedené v bode 1.3.1.3.“;

h) Vkladá sa tento bod 6.4:

„6.4 Na základe súhlasu technickej služby a schvaľovacieho úradu sa môžu požiadavky na manévrovateľnosť preukazovať číselnou simuláciou v súlade s prílohou XVI k smernici 2007/46/ES. V prípade pochybností môže technická služba alebo schvaľovací úrad vyžadovať vykonanie fyzickej skúšky v plnom rozsahu.“;

i) V bode 7.1 sa dopĺňa táto veta:

„Ak je vozidlo vybavené aerodynamickými zariadeniami alebo vybavením uvedenými v bodoch 1.3.1.1, 1.3.1.2 a 1.3.1.3, zariadenia a vybavenie sú vo vysunutej a v prevádzkovej polohe.“;

j) Dopĺňa sa tento bod 7.3:

„7.3. Na základe súhlasu technickej služby a schvaľovacieho úradu sa môžu požiadavky na maximálne vybočenie zadnej časti vozidla preukazovať číselnou simuláciou v súlade s prílohou XVI k smernici 2007/46/ES. V prípade pochybností môže technická služba alebo schvaľovací úrad vyžadovať vykonanie fyzickej skúšky v plnom rozsahu.“.

4. Časť D sa mení takto:

a) Bod 1.1.2 písm. b) sa nahrádza takto:

„b) 2,60 m pre vozidlá vybavené karosériou s izolovanými stenami s minimálnou hrúbkou 45 mm a s kódom karosérie 04 alebo 05 uvedenými v doplnku 2 k prílohe II k smernici 2007/46/ES.“;

b) Bod 1.4. sa nahrádza takto:

„1.4. Zariadenia a vybavenie uvedené v doplnku 1 sa pri stanovovaní dĺžky, šírky a výšky nezohľadňujú.“;

c) Vkladajú sa tieto body 1.4.1 až 1.4.1.3:

„1.4.1. Doplňujúce požiadavky na aerodynamické zariadenia uvedené v doplnku 1

1.4.1.1. Aerodynamické zariadenia a vybavenie neprekračujúce v prevádzkovej polohe 500 mm na dĺžku nepredlžujú využiteľnú dĺžku ložnej plochy. Sú skonštruované tak, aby bolo možné ich zablokovať vo vysunutej alebo v sklopenej, ako aj v prevádzkovej polohe. Takéto zariadenia a vybavenie sú okrem toho skonštruované tak, že keď vozidlo stojí, vysúvajú alebo sklápajú sa takým spôsobom, že nedôjde k prekročeniu maximálnej povolenej šírky vozidla o viac ako 25 mm na každej strane vozidla, maximálnej povolenej dĺžky vozidla o viac ako 200 mm – pričom povolená výška nad vozovkou je minimálne 1 050 mm – a neznižujú tak schopnosť vozidla byť využívané na intermodálnu dopravu. Okrem toho sú splnené požiadavky uvedené v bodoch 1.4.1.1.1 až 1.4.1.1.3.

1.4.1.1.1. Zariadenia a vybavenie sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením.

1.4.1.1.2. Obsluhujúca osoba má možnosť zmeniť polohu aerodynamického zariadenia a vybavenia a vysunúť ho a ho sklopiť vyvinutím manuálnej sily nepresahujúcej 40 daN. Okrem toho sa to môže vykonať aj automaticky.

1.4.1.1.3. Ak sú úplne splnené požiadavky na maximálne rozmery za všetkých podmienok, zariadenia a vybavenie nemusia byť vysúvateľné alebo sklápateľné.

1.4.1.2. Aerodynamické zariadenia a vybavenie prekračujúce v prevádzkovej polohe 500 mm na dĺžku nepredlžujú využiteľnú dĺžku ložnej plochy. Sú skonštruované tak, aby bolo možné ich zablokovať vo vysunutej alebo v sklopenej, ako aj v prevádzkovej polohe. Takéto zariadenia sú okrem toho skonštruované tak, že keď vozidlo stojí, vysúvajú alebo sklápajú sa takým spôsobom, že nedôjde k prekročeniu maximálnej povolenej šírky vozidla o viac ako 25 mm na každej strane vozidla, maximálnej povolenej dĺžky vozidla o viac ako 200 mm – pričom povolená výška nad vozovkou je minimálne 1 050 mm – a neznižujú tak schopnosť vozidla byť využívané na intermodálnu dopravu. Okrem toho sú splnené požiadavky uvedené v bodoch 1.4.1.2.1 až 1.4.1.2.4.

1.4.1.2.1. Zariadenia a vybavenie sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením.

1.4.1.2.2. Obsluhujúca osoba má možnosť zmeniť polohu aerodynamického zariadenia a vybavenia a vysunúť ho alebo ho sklopiť vyvinutím manuálnej sily nepresahujúcej 40 daN. Okrem toho sa to môže vykonať aj automaticky.

1.4.1.2.3. Všetky hlavné vertikálne prvky alebo kombinácia takýchto prvkov a hlavné horizontálne prvky alebo kombinácia takýchto prvkov tvoriace zariadenia a vybavenie odolajú, keď sú namontované na vozidle a sú v prevádzkovej polohe, vertikálnej a horizontálnej trakčnej a tlačnej sile do 200 daN ± 10 % pôsobiacej postupne smerom nahor, nadol, doľava a doprava a staticky na geometrický stred príslušnej kolmej premietnutej plochy pri maximálnom tlaku 2,0 MPa. Zariadenia a vybavenie sa môžu zdeformovať, ale systém nastavenia a blokovania sa pod vplyvom pôsobiacich síl neuvoľní. Deformácia je obmedzená tak, že počas skúšky a po nej nedôjde k prekročeniu maximálnej povolenej šírky vozidla o viac ako 25 mm na každej strane vozidla.

1.4.1.2.4. Všetky hlavné vertikálne prvky alebo kombinácia takýchto prvkov a hlavné horizontálne prvky alebo kombinácia takýchto prvkov tvoriace zariadenia a vybavenie odolajú vo vysunutej alebo v sklopenej polohe horizontálnej trakčnej sile do 200 daN ± 10 % pôsobiacej pozdĺžne smerom dozadu a staticky na geometrický stred príslušnej kolmej premietnutej plochy pri maximálnom tlaku 2,0 MPa. Zariadenia a vybavenie sa môžu zdeformovať, ale systém nastavenia a blokovania sa pod vplyvom pôsobiacich síl neuvoľní. Deformácia je obmedzená tak, že nedôjde k prekročeniu maximálnej povolenej šírky vozidla o viac ako 25 mm na každej strane vozidla a maximálnej povolenej dĺžky vozidla o viac ako 200 mm.

1.4.1.3. Technická služba overí a preukáže schvaľovaciemu úradu, že aerodynamické zariadenia a vybavenie v prevádzkovej, vo vysunutej a v sklopenej polohe úplne neblokujú vetranie ložnej plochy. Keď sa zariadenia a vybavenie nachádzajú *v* prevádzkovej, vo vysunutej alebo v sklopenej polohe, sú splnené aj všetky ostatné platné požiadavky na systémy vozidla.

Odchylne od platných požiadaviek na zadnú ochranu proti podbehnutiu sa môžu horizontálne vzdialenosti medzi zadnou časťou zadného ochranného zariadenia proti podbehnutiu a zadným krajným bodom vozidla s namontovanými aerodynamickými zariadeniami a vybavením merať bez zohľadnenia zariadení a vybavenia pod podmienkou, že ich dĺžka je viac ako 200 mm, sú v prevádzkovom stave a základné časti prvkov umiestnené vo výške ≤ 2,0 m nad vozovkou meranej pri nenaloženom vozidle sú vyrobené z materiálu s tvrdosťou < 60 Shorových jednotiek (A). Pri stanovovaní tvrdosti sa nezohľadňujú úzke rebrové konštrukcie, rúry a kovové drôty tvoriace rám alebo vložku na podopieranie základných častí prvkov. Aby sa však zabránilo riziku zranení a poškodenia iných vozidiel v prípade zrážky, žiadne konce takýchto rebrových konštrukcií, rúr a kovových drôtov nesmerujú dozadu na zadnej časti vozidla, či už je zariadenie a vybavenie vo vysunutej, v sklopenej alebo prevádzkovej polohe.

Alternatívne k výnimke uvedenej v predchádzajúcom odseku sa môžu horizontálne vzdialenosti medzi zadnou časťou zadného ochranného zariadenia proti podbehnutiu a zadným krajným bodom vozidla s namontovanými aerodynamickými zariadeniami a vybavením merať bez zohľadnenia aerodynamických zariadení a vybavenia vtedy, ak sú tieto zariadenia alebo vybavenie dlhšie ako 200 mm, sú v prevádzkovom stave a sú v súlade s ustanoveniami pre skúšky uvedenými v doplnku 4.

Horizontálne vzdialenosti medzi zadnou časťou zadného ochranného zariadenia proti podbehnutiu a zadným krajným bodom vozidla sa však musia merať s aerodynamickými zariadeniami a vybavením vo vysunutej alebo sklopenej polohe alebo musia zohľadňovať výsledné prečnievanie v dĺžke v súlade s bodom 1.6.1 doplnku 4, ak je táto dĺžka väčšia než dĺžka vo vysunutej alebo v sklopenej polohe.“;

d) Bod 2.2.1 sa nahrádza takto:

„2.2.1. Súčet technicky prípustnej maximálnej hmotnosti v prednom bode spojenia, technicky prípustnej maximálnej hmotnosti na samostatné nápravy a/alebo skupinu, resp. skupiny náprav, a technicky prípustnej maximálnej hmotnosti v zadnom bode spojenia nie je menší ako technicky prípustná maximálna naložená hmotnosť vozidla.

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

e) V bode 3.1 sa dopĺňa táto veta:

Ak sú prípojné vozidlo alebo náves vybavené aerodynamickými zariadeniami alebo vybavením uvedenými v bodoch 1.4.1.1 alebo 1.4.1.2, tieto zariadenia a vybavenie musia byť v prevádzkovej a vo vysunutej polohe.“;

f) Bod 3.2 sa nahrádza takto:

„3.2. Náves, ktorý nie je vybavený aerodynamickými zariadeniami alebo vybavením uvedenými v bodoch 1.4.1.1 alebo 1.4.1.2, sa považuje za náves spĺňajúci požiadavky uvedené v bode 3.1, ak jeho referenčný rázvor RWB spĺňa túto požiadavku:

$$RWB \leq [(12{,}50 - 2{,}04)^2 - (5{,}30 + ½\ W)^2]^{1/2}$$

keď:

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

„*W*“ je šírka návesu.“.

5. Doplnok 1 sa mení takto:

a) Body 1 a 2 sa nahrádzajú takto:

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

a) v prípade, že sú zariadenia namontované vpredu, okrem aerodynamických zariadení a vybavenia kabín, tieto zariadenia celkovo neprečnievajú viac ako 250 mm;

b) celkové prečnievanie zariadení a vybavenia pridaných k dĺžke vozidla, okrem aerodynamických zariadení a vybavenia, neprekročí 750 mm;

c) celkové prečnievanie zariadení a vybavenia pridaných k šírke vozidla neprekročí 100 mm.

2. Požiadavky uvedené v bode 1 písm. a), b) a c) sa neuplatňujú na zariadenia na nepriamy výhľad.“;

b) Tabuľka I sa mení takto:

a) Riadok s číslom položky 6 sa nahrádza takto:

‘6.	Mechanické spojovacie zariadenia	X	X	X	X	X	-	-	-		-’

b) Riadok s číslom položky 18 sa nahrádza takto:

‘18.	Aerodynamické zariadenia a vybavenie		X	X	X	X	X	–	–	–	–’;

c) Dopĺňa sa tento riadok s číslom položky 19:

‘19.	Antény používané na komunikáciu medzi vozidlami alebo medzi vozidlami a infraštruktúrou	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X’;

c) Tabuľka II sa mení takto:

a) Riadok s číslom položky 11 sa nahrádza takto:

‘11.	Aerodynamické zariadenia a vybavenie Šírka vozidla vrátane šírky klimatizovanej nadstavby s izolovanými stenami neprekročí 2 600 mm vrátane nameraného prečnievania, keď sú zariadenia a vybavenie vo vysunutej, v sklopenej alebo prevádzkovej polohe.	-	X	X	-	X	X	-	-	X	X’;

b) Dopĺňa sa tento riadok s číslom položky 18:

‘18.	Antény používané na komunikáciu medzi vozidlami alebo medzi vozidlami a infraštruktúrou	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X’;

c) Dopĺňa sa tento riadok s číslom položky 19:

‘19.	Ohybné hadice systémov monitorovania tlaku pneumatiky za predpokladu, že neprečnievajú o viac ako 70 mm na každej strane z najkrajnejšej šírky vozidla						X			X	X’;

d) Tabuľka III sa nahrádza takto:

‘TABUĽKA III

Výška vozidla

		M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
1.	Antény používané na príjem rádia, navigáciu, komunikáciu medzi vozidlami alebo medzi vozidlami a infraštruktúrou	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.	Pantografy alebo tyčové zberače prúdu v zdvihnutej polohe	–	–	X	–	–	X	–	–	–	–’.

6. Dopĺňajú sa tieto doplnky 4 a 5:

‘„Doplnok 4

Nárazová skúška aerodynamických zariadení a vybavenia

1. Skúšobné podmienky pre aerodynamické zariadenia a vybavenie

1.1. Na žiadosť výrobcu sa vykoná skúška:

1.1.1. na vozidle typu, pre ktorý sú určené aerodynamické zariadenia a vybavenie;

1.1.2. na časti karosérie vozidla typu, pre ktorý sú určené aerodynamické zariadenia a vybavenie; uvedená časť je reprezentatívna pre príslušný typ vozidla (príslušné typy vozidiel);

1.1.3. na pevnej stene.

1.2. Keď sa vykonáva skúška podľa bodov 1.1.2 a 1.1.3, časti použité na pripojenie aerodynamických zariadení a vybavenia k časti karosérie vozidla alebo k pevnej stene sú ekvivalentné častiam používaným na zabezpečenie aerodynamických zariadení a vybavenia pri ich montáži na vozidlo. Ku každému zariadeniu sú priložené pokyny na montáž a prevádzku, ktoré obsahujú dostatočné informácie na ich správnu inštaláciu kompetentnou osobou.

1.3. Na žiadosť výrobcu sa môže skúšobný postup opísaný v bode 1.5 vykonať číselnou simuláciou v súlade s prílohou XVI k smernici 2007/46/ES.

Matematický model sa overuje len vtedy, ak je porovnateľný s podmienkami fyzickej skúšky. Na tento účel sa vykoná fyzická skúška so zámerom porovnať výsledky získané pri použití matematického modelu s výsledkami fyzickej skúšky. Musí sa dokázať porovnateľnosť výsledkov skúšok. Výrobca vypracuje správu o overení.

Každá zmena matematického modelu alebo softvéru, ktorá bude mať pravdepodobne za následok zneplatnenie správy o overení, si vyžaduje nové overenie podľa predchádzajúceho odseku.

1.4. Podmienky vykonania skúšok alebo simulácií.

1.4.1. Vozidlo je v pokoji na vodorovnom, plochom, pevnom a hladkom povrchu.

1.4.2. Všetky predné kolesá sú otočené na jazdu priamo vpred.

1.4.3. Pneumatiky sú nahustené na tlak odporúčaný výrobcom vozidla.

1.4.4. Vozidlo nie je naložené.

1.4.5. Ak je to potrebné na dosiahnutie skúšobnej sily požadovanej v bode 1.5.1.2, vozidlo môže byť akýmkoľvek spôsobom pridržané. Tento spôsob určí výrobca vozidla.

1.4.6. Vozidlá vybavené hydropneumatickým, hydraulickým alebo pneumatickým zavesením náprav alebo zariadením na automatické vyrovnávanie polohy v závislosti od zaťaženia sa skúšajú so zavesením náprav alebo zariadením v normálnom prevádzkovom stave určenom výrobcom.

1.5. Skúšobný postup

1.5.1. Vykonajú sa skúšky s cieľom posúdiť, či aerodynamické zariadenie a vybavenie vykazuje stanovenú úroveň deformácie po pôsobení síl rovnobežne s pozdĺžnou osou vozidla, ako sa to uvádza v bode 1.6.1. Alternatívne sa môže zariadenie pod vplyvom pôsobenia sily sklopiť alebo vysunúť. Splnenie požiadavky uvedenej v bode 1.6.2 sa overí prostredníctvom vhodných skúšobných tŕňov na účely nárazovej skúšky. Zariadenie používané na rozdelenie skúšobnej sily po stanovenom rovnom povrchu je pripojené k mechanizmu silového pohonu pomocou otočného kĺbu. V prípade priestorových nerovností sa môže namiesto zariadenia s rovným povrchom použiť adaptér.

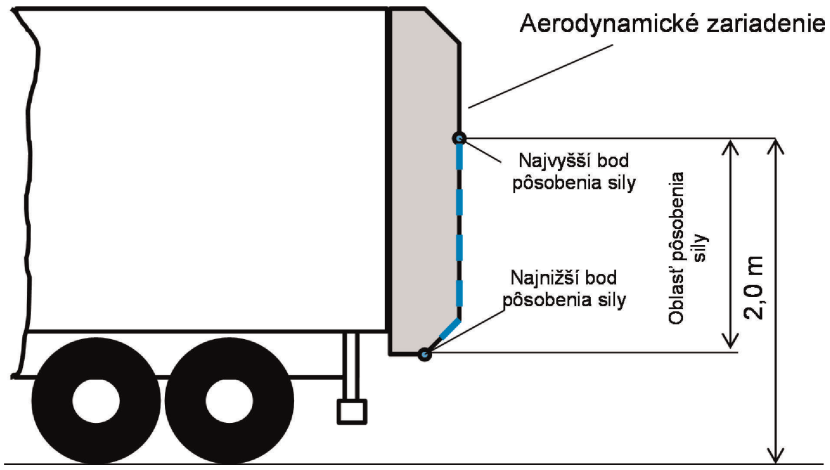
1.5.1.1. Sila pôsobí rovnobežne s pozdĺžnou osou vozidla prostredníctvom povrchu alebo adaptéra, ktorý má najviac 250 mm na výšku a 200 mm na šírku, pričom polomer zakrivenia je 5 ± 1 mm na vertikálnych okrajoch. Povrch nie je pevne pripevnený k aerodynamickému zariadeniu a vybaveniu a kĺbové spojenie umožňuje pohyb vo všetkých smeroch. Keď sa skúška vykonáva na vozidle uvedenom v bode 1.1.1, výšku dolného okraja povrchu alebo adaptéra stanoví výrobca v oblasti medzi najspodnejším okrajom aerodynamického zariadenia a vybavenia a bodom horného okraja povrchu alebo adaptéra, ktorý je najviac 2,0 m nad vozovkou, pričom zariadenie a vybavenie sú namontované na vozidle (pozri obrázok 1). Tento bod sa stanoví pri naloženom vozidle s technicky prípustnou maximálnou naloženou hmotnosťou vozidla.

Keď sa skúška vykonáva na časti karosérie typu vozidla uvedenej v bode 1.1.2 alebo na pevnej stene uvedenej v bode 1.1.3, výšku stredu povrchu alebo adaptéra stanoví výrobca v oblasti medzi najspodnejším okrajom aerodynamického zariadenia a vybavenia a bodom, ktorý predstavuje výšku najviac 2,0 m nad vozovkou, pričom zariadenie a vybavenie sú namontované na naloženom vozidle s technicky prípustnou maximálnou naloženou hmotnosťou vozidla (pozri obrázok 2).

Presnú polohu stredu povrchu alebo adaptéra v oblasti pôsobenia síl stanoví výrobca. Ak majú aerodynamické zariadenie a vybavenie v oblasti pôsobenia síl rôzne stupne tuhosti (napr. v dôsledku spevnení, rôznych materiálov alebo hrúbky atď.), poloha stredu povrchu alebo adaptéra sa nachádza v oblasti s najvyššou odolnosťou proti vonkajším silám v pozdĺžnom smere vozidla.

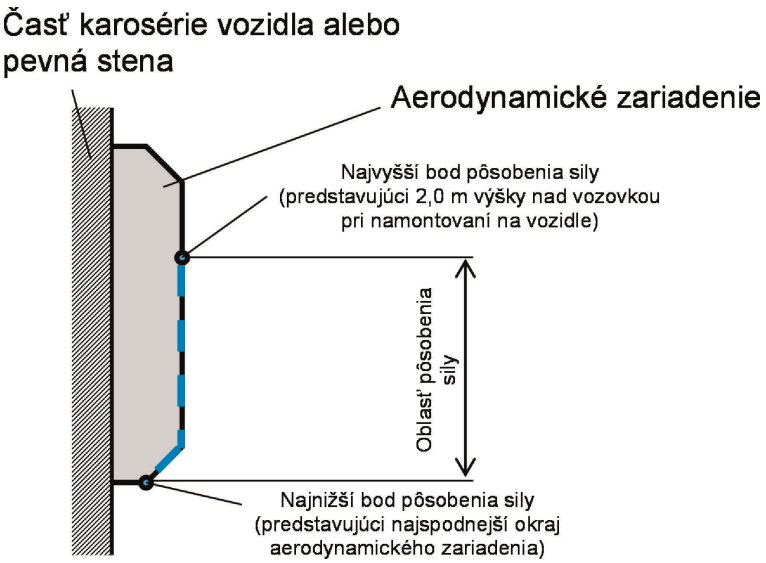
Obrázok 1

Výška skúšobného bodu



Obrázok 2

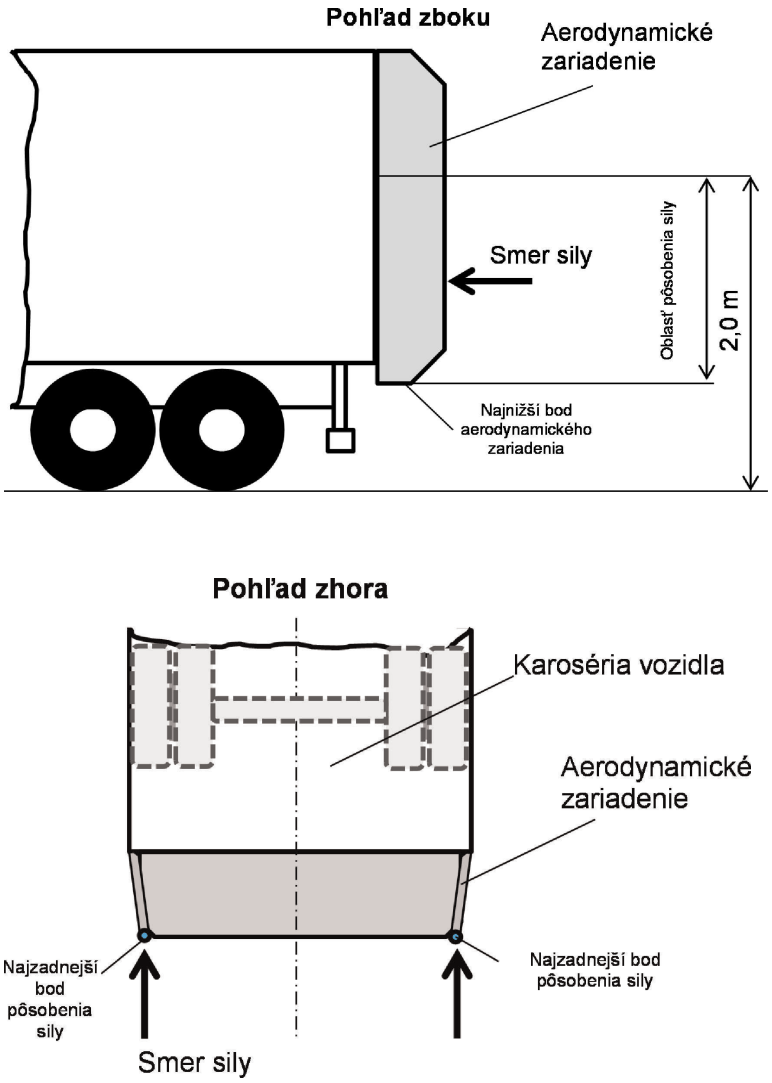
Príklad skúšobnej zostavybodu



1.5.1.2. Horizontálna sila dosahujúca maximálne 4 000 N ± 400 N pôsobí postupne na dva body umiestnené symetricky po stredovej osi vozidla alebo stredovej osi zariadenia na najzadnejšom vonkajšom okraji aerodynamického zariadenia a vybavenia v úplne nesklopenej alebo prevádzkovej polohe (pozri obrázok 3). Poradie, v ktorom majú sily pôsobiť, môže určiť výrobca.

Obrázok 3

Pôsobenie sily



1.6. Požiadavky

1.6.1. Aerodynamické zariadenie a vybavenie je namontované tak, že sa počas pôsobenia skúšobných síl uvedených v bode 1.5.1.2 zdeformuje, vysunie alebo sklopí, čo má za následok prečnievanie v dĺžke ≤ 200 mm merané v horizontálnom pozdĺžnom smere v bodoch pôsobenia síl. Dĺžka výsledného prečnievania sa zaznamená.

1.6.2. Aerodynamické zariadenie a vybavenie neohrozí cestujúcich v iných vozidlách v prípade zrážky nárazom zozadu a neovplyvní prevádzku zadného ochranného zariadenia proti podbehnutiu.

Doplnok 5

Trojrozmerný plášť kabíny

1. Všeobecný postup kontroly zhody motorového vozidla s parametrami trojrozmerného plášťa kabíny

1.1. Vertikálne okraje posudzovanej oblasti kabíny motorového vozidla

1.1.1. Maximálna šírka vozidla v mieste kabíny W_c sa odvodí od vertikálnej priečnej roviny prvej prednej nápravy motorového vozidla. Položky uvedené v doplnku 1 sa na účely tohto merania nezohľadnia.

1.1.2. O posudzovanej oblasti v mieste kabíny motorového vozidla sa predpokladá, že zodpovedá maximálnej šírke W_c. Oblasť je ohraničená vertikálnymi pozdĺžnymi rovinami, ktoré sú rovnobežné s pozdĺžnou strednou rovinou motorového vozila a vzdialenosť medzi nimi je W_c.

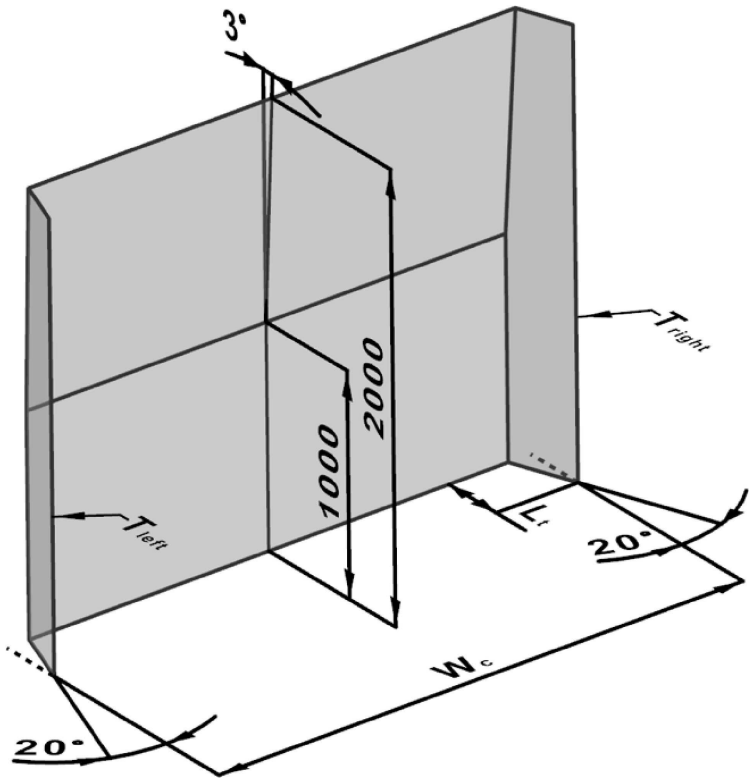
1.1.3. Horizontálna pozdĺžna vzdialenosť L_t sa stanoví od najprednejšieho bodu v mieste kabíny motorového vozidla pri výške ≤ 2 000 mm nad vozovkou meranej pri nenaloženom vozidle.

Vzdialenosť L_t sa na účely tohto posúdenia stanovuje pri 200 mm (pozri obrázok 1).

Zadná časť posudzovanej oblasti je ohraničená vertikálnou priečnou rovinou kolmou na pozdĺžnu strednú rovinu motorového vozidla, ktorá sa nachádza na zadnej časti uvedeného najprednejšieho bodu vo vzdialenosti L_t.

Obrázok 1

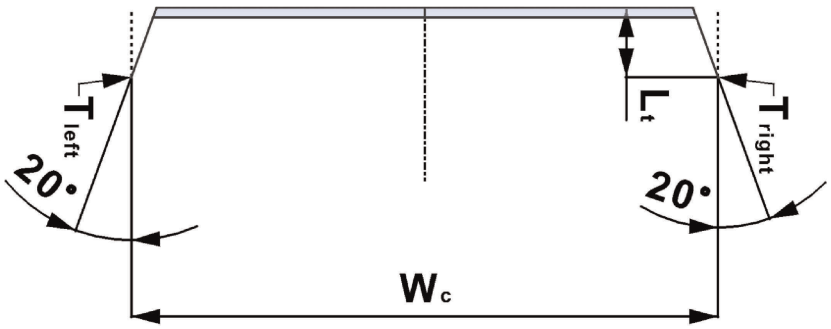
Trojrozmerný plášť



1.1.4. Na účely bodu 1.3.3.2 sa berú do úvahu priesečnice zadnej roviny tvoriacej bočné strany posudzovanej oblasti s oboma uhlovými vonkajšími rovinami, t. j. s priamkami T_{left} *a* T_{right} (pozri obrázok 2).

Obrázok 2

Trojrozmerný plášť



1.2. Horizontálne okraje posudzovanej oblasti kabíny motorového vozidla

1.2.1. V posudzovanej oblasti sa dolná línia ohraničenia prednej masky stanoví na úrovni vozovky a horná línia ohraničenia prednej masky sa stanoví na úrovni 2 000 mm nad vozovkou nameranej pri nenaloženom vozidle.

1.3. Osobitné ustanovenia týkajúce sa posudzovanej oblasti kabíny motorového vozidla

1.3.1. Na účely tohto doplnku sa bez ohľadu na typ materiálu berie do úvahy predná maska v mieste kabíny motorového vozidla. Nezohľadnia sa však položky uvedené v doplnku 1.

1.3.2. Sklon prednej časti kabíny

1.3.2.1. Na účely tohto doplnku sa berie do úvahy „sklon“, čiže naklonenie prednej masky motorového vozidla v mieste kabíny dozadu od kolmice, pričom každý bod umiestnený nad ďalším bodom leží za daným ďalším bodom.

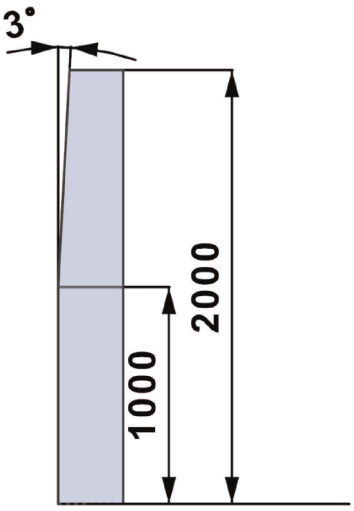
1.3.2.2. Na účely posudzovanej oblasti sklonu sa berie do úvahy najprednejší bod v mieste kabíny motorového vozidla uvedený v bode 1.1.3.

Do úvahy sa berie priesečnica vertikálnej priečnej roviny prechádzajúcej cez najprednejší bod kabíny nameraný vo výške ≤ 2 000 mm nad vozovkou pri nenaloženom vozidle s horizontálnou rovinou umiestnenou vo výške 1 000 mm. Táto priesečnica sa následne berie ako línia základne plášťa na posúdenie sklonu kabíny vozidla v danej posudzovanej oblasti.

1.3.2.3. Určí sa rovina otáčajúca sa okolo línie základne plášťa uvedenej v bode 1.3.2.2 druhom odseku naklonená smerom dozadu od kolmice o 3° (pozri obrázok 3).

Obrázok 3

Sklon



1.3.2.4. Žiadny bod vlastného povrchu prednej masky umiestnený v posudzovanej oblasti sklonu nesmie ležať pred rovinou naklonenou dozadu uvedenou v bode 1.3.2.3, keď sa najprednejší bod v mieste kabíny motorového vozidla dotýka vertikálnej priečnej roviny.

1.3.3. Zužovanie strán kabíny motorového vozidla.

1.3.3.1. V posudzovanej oblasti miesta kabíny motorového vozidla sa predná maska musí zužovať tak, aby sa príslušné menovité plochy celkove zbiehali do spoločnej oblasti, ktorá leží pred kabínou a v pozdĺžnej strednej rovine motorového vozidla.

1.3.3.2. Berú sa úvahy dve symetrické vertikálne roviny – jedna na ľavej strane a jedna na pravej strane – v horizontálnom uhle 20° vo vzťahu k pozdĺžnej strednej rovine, teda vo vzdialenosti 40° od seba. Tieto roviny sú umiestnené tak, že sa pretínajú aj s priamkami T_{left} *a* T_{right} uvedenými v bode 1.1.3.

1.3.3.3. Žiadny bod vlastného povrchu prednej masky umiestnený v ľavej a pravej vonkajšej oblasti nesmie ležať smerom von od príslušnej vertikálnej roviny uvedenej v bode 1.3.3.2, keď sa najprednejší bod v mieste kabíny motorového vozidla dotýka vertikálnej priečnej roviny uvedenej v bode 1.3.2.4.

2. Ak nie je splnená ktorákoľvek z podmienok uvedených v tomto doplnku, kabína motorového vozidla nie je v zhode s parametrami trojrozmerného plášťa uvedenými v časti C bode 1.4.1 tejto prílohy..

PRÍLOHA II

Príloha V k nariadeniu (EÚ) č. 1230/2012 sa mení takto:

1. Časť A sa mení takto:

a) Názov sa nahrádza takto:

„ČASŤ A

Typové schválenie ES motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, pokiaľ ide o hmotnosti a rozmery vozidla

Informačný dokument

VZOR“.

b) Vkladá sa tento bod 2.4.2.1.3:

2.4.2.1.3. Predĺžená kabína v súlade s článkom 9a smernice 96/53/ES: áno/nie([1])

c) Vkladá sa tento bod 2.6.4:

2.6.4. Dodatočná hmotnosť v prípade pohonu na alternatívne palivá: … kg

d) Vkladá sa tento bod 3.9:

3.9. Zoznam vybavenia pre pohon na alternatívne palivá (a označenie hmotnosti jednotlivých častí): .....

e) Vkladajú sa tieto body 9.25 až 9.27.3:

9.25. Predĺžené kabíny v súlade s článkom 9a smernice 96/53/ES:

9.25.1. Podrobný technický opis (vrátane fotografií a výkresov, ako aj opisu materiálov) častí vozidla relevantných pre časť C, bod 1.4 prílohy I k nariadeniu (EÚ) č. 1230/2012: .....

9.26. Aerodynamické zariadenia alebo vybavenie v prednej časti vozidla

9.26.1. Vozidlo s namontovaným aerodynamickým zariadením alebo vybavením vpredu: áno/nie([1])

9.26.2. Číslo typového schválenia aerodynamického zariadenia alebo vybavenia, ak je k dispozícii: ... alebo, ak nie je k dispozícii:

9.26.3. Podrobný opis (vrátane fotografií alebo výkresov) aerodynamického zariadenia alebo vybavenia

9.26.3.1. Konštrukcia a materiály: .....

9.26.3.2. Systém blokovania a nastavenia: .....

9.26.3.3. Pripojenie a montáž na vozidlo: .....

9.27. Aerodynamické zariadenia alebo vybavenie v zadnej časti vozidla

9.27.1. Vozidlo s namontovaným aerodynamickým zariadením alebo vybavením vzadu: áno/nie([1])

9.27.2. Číslo typového schválenia aerodynamického zariadenia alebo vybavenia, ak je k dispozícii ... alebo, ak nie je k dispozícii:

9.27.3. Podrobný opis (vrátane fotografií alebo výkresov) aerodynamického zariadenia alebo vybavenia

9.27.3.1. Konštrukcia a materiály: .....

9.27.3.2. Systém blokovania a nastavenia: .....

9.27.3.3. Pripojenie a montáž na vozidlo: .....

2. Časť B sa mení takto:

a) Názov sa nahrádza takto:

„ČASŤ B

Osvedčenie o typovom schválení ES motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, pokiaľ ide o hmotnosti a rozmery vozidiel

MODEL

Formát: A4 (210 x 297 mm)

OSVEDČENIE O TYPOVOM SCHVÁLENÍ ES“;

b) Slová „so zreteľom na nariadenie (EÚ) …/…“ sa nahrádzajú slovami „so zreteľom na nariadenie (EÚ) č. 1230/2012 naposledy zmenené nariadením (EÚ) 2019/1892“;

c) Dodatok sa nahrádza takto:

„Dodatok

k osvedčeniu o typovom schválení ES č.. ..

1. Výnimky

1.1. Vozidlo bolo typovo schválené v súlade s článkom 6 ods. 1 tohto nariadenia (t. j. najkrajnejšie rozmery vozidla prekračujú maximálne rozmery uvedené v častiach A, B, C alebo D prílohy I): áno/nie ([1])

1.2. Vozidlo bolo typovo schválené na účely článku 8b smernice 96/53/ES (t. j. aerodynamické zariadenia alebo vybavenie na zadnej časti vozidla): áno/nie ([1])

1.3. Vozidlo bolo typovo schválené na účely článku 9a smernice 96/53/ES (t. j. predĺžená kabína alebo kabína vybavená aerodynamickými zariadeniami alebo vybavením): áno/nie ([1])

1.4. Vozidlo bolo typovo schválené na účely článku 10b smernice 96/53/ES:

1.4.1. Dodatočná hmotnosť vozidiel s pohonom na alternatívne palivá: áno/nie ([1])

1.4.2. Dodatočná hmotnosť vozidiel s nulovými emisiami: áno/nie ([1])

2. Vozidlo je vybavené pneumatickým pružením: áno/nie ([1])

3. Vozidlo je vybavené pružením uznaným za rovnocenné s pneumatickým pružením: áno/nie ([1])

4. Vozidlo spĺňa požiadavky na terénne vozidlo: áno/nie ([1])

5. Poznámky: .....

([1]) Nehodiace sa prečiarknite.

3. Dopĺňajú sa tieto časti C, D a E:

„ČASŤ C

Typové schválenie ES aerodynamického zariadenia alebo vybavenia ako samostatnej technickej jednotky

Informačný dokument

MODEL

Informačný dokument č. … vzťahujúci sa na typové schválenie ES aerodynamického zariadenia alebo vybavenia ako samostatnej technickej jednotky.

Tieto informácie sa poskytujú v troch vyhotoveniach a spolu s obsahom. Všetky výkresy sa dodávajú vo vhodnej mierke vo formáte A4 alebo poskladané na tento formát a sú dostatočne podrobné. Prípadné fotografie sú dostatočne podrobné.

Ak samostatné technické jednotky uvedené v tomto informačnom dokumente majú elektronické riadenie, dodajú sa informácie o ich výkone.

0. VŠEOBECNÉ

0.1. Značka (obchodný názov výrobcu): .....

0.2. Typ: .....

0.3. Prostriedky označenia typu, ak sú vyznačené na samostatnej technickej jednotke ([b]): .....

0.3.1. Umiestnenie uvedeného označenia: .....

0.5. Názov a adresa výrobcu: .....

0.7. Umiestnenie a spôsob pripevnenia značky typového schválenia ES: .....

0.8. Názov(-vy) a adresa(-y) montážneho(-ych) závodu(-ov): .....

0.9. Meno a adresa (prípadného) zástupcu výrobcu: .....

9.26. Aerodynamické zariadenia alebo vybavenie v prednej časti vozidla

9.26.1. Vozidlo s namontovaným aerodynamickým zariadením alebo vybavením vpredu: áno/nie ([1])

9.26.2. Číslo typového schválenia aerodynamického zariadenia alebo vybavenia, ak je k dispozícii: ... alebo, ak nie je k dispozícii:

9.26.3. Podrobný opis (vrátane fotografií alebo výkresov) aerodynamického zariadenia alebo vybavenia

9.26.3.1. Konštrukcia a materiály: .....

9.26.3.2. Systém blokovania a nastavenia: .....

9.26.3.3. Pripojenie a montáž na vozidlo: .....

9.27. Aerodynamické zariadenia alebo vybavenie v zadnej časti vozidla

9.27.1. Vozidlo s namontovaným aerodynamickým zariadením alebo vybavením vzadu: áno/nie ([1])

9.27.2. Číslo typového schválenia aerodynamického zariadenia alebo vybavenia, ak je k dispozícii ... alebo, ak nie je k dispozícii:

9.27.3. Podrobný opis (vrátane fotografií alebo výkresov) aerodynamického zariadenia alebo vybavenia

9.27.3.1. Konštrukcia a materiály: .....

9.27.3.2. Systém blokovania a nastavenia: .....

9.27.3.3. Pripojenie a montáž na vozidlo: .....

Vysvetlivky

([b]) Ak prostriedky označenia typu obsahujú znaky, ktoré nie sú relevantné z hľadiska opisu typu samostatnej technickej jednotky, na ktorú sa vzťahuje tento informačný dokument, tieto znaky sú v dokumentácii zastúpené symbolom"?" (napr. ABC??123??).

ČASŤ D

Osvedčenie o typovom schválení ESaerodynamického zariadenia alebo vybavenia ako samostatnej technickej jednotky

MODEL

Formát: A4 (210 x 297 mm)

OSVEDČENIE O TYPOVOM SCHVÁLENÍ ES

Odtlačok pečiatky schvaľovacieho úradu

Oznámenie o:

– typovom schválení ES([1])
– rozšírení typového schválenia ES([1])
– zamietnutí typového schválenia ES([1])
– odňatí typového schválenia ES([1])

} typu aerodynamického zariadenia alebo vybavenia ako samostatnej technickej jednotky

so zreteľom na nariadenie (EÚ) č. 1230/2012, naposledy zmenené nariadením (EÚ) 2019/1892 ([1])

Číslo typového schválenia ES: .....

Dôvod rozšírenia: .....

ODDIEL I

0.1. Značka (obchodný názov výrobcu): .....

0.2. Typ: .....

0.3. Prostriedky označenia typu, ak sú vyznačené na samostatnej technickej jednotke ([2]):. ...

0.3.1. Umiestnenie uvedeného označenia: .....

0.5. Názov a adresa výrobcu: .....

0.7. Umiestnenie a spôsob pripevnenia značky typového schválenia ES: .....

0.8. Názov(-vy) a adresa(-y) montážneho(-ych) závodu(-ov): .....

0.9. Meno a adresa (prípadného) zástupcu výrobcu: .....

([1]) Nehodiace sa prečiarknite.
([2]) Ak prostriedky označenia typu obsahujú znaky, ktoré nie sú relevantné z hľadiska opisu typu samostatnej technickej jednotky, na ktorú sa vzťahuje tento informačný dokument, tieto znaky sú v dokumentácii zastúpené symbolom "?" (napr. ABC??123??).

ODDIEL II

1. Doplňujúce informácie: pozri dodatok.

2. Technická služba zodpovedná za vykonanie skúšok: .....

3. Dátum skúšobného protokolu: .....

4. Číslo skúšobného protokolu: .....

5. Prípadné poznámky: pozri dodatok.

6. Miesto: .....

7. Dátum: .....

8. Podpis: .....

Prílohy: Informačná dokumentácia

Skúšobný protokol

Dodatok

k osvedčeniu o typovom schválení ES č.. ..

1. Stručný opis typu samostatnej technickej jednotky: .....

2. Podrobný opis aerodynamického zariadenia alebo vybavenia:

2.1. Počet samostatných prvkov: .....

2.2. Opis konštrukcie a materiálov: .....

2.3. Opis systému blokovania a nastavenia: .....

2.4. Opis pripojenia a montáže na vozidlo: .....

2.5. Samostatná technická jednotka: polouniverzálna/špecifická pre vozidlo ([1])

3. Zoznam konkrétnych typov vozidiel, pre ktoré bola samostatná technická jednotka schválená (v prípade potreby): .....

4. Podrobný opis špecifikácií konkrétnej oblasti montáže na vozidlách v prípade polouniverzálnych aerodynamických zariadení alebo vybavenia (v prípade potreby): .....

5. Poznámky: .....

6. Značka typového schválenia a jej umiestnenie: .....

ČASŤ E

Značka typového schválenia ES samostatnej technickej jednotky

1. Značka typového schválenia ES samostatnej technickej jednotky sa skladá:

1.1. z obdĺžnik ohraničujúceho malé písmeno „e“, po ktorom nasleduje rozlišovacie číslo členského štátu, ktorý udelil typové schválenie ES samostatnej technickej jednotky:

1	pre Nemecko	19	pre Rumunsko
2	pre Francúzsko	20	pre Poľsko
3	pre Taliansko	21	pre Portugalsko
4	pre Holandsko	23	pre Grécko
5	pre Švédsko	24	pre Írsko

6	pre Belgicko	25	pre Chorvátsko
7	pre Maďarsko	26	pre Slovinsko
8	pre Českú republiku	27	pre Slovensko
9	pre Španielsko	29	pre Estónsko
11	pre Spojené kráľovstvo	32	pre Lotyšsko
12	pre Rakúsko	34	pre Bulharsko
13	pre Luxembursko	36	pre Litvu
17	pre Fínsko	49	pre Cyprus
18	pre Dánsko	50	pre Maltu;

1.2. zo „základného čísla schválenia“ nachádzajúceho sa tesne pri obdĺžniku a uvedeného v časti 4 čísla typového schválenia, pred ktorým sú dve číslice udávajúce poradové číslo priradené k tomuto nariadeniu alebo najnovšej väčšej technickej zmene tohto nariadenia. Poradové číslo je v súčasnosti „00“;

1.3. v prípade aerodynamického zariadenia alebo vybavenia kabín sa pred poradovým číslom nachádza symbol „96/53/EC ARTICLE 9A COMPLIANT“;

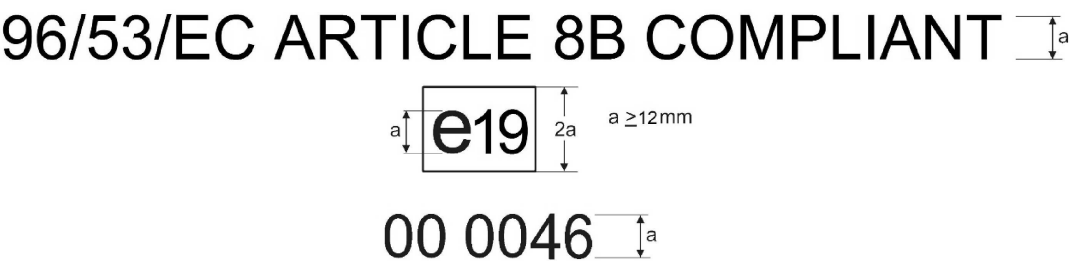
1.4. v prípade aerodynamického zariadenia alebo vybavenia, ktoré sa má nachádzať na zadnej časti vozidla, sa pred poradovým číslom nachádza symbol „96/53/EC ARTICLE 8B COMPLIANT“.

2. Značka typového schválenia ES samostatnej technickej jednotky sa pripevní na hlavnú časť aerodynamického zariadenia alebo vybavenia tak, aby bola nezmazateľná a zároveň dobre a ľahko čitateľná, aj keď je zariadenie namontované na vozidle.

3. Príklad značky typového schválenia ES samostatnej technickej jednotky je uvedený na obrázku 1.

Obrázok 1

Príklad značky typového schválenia ES samostatnej technickej jednotky



Vysvetlivka

Typové schválenie ES samostatnej technickej jednotky aerodynamického zariadenia alebo vybavenia, ktoré sa má namontovať na zadnú časť vozidla (na účely dodržiavania súladu s článkom 8b smernice 96/53/ES), vydalo Rumunsko pod číslom 0046. Prvé dve číslice „00“ udávajú, že samostatná technická jednotka bola schválená podľa tohto nariadenia.“