31997L0027

25.8.1997 ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ L 233/1

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 97/27/ES

ze dne 22. července 1997

o hmotnostech a rozměrech určitých kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o změně směrnice 70/156/EHS

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 100a této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ([1]),

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ([2]),

v souladu s postupem stanoveným v článku 189b Smlouvy ([3]),

(1) vzhledem k tomu, že k zajištění řádného fungování vnitřního trhu při zachování vysoké úrovně bezpečnosti veřejnosti je nezbytná úplná harmonizace technických požadavků na motorová vozidla;

(2) vzhledem k tomu, že technické požadavky, které musí podle vnitrostátních právních předpisů určité kategorie vozidel splňovat, se mimo jiné týkají jejich hmotností a rozměrů;

(3) vzhledem k tomu, že se tyto požadavky v jednotlivých členských státech liší; že je proto nutné, aby všechny členské státy zavedly stejné požadavky vedle nebo namísto svých stávajících právních předpisů, zejména aby bylo možné použít u všech typů vozidel postup ES schvalování typu, který je předmětem směrnice Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ([4]);

(4) vzhledem k tomu, že je žádoucí harmonizovat maximální hmotnosti a rozměry motorových vozidel a jejich přípojných vozidel registrovaných v členských státech podle směrnice 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se stanoví pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství maximální přípustné rozměry ve vnitrostátním a mezinárodním provozu a maximální přípustné hmotnosti v mezinárodním provozu ([5]); že se uvedená směrnice vztahuje pouze na provoz na území členských států, a nikoli na technické požadavky podle směrnice 70/156/EHS;

(5) vzhledem k tomu, že směrnice 96/53/ES stanoví určité maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní i mezinárodní provoz v členských státech s určitou lhůtou pro jejich vstup v platnost; že některé jiné maximální přípustné rozměry a maximální přípustné hmotnosti zůstávají použitelné pouze pro mezinárodní provoz;

(6) vzhledem k tomu, že v důsledku toho zřejmě nelze v krátké době harmonizovat maximální přípustné hmotnosti motorových vozidel a jejich přípojných vozidel registrovaných v členských státech; že se na druhé straně ukazuje reálné dosáhnout co nejúplnější harmonizace jejich maximálních rozměrů, řešit otázku hmotnosti umožněním jednotného postupu při stanovení maximální přípustné hmotnosti pro registraci/provoz v každém členském státě a neustále zvyšovat bezpečnost, zvláště u některých kategorií přípojných vozidel;

([1]) Úř. věst. C 230, 4.9.1991, s. 46.
([2]) Úř. věst. C 49, 24.2.1992, s. 5.
([3]) Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 12. února 1992 (Úř. věst. C 67, 16.3.1992, s. 81), společný postoj Rady ze dne 28. listopadu 1996 (Úř. věst. C 41, 10.2.1997, s. 5), rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 9. dubna 1997 (Úř. věst. C 132, 28. 4. 1997) a rozhodnutí Rady ze dne 21. května 1997.
([4]) Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 96/79/ES (Úř. věst. L 18, 21.1.1997, s. 7).
([5]) Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59.

(7) vzhledem k tomu, že podle čl. 4 odst. 3 a 4 směrnice 96/53/ES mohou členské státy povolit na svém území provoz vozidel kategorie N, jejichž rozměry překračují mezní hodnoty uvedené v této směrnici, buď pro dopravu nedělitelných nákladů, nebo pro účely určitých vnitrostátních dopravních operací, které podstatně neovlivňují mezinárodní hospodářskou soutěž v oblasti dopravy; že pokud se týká vozidel kategorie M_2 a M_3, vztahuje se směrnice 96/53/ES pouze na mezinárodní provoz; že je proto nezbytné povolit odchylné schvalování typu vozidel, jejichž rozměry překračují maximální rozměry povolené touto směrnicí, a některých dalších parametrů, spolu s možností, aby členské státy odmítly vozidla schválená jako typ podle těchto odchylných ustanovení;

(8) vzhledem k tomu, že tato směrnice je jednou ze zvláštních směrnic, jež musí být dodrženy, aby byla zajištěna shoda vozidel s požadavky postupu ES schvalování typu zavedeného směrnicí 70/156/EHS; že se proto ustanovení směrnice 70/156/EHS týkající se systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků vozidel vztahují i na tuto směrnici;

(9) vzhledem k tomu, že podle čl. 3 odst. 4 a čl. 4 odst. 3 směrnice 70/156/EHS je zejména nutné, aby byl ke každé zvláštní směrnici připojen informační dokument obsahující odpovídající body přílohy I a certifikát schválení typu podle přílohy VI uvedené směrnice, aby schválení typu mohlo být zpracováno výpočetní technikou;

(10) vzhledem k tomu, že v této směrnici jsou zahrnuta zvláštní ustanovení pro nedokončená vozidla, aby se usnadnila druhá etapa schvalování typu úplných vozidel;

(11) vzhledem k tomu, že v této směrnici jsou zahrnuta zvláštní ustanovení týkající se zdvihatelných nebo zatížitelných náprav; že tyto nápravy je třeba vzít v úvahu též ve směrnici Rady 71/320/EHS ze dne 26. července 1971 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se brzdových zařízení určitých kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel [1] a ve směrnici Rady 70/311/EHS ze dne 8. června 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se mechanismu řízení motorových vozidel a jejich přípojných vozidel [2];

(12) vzhledem k tomu, že je třeba do směrnice 71/320/EHS zahrnout také zvláštní ustanovení umožňující dokonaleji respektovat technické podmínky, za kterých mohou být vozidly kategorií M_2, M_3 a N tažena přípojná vozidla;

(13) vzhledem k tomu, že je také třeba do směrnice Rady 76/114/EHS ze dne 18. prosince 1975 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se povinných štítků a nápisů pro motorová vozidla a pro jejich přípojná vozidla a pro jejich umístění a způsob upevnění [3] zahrnout zvláštní ustanovení, která umožní respektovat skutečnost, že vozidla mohou být v členských státech registrována při rozdílné hmotnosti,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Pro účely této směrnice se „vozidlem“ rozumí každé motorové vozidlo nebo přípojné vozidlo podle definice v článku 2 směrnice 70/156/EHS a v příloze II směrnice 70/156/EHS, kromě vozidel kategorie M_1.

Článek 2

Členské státy nesmějí odmítnout udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro určitý typ vozidla nebo odmítnout nebo zakázat prodej, registraci, uvedení do provozu nebo užívání určitého vozidla z důvodů týkajících se jeho hmotnosti a rozměrů, pokud toto vozidlo splňuje požadavky stanovené v příloze této směrnice.

Článek 3

Členský stát však může odmítnout udělit vnitrostátní schválení typu pro určitý typ vozidla nebo odmítnout nebo zakázat prodej, registraci, uvedení do provozu nebo používání určitého vozidla nebo považovat prohlášení o shodě je doprovázející za neplatné pro účely čl. 7 odst. 1 směrnice Rady 70/156/EHS nebo schválit určité vozidlo jako typ pouze pro dopravu nedělitelných nákladů, jestliže u dotyčného vozidla schváleného jako typ podle této směrnice byla použita odchylka podle článku 7 této směrnice a jestliže je tato odchylka v rozporu s vnitrostátními předpisy platnými v daném členském státě.

[1] Úř. věst. L 202, 6.9.1971, s. 37. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 91/422/EHS (Úř. věst. L 233, 22.8.1991, s. 21).

[2] Úř. věst. L 133, 18.6.1970, s. 10. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 96/62/EHS (Úř. věst. L 199, 18.7.1992, s. 33).

[3] Úř. věst. L 24, 30.1.1976, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 78/507/EHS (Úř. věst. L 155, 13.6.1978, s. 31).

Článek 4

Jestliže členské státy udělí vnitrostátní schválení typu pro vozidla schválená jako typ podle této směrnice nebo povolí registraci, uvedení do provozu nebo užívání takových vozidel, určí jim vnitrostátní maximální přípustnou hmotnost pro registraci/provoz v souladu se svými odpovídajícími vnitrostátními maximálními přípustnými hmotnostmi. Při stanovování této maximální přípustné hmotnosti pro registraci/provoz nesmějí členské státy odmítnout použít postup podle přílohy IV, jestliže jeho použití požaduje výrobce.

Článek 5

Odchylně od článku 2 mohou členské státy uplatňovat vnitrostátní technické požadavky u zatížitelných a zdvihatelných náprav. Členské státy však nesmějí odmítnout použít technické požadavky uvedené v bodu 3 přílohy IV, jestliže jejich použití vyžaduje výrobce.

Článek 6

Odchylně od článku 2 a bodu 7.3.2.1 přílohy I mohou členské státy do 31. prosince 1999 odmítnout udělit vnitrostátní schválení typu pro autobusy nebo autokary nebo odmítnout nebo zakázat prodej, registraci, uvedení do provozu nebo užívání autobusů nebo autokarů, jestliže jejich šířka přesahuje 2,50 m, jak povoluje článek 9 směrnice 96/53/ES.

Článek 7

Odchylně od článku 2 a bodu 7.3 přílohy I, a aniž je třeba splnit požadavky bodu 7.6 přílohy I, mohou členské státy schválit typy vozidel, jejichž rozměry překračují rozměry uvedené v dotyčných ustanoveních. Podrobné údaje o této odchylce se uvedou v certifikátu schválení typu podle přílohy III této směrnice a použije se článek 3.

Článek 8

Směrnice 70/156/EHS se mění takto:

a) Příloha I se doplňuje takto:

1. V poznámce *j* se doplňují slova: „pro jiná vozidla než vozidla kategorie M_1 bod 2.4.1 přílohy I směrnice 97/27/ES“.

2. V poznámce *k* se doplňují slova: „pro jiná vozidla než vozidla kategorie M_1 bod 2.4.2 přílohy I směrnice 97/27/ES“.

3. V poznámce *l* se doplňují slova: „pro jiná vozidla než vozidla kategorie M_1 bod 2.4.3 přílohy I směrnice 97/27/ES“.

b) Bod 48 přílohy IV se nahrazuje tímto:

	Předmět	Číslo směrnice	Odkaz na Úřední věstník	Vztahuje se na									
				M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„48	Hmotnosti a rozměry (jiná vozidla než podle bodu 44)	97/27/ES	L 233, 25. 8. 1997		x	x	x	x	x	x	x	x	x“

Článek 9

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 22. července 1999. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 10

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

Článek 11

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne 22. července 1997.

Za Evropský parlament	*Za Radu*
Předseda	*Předseda*
J. M. GIL-ROBLES	J. POOS

PŘÍLOHA I

1. Tato směrnice se vztahuje na hmotnosti a rozměry motorových vozidel kategorií M_2, M_3 a N a přípojných vozidel kategorií O podle definic v příloze II A směrnice 70/156/EHS.

2. DEFINICE

Pro účely této směrnice:

2.1 „*Motorovým vozidlem*“ se rozumí motorem poháněné vozidlo podle definice v příloze II A směrnice 70/156/EHS.

2.1.1 Motorová vozidla kategorie N:

2.1.1.1 „*Nákladním automobilem*“ se rozumí motorové vozidlo kategorie N_1, N_2 nebo N_3, které je konstruováno a vyrobeno výlučně nebo hlavně pro dopravu zboží; může též táhnout přípojné vozidlo.

2.1.1.2 „*Tažným vozidlem*“ se rozumí motorové vozidlo kategorie N_1, N_2 nebo N_3, které je konstruováno a vyrobeno výlučně nebo hlavně pro tažení přípojných vozidel.

2.1.1.2.1 „*Tahačem přívěsu*“ se rozumí tažné vozidlo, které je konstruováno a vyrobeno výlučně nebo hlavně pro tažení jiných přípojných vozidel než návěsů; může být opatřeno ložnou plošinou.

2.1.1.2.2 „*Tahačem návěsu*“ se rozumí tažné vozidlo, které je konstruováno a vyrobeno výlučně nebo hlavně pro tažení návěsů.

2.1.1.3 Jiná úplná nebo dokončená vozidla kategorie N než nákladní automobily a tažná vozidla se považují za vozidla pro zvláštní účely.

2.1.2 Motorová vozidla kategorie M_2 nebo M_3:

2.1.2.1 „*Autobusem nebo autokarem*“ se rozumí vozidlo kategorie M_2 nebo M_3, které je konstruováno a vyrobeno pro dopravu sedících nebo sedících a stojících cestujících.

2.1.2.1.1 „*Kloubovým autobusem nebo autokarem*“ se rozumí autobus nebo autokar, který se skládá ze dvou nebo více tuhých částí vzájemně kloubově spojených, přičemž prostory pro cestující každé části jsou propojeny, takže cestující se mohou mezi nimi volně pohybovat; tuhé části jsou trvale spojeny tak, že mohou být odděleny pouze postupem vyžadujícím zařízení, které je běžně dostupné pouze v dílně.

2.1.2.1.2 „*Dvoupodlažním autobusem nebo autokarem*“ se rozumí autobus nebo autokar, ve kterém prostory pro cestující jsou přinejmenším v jedné části uspořádány do dvou nad sebou umístěných úrovní, přičemž v horním podlaží nejsou prostory pro stojící cestující.

2.1.2.1.3 „*Třídou*“ autobusu nebo autokaru se rozumí:

2.1.2.1.3.1 u vozidel určených pro více než 22 cestujících kromě řidiče:

2.1.2.1.3.1.1 „*třídou I*“: vozidla konstruovaná s prostory pro stojící cestující, které umožňují častý pohyb cestujících;

2.1.2.1.3.1.2 „*třídou II*“: vozidla konstruovaná hlavně pro dopravu sedících cestujících a provedená tak, aby umožňovala dopravu stojících cestujících v uličce, popřípadě na ploše, která nepřesahuje prostor určený pro dvě dvojitá sedadla;

2.1.2.1.3.1.3 „*třídou III*“: vozidla konstruovaná výlučně pro dopravu sedících cestujících;

2.1.2.1.3.2 u vozidel určených nejvýše pro 22 cestujících kromě řidiče:

2.1.2.1.3.2.1 „*třídou A*“: vozidla určená pro dopravu stojících cestujících; vozidlo této třídy má sedadla a může mít vybavení pro stojící cestující;

2.1.2.1.3.2.2 „*třídou B*“: vozidla, která nejsou určena pro dopravu stojících cestujících; vozidlo této třídy nemá vybavení pro stojící cestující.

2.1.2.1.4 Vozidlo může spadat do několika tříd. V takovém případě musí splňovat všechny odpovídající požadavky této směrnice.

2.1.2.2 Jiná vozidla kategorie M_2 nebo M_3 než autobusy nebo autokary se považují za vozidla pro zvláštní účely (např. vozy záchranné služby).

2.2 **Vozidla kategorie O:**

2.2.1 „*Taženým vozidlem*“ („*přípojným vozidlem*“) se rozumí vozidlo bez vlastního pohonu, které je konstruováno a vyrobeno, aby bylo taženo motorovým vozidlem.

2.2.2 „*Návěsem*“ se rozumí tažené vozidlo, které je určeno k tomu, aby bylo připojeno k tahači návěsu nebo k tažnému podvozku a aby přeneslo významné svislé zatížení na tažné vozidlo nebo tažný podvozek.

2.2.3 „*Přívěsem*“ se rozumí tažené vozidlo, které má nejméně dvě nápravy, z nichž alespoň jedna je řízená, a:

— je opatřeno zařízením pro spojení vozidel, které je pohyblivé ve svislém směru (ve vztahu k přívěsu),

— přenáší na tažné vozidlo nevýznamné statické svislé zatížení (menší než 1 000 N).

Je-li návěs připojen k tažnému podvozku, považuje se tento celek za přívěs.

2.2.4 „*Přívěsem s nápravami uprostřed*“ se rozumí tuhý přívěs, u kterého jsou nápravy umístěny blízko těžiště vozidla (je-li náklad rovnoměrně rozložen), takže se na tažné vozidlo přenáší pouze malé statické svislé zatížení, které nepřekračuje 10 % zatížení odpovídajícího maximální hmotnosti přívěsu nebo zatížení 10 000 N (podle toho, která hodnota je nižší).

2.3 „*Skupinou náprav*“ se rozumějí nápravy, které jsou částí podvozku. Skupina dvou náprav se nazývá dvounápravový podvozek a skupina tří náprav třínápravový podvozek. Podle konvence se jednotlivá náprava považuje za skupinu s jednou nápravou.

2.4 „*Rozměry vozidla*“ se rozumějí výrobcem uvedené rozměry vozidla dané jeho konstrukcí.

2.4.1 „*Délkou vozidla*“ se rozumí rozměr měřený podle bodu 6.1 normy ISO 612-1978.

Mimo to se při měření délky vozidla neberou v úvahu tato zařízení:

— stírače a ostřikovače,

— přední nebo zadní registrační tabulky,

— zařízení s celními plombami a jejich ochrana,

— zařízení pro připoutání plachty a jejich ochrana,

— zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci,

— zpětná zrcátka,

— prostředky pro sledování zadního prostoru,

— trubky přívodu vzduchu,

— délkové dorazy pro snímatelné karoserie,

— přístupové schůdky,

— pryžové nárazníky,

— zvedací plošiny, přístupové rampy a podobná zařízení v provozním stavu, jejichž rozměr nepřesahuje 200 mm, pokud nezvětšují ložný prostor vozidla,

— spojovací zařízení motorových vozidel.

2.4.2 „*Šířkou vozidla*“ se rozumí rozměr měřený podle bodu 6.2 normy ISO 612-1978.

Dále se při měření šířky vozidla neberou v úvahu tato zařízení:

— zařízení s celními plombami a jejich ochrana,

— zařízení pro připoutání plachty a jejich ochrana,

— zařízení indikující poškození pneumatiky,

— vyčnívající ohebné části systému proti rozstřiku (viz směrnice Rady 91/226/EHS) ([1]),

— zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci,

([1]) Úř. věst. L 103, 23.4.1991, s. 5.

— u vozidel kategorie M_2 a M_3 přístupové rampy v provozním stavu, zvedací plošiny a podobná zařízení v provozním stavu, pokud jejich rozměr nepřesahuje 10 mm od boku vozidla a dopředu nebo dozadu směřující rohy ramp jsou zaobleny poloměrem nejméně 5 mm; hrany musí být zaobleny poloměrem nejméně 2,5 mm,

— zpětná zrcátka,

— ukazatele tlaku pneumatik,

— zasouvatelné schůdky,

— vyboulená část boků pneumatiky bezprostředně nad bodem dotyku s vozovkou.

2.4.3 „*Výškou vozidla*“ se rozumí rozměr měřený podle bodu 6.3 normy ISO 612-1978.

Dále se při měření výšky vozidla neberou v úvahu tato zařízení:

— antény,

— pantografy ve vysunuté poloze.

U vozidel se zařízením pro zdvihání náprav je nutno brát v úvahu účinek tohoto zařízení.

2.4.4 „*Délkou ložné plochy*“ jiného vozidla než tahače návěsu nebo návěsu se rozumí vzdálenost od krajního předního vnějšího bodu ložné plochy ke krajnímu zadnímu vnějšímu bodu vozidla, měřená vodorovně v podélné rovině vozidla.

Při měření této vzdálenosti se nebere v úvahu:

— ložná plocha před krajním zadním bodem kabiny,

— zařízení uvedená v bodě 2.4.1 nebo

— vyčnívající chladicí jednotky a jiná pomocná zařízení, která se nacházejí před ložnou plochou.

2.5 „*Provozní hmotností vozidla*“ se rozumí hmotnost nenaloženého vozidla s karoserií v provozním stavu, v případě tažného vozidla včetně spojovacího zařízení, nebo hmotnost podvozku s kabinou, jestliže výrobce nemontuje karoserii nebo spojovací zařízení (včetně chladicí kapaliny, oleje, 90 % paliva, 100 % ostatních kapalin vyjma odpadní vody, dále včetně nářadí, náhradního kola a řidiče (75 kg) a u autobusů a autokarů též včetně hmotnosti člena posádky (75 kg), je-li ve vozidle služební sedadlo).

2.6 „*Maximální technicky přípustnou hmotností M naloženého vozidla*“ se rozumí výrobcem uvedená maximální hmotnost vozidla daná jeho konstrukcí a výkonností.

Maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla se používá k určení kategorie vozidla podle přílohy II směrnice 70/156/EHS, kromě přívěsů s nápravami uprostřed a návěsů, u nichž se k tomuto účelu používá hmotnost, která odpovídá zatížení působícímu na nápravy, je-li naložené vozidlo zatíženo na svoji maximální technicky přípustnou hmotnost.

Podle definice může být určité technické konfiguraci typu vozidla definované jedním souborem možných hodnot v rámci položek uvedených v informačním dokumentu podle přílohy II této směrnice přiřazena pouze jedna hodnota maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla. Takto definovaná jediná hodnota se s nutnými změnami v podrobnostech týká též odpovídajících technických požadavků uvedených v bodech 2.7, 2.8, 2.10, 2.11 a 2.12.

2.7 „*Maximální technicky přípustnou hmotností m na nápravu*“ se rozumí výrobcem uvedená hmotnost, která odpovídá maximálnímu přípustnému statickému svislému zatížení působícímu nápravou na povrch silnice, danému konstrukcí vozidla a nápravy.

2.8 „*Maximální technicky přípustnou hmotností μ na skupinu náprav*“ se rozumí výrobcem uvedená hmotnost, která odpovídá maximálnímu přípustnému statickému svislému zatížení působícímu skupinou náprav na povrch silnice, danému konstrukcí vozidla a skupiny náprav.

2.9 „*Přípojnou hmotností*“ se rozumí buď hmotnost přívěsu nebo návěsu s tažným podvozkem, připojeného k motorovému vozidlu, nebo hmotnost, která odpovídá zatížení působícímu na nápravy přívěsu s nápravami uprostřed nebo návěsu připojeného k motorovému vozidlu.

2.10 „*Maximální technicky přípustnou přípojnou hmotností TM*“ se rozumí výrobcem uvedená maximální přípojná hmotnost.

2.11 „*Maximální technicky přípustnou hmotností působící v bodě spojení na motorové vozidlo*“ se rozumí výrobcem uvedená hmotnost, která odpovídá maximálnímu přípustnému statickému svislému zatížení v bodě spojení danému konstrukcí motorového vozidla nebo spojovacího zařízení. Podle definice tato hmotnost nezahrnuje hmotnost spojovacího zařízení na tažném vozidle v provozním stavu, zahrnuje však hmotnost spojovacích zařízení na ostatních vozidlech.

2.12 „*Maximální technicky přípustnou hmotností působící v bodě spojení na návěs nebo přívěs s nápravami uprostřed*“ se rozumí hmotnost uvedená výrobcem přípojného vozidla, která odpovídá maximálnímu přípustnému statickému svislému zatížení přenášenému přípojným vozidlem na tažné vozidlo v bodě spojení.

2.13 „*Maximální technicky přípustnou hmotností MC naložené jízdní soupravy*“ se rozumí výrobcem uvedená maximální hodnota součtu hmotností naloženého motorového vozidla a naloženého taženého přípojného vozidla, daná konstrukcí motorového vozidla.

2.14 „*Zařízením pro zdvihání nápravy*“ se rozumí zařízení trvale připevněné k vozidlu, určené ke snižování nebo zvyšování zatížení na nápravu (nápravách) podle podmínek zatížení vozidla:

— buď zvedáním kol od země nebo spouštěním kol na zem,

— nebo bez zvedání kol (např. u systémů vzduchového pérování nebo u jiných systémů),

aby se snížilo opotřebení pneumatik, není-li vozidlo plně naloženo, nebo aby se zvýšením zatížení hnací nápravy motorová vozidla nebo jízdní soupravy snadněji rozjely na kluzké vozovce.

2.15 „*Zdvihatelnou nápravou*“ se rozumí náprava, která může být zdvihána/spouštěna pomocí zařízení pro zdvihání nápravy podle první odrážky bodu 2.14.

2.16 „*Zatížitelnou nápravou*“ se rozumí náprava, jejíž zatížení lze měnit bez zvedání pomocí zařízení pro zdvihání nápravy podle druhé odrážky bodu 2.14.

2.17 „*Vzduchovým pérováním*“ se rozumí systém pérování, u kterého je nejméně 75 % pružicího účinku vyvoláno vzduchovou pružinou.

2.18 „*Pérováním považovaným za rovnocenné vzduchovému*“ se rozumí systém pérování nápravy vozidla nebo skupiny náprav, který vyhovuje požadavkům bodu 7.11.

2.19 „*Typem vozidla*“ se rozumějí vozidla, která se neliší v takových podstatných vlastnostech, jako je:

— výrobce,

— kategorie vozidla podle přílohy II směrnice 70/156/EHS,

— podstatné aspekty konstrukce a provedení, jako je:

— u vozidel kategorie M_2 a M_3:

— karoserie na nosném rámu/samonosná karoserie, jedno podlaží/dvě podlaží, tuhá konstrukce/-kloubová konstrukce (zřejmé a základní rozdíly),

— pérování na hnací nápravě: vzduchové nebo jemu rovnocenné/jiné než vzduchové a nerovnocenné,

— počet náprav,

— u vozidel kategorie N:

— karoserie na nosném rámu/s podlahovým panelem (zřejmé a základní rozdíly),

— pérování na hnací nápravě: vzduchové nebo jemu rovnocenné/jiné než vzduchové a nerovnocenné

— počet náprav,

— u vozidel kategorie O:

— karoserie na nosném rámu/samonosná karoserie (zřejmé a základní rozdíly), přívěs/návěs/přívěs s nápravami uprostřed,

— brzdová soustava: nebrzděno/nájezdová/průběžná,

— počet náprav.

Pro účely tohoto bodu se za podstatné nepovažují takové aspekty konstrukce a provedení, jako je zejména rozvor náprav, konstrukce náprav, pérování, řízení, pneumatiky a odpovídající úpravy zařízení k rozdělování brzdného účinku na nápravy nebo přidání nebo odebrání redukčních ventilů podle konfigurací tahačů návěsu a nákladních automobilů, jakož i zařízení, která navazují na podvozek (např. motor, palivové nádrže, převodové ústrojí apod.).

3. ŽÁDOST O ES SCHVÁLENÍ TYPU

3.1 Žádost o ES schválení typu vozidla podle článku 3 směrnice 70/156/EHS z hlediska jeho hmotností a rozměrů podává výrobce vozidla.

3.2 K žádosti musí být přiložen informační dokument, jehož vzor je uveden v příloze II této směrnice.

3.3 Technické zkušebně provádějící zkoušky a kontroly pro schválení typu se předloží vozidlo (vozidla) odpovídající údajům uvedeným v příloze II této směrnice a vybrané se souhlasem této technické zkušebny jako představitel typu, který má být schválen.

4. ES SCHVÁLENÍ TYPU

4.1 Jsou-li splněny odpovídající požadavky, udělí se ES schválení typu podle čl. 4 odst. 3 směrnice 70/156/EHS.

4.2 Vzor certifikátu ES schválení typu je uveden v příloze III této směrnice.

4.3 Udělení, rozšíření nebo odmítnutí schválení typu vozidla podle této směrnice musí být oznámeno členským státům postupem podle čl. 4 odst. 6 směrnice 70/156/EHS.

4.4 Pro každý schválený typ vozidla se přidělí číslo schválení typu podle přílohy VII směrnice 70/156/EHS. Tentýž členský stát nesmí přidělit stejné číslo jinému typu vozidla.

5. ZMĚNY SCHVÁLENÍ TYPU

5.1 V případě změn schválení typu, která byla udělena podle této směrnice, se použije článku 5 směrnice 70/156/EHS.

6. SHODNOST VÝROBY

6.1 Opatření k zajištění shodnosti výroby jsou obecně přijímána v souladu s článkem 10 směrnice 70/156/EHS.

7. POŽADAVKY

7.1 **Měření provozní hmotnosti vozidla a jejího rozdělení na nápravy**

Provozní hmotnost vozidla a její rozdělení na nápravy se měří u vozidel předaných podle bodu 3.3 na stojícím vozidle s koly nastavenými do přímého směru.

Jestliže se změřené hmotnosti neliší od hmotností uvedených výrobcem pro odpovídající technické konfigurace v rámci typu o více než o 3 %, nebo o více než o 5 %, jde-li o vozidlo kategorie N_1, O_1, O_2 nebo M_2 hmotnosti do 3,5 t, použijí se pro účely níže uvedených požadavků provozní hmotnosti a jejich rozdělení na nápravy vozidla uvedené výrobcem. V ostatních případech musí být použity změřené hmotnosti, přičemž technická zkušebna pak může podle potřeby provést další měření na jiných vozidlech, než která byla předána podle bodu 3.3.

7.2 **Měření rozměrů**

Celková délka, šířka a výška se měří podle bodu 2.4 na vozidle (vozidlech) v provozním stavu předaných podle bodu 3.3.

Jestliže se změřené rozměry liší od rozměrů uvedených výrobcem pro odpovídající technické konfigurace v rámci typu, použijí se pro účel níže uvedených požadavků změřené rozměry, přičemž technická zkušebna pak může podle potřeby provést další měření na jiných vozidlech, než která byla předána podle bodu 3.3.

7.3 **Maximální přípustné rozměry vozidel**

7.3.1 *Maximální délka*

7.3.1.1 Motorové vozidlo: podle bodu 1.1 přílohy I směrnice 96/53/ES.

7.3.1.2 Přípojné vozidlo (kromě návěsu): podle bodu 1.1 přílohy I směrnice 96/53/ES.

7.3.1.3 Kloubový autobus nebo autokar: podle bodu 1.1 přílohy I směrnice 96/53/ES.

7.3.1.4 Návěs:

Vzdálenost podle bodu 7.3.1.4.1 se měří bez zřetele k zařízením uvedeným v bodu 2.4.1; vzdálenost podle bodu 7.3.1.4.2 musí být změřena bez jakékoli výjimky.

7.3.1.4.1 Vzdálenost mezi osou návěsného čepu a zadním obrysem návěsu, měřená vodorovně v podélné rovině vozidla, nesmí překročit mezní hodnotu stanovenou v bodu 1.6 přílohy I směrnice 96/53/ES.

7.3.1.4.2 Vzdálenost mezi osou návěsného čepu a krajním předním bodem přídě návěsu, měřená vodorovně, nesmí překročit hodnotu 2,04 m podle bodu 4.4 přílohy I směrnice 96/53/ES.

7.3.2 *Maximální šířka*

7.3.2.1 Všechna vozidla: podle bodu 1.2 přílohy I směrnice 96/53/ES.

7.3.2.2 Pevné nebo výměnné nástavby vozidel kategorií N a O, zvlášť konstruované pro dopravu zboží při regulované teplotě, u nichž tloušťka bočních stěn včetně izolace překračuje 45 mm: podle bodu 1.2 přílohy I směrnice 96/53/ES.

7.3.3 *Maximální výška*

7.3.3.1 Všechna vozidla: podle bodu 1.3 přílohy I směrnice 96/53/ES.

7.4 **Výpočet rozložení hmotnosti**

7.4.1 *Postup výpočtu*

7.4.1.1 Pro účely níže uvedených výpočtů rozložení hmotnosti předá výrobce technické zkušebně nezbytné údaje (v tabulkové nebo jiné vhodné formě), podle kterých se pro každou technickou konfiguraci v rámci typu vozidla, definovanou každým souborem možných hodnot všech položek uvedených v příloze II této směrnice, zjistí odpovídající maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla, maximální technicky přípustné hmotnosti na nápravy a skupiny náprav, maximální technicky přípustná přípojná hmotnost a maximální technicky přípustná hmotnost naložené jízdní soupravy.

7.4.1.2 Provedou se vhodné výpočty ke zjištění, že jsou pro každou technickou konfiguraci v rámci typu splněny níže uvedené požadavky. Pro tento účel mohou být výpočty omezeny na nejnepříznivější případy.

7.4.1.3 V níže uvedených požadavcích jsou značkami *M*, m_i, μ_j, *TM* a *MC* označeny tyto parametry, u kterých musí být splněny požadavky bodu 7.4:

M = maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla,

m_i = maximální technicky přípustná hmotnost na nápravu označenou indexem *i*, kde *i* se mění od 1 do celkového počtu náprav vozidla,

μ_j = maximální technicky přípustná hmotnost na jednotlivou nápravu nebo skupinu náprav označené indexem *j*, kde *j* se mění od 1 do celkového počtu jednotlivých náprav a skupin náprav,

TM = maximální technicky přípustná přípojná hmotnost,

MC = maximální technicky přípustná hmotnost naložené jízdní soupravy.

7.4.1.4 U jednotlivé nápravy, označené indexem *i* jako náprava a indexem *j* jako skupina náprav, je podle definice $m_i = \mu_j$.

7.4.1.5 U vozidel vybavených zatížitelnými nápravami se níže uvedené výpočty provedou s pérováním těchto náprav zatíženým při běžné provozní konfiguraci. U vozidel se zdvihatelnými nápravami se tyto výpočty provedou při spuštěných nápravách.

7.4.1.6 Pro skupiny náprav je výrobce povinen uvést závislosti, kterými se řídí rozdělení celkové hmotnosti působící na skupinu mezi jednotlivé nápravy (např. pomocí vzorce nebo grafu pro toto rozdělení).

7.4.1.7 U návěsů a přívěsů s nápravami uprostřed se pro účely níže uvedených výpočtů bod spojení považuje za nápravu označenou indexem *o*, přičemž odpovídající hmotnosti m_o a μ_o jsou podle konvence definovány jako maximální technicky přípustná hmotnost působící v bodě spojení na přípojné vozidlo.

7.4.2 *Požadavky na vozidla kategorií N a O kromě obytných přívěsů (karavanů)*

7.4.2.1 Součet hmotností *m*i nesmí být menší než hmotnost M.

7.4.2.2 Pro každou skupinu náprav označenou indexem *j* nesmí být součet hmotností m_i na jejích nápravách menší než hmotnost μ_j. Kromě toho žádná z těchto hmotností nesmí být menší než část hmotnosti μ_j působící na nápravu *i* podle závislostí rozdělení hmotnosti pro tuto skupinu náprav.

7.4.2.3 Součet hmotností μ_j nesmí být menší než hmotnost *M*.

7.4.2.4 Součet provozní hmotnosti, hmotnosti stanovené vynásobením 75 kg počtem cestujících a maximální technicky přípustné hmotnosti působící v bodě spojení nesmí být větší než hmotnost *M*.

7.4.2.5 Je-li vozidlo zatíženo na svou hmotnost *M* podle některého z případů popsaných v bodech 7.4.2.5.1 až 7.4.2.5.3, nesmí hmotnost, která odpovídá zatížení nápravy *i*, překročit hmotnost m_i na této nápravě a hmotnost, která odpovídá zatížení jednotlivé nápravy nebo skupiny náprav *j*, nesmí překročit hmotnost μ_j. Kromě toho se hmotnost, která odpovídá zatížení hnací nápravy, nebo součet hmotností odpovídajících zatížením hnacích náprav, musí rovnat nejméně 25 % hmotnosti M.

7.4.2.5.1 Tažená vozidla a jiná motorová vozidla než tažná vozidla:

7.4.2.5.1.1 Rovnoměrné rozdělení hmotnosti v případě úplných nebo dokončených vozidel kromě vozidel uvedených v bodě 7.4.2.5.1.2: vozidlo v provozním stavu s hmotností 75 kg na každém sedadle pro cestující je zatíženo na svou hmotnost *M*, přičemž náklad je po ploše určené pro přepravu zboží rovnoměrně rozložen.

7.4.2.5.1.2 Extrémní rozdělení hmotnosti (nerovnoměrné zatížení) v případě buď nedokončených vozidel, nebo vozidel pro zvláštní účely určených pro přepravu pouze nerovnoměrně rozložených nákladů: výrobce je povinen určit krajní přípustné možné polohy těžiště užitečného zatížení nebo karoserie nebo zařízení nebo vnitřní výbavy (např. od 0,50 m do 1,30 m před první zadní nápravou). Při ověřování je nutno brát v úvahu všechny možné polohy tohoto těžiště, přičemž vozidlo v provozním stavu s hmotností 75 kg na každém sedadle pro cestující je zatíženo na svou hmotnost M.

7.4.2.5.2 Tahače přívěsu a nákladní automobily, které jsou určeny též k tažení přívěsu s nápravami uprostřed:

7.4.2.5.2.1 Ve všech níže uvedených možných případech, které přicházejí v úvahu, se provedou stejné výpočty jako podle bodu 7.4.2.5.1.1 pro jiná úplná nebo dokončená vozidla než vozidla pro zvláštní účely nebo podle bodu 7.4.2.5.1.2 pro nedokončená vozidla nebo vozidla pro zvláštní účely:

a) v bodě spojení nepůsobí žádné zatížení (v případě tahačů přívěsu kromě zatížení, které odpovídá hmotnosti spojovacího zařízení, je-li namontováno výrobcem, a které je zahrnuto do provozní hmotnosti podle bodu 2.5);

b) v bodě spojení působí zatížení, které odpovídá maximální hmotnosti spojovacího zařízení uvedené výrobcem, pokud sám spojovací zařízení nemontuje (a které je odečteno od užitečného zatížení);

c) v bodě spojení působí zatížení, které odpovídá maximální technicky přípustné hmotnosti v bodě spojení (a které je odečteno od užitečného zatížení).

7.4.2.5.3 Tahače návěsu:

7.4.2.5.3.1 V případě úplného nebo dokončeného vozidla: výrobce je povinen určit krajní polohy osy točnice. Při ověřování je nutno brát v úvahu všechny možné polohy osy točnice, přičemž vozidlo v provozním stavu, s hmotností 75 kg na každém sedadle pro cestující je zatíženo na svou hmotnost *M* (s užitečným zatížením působícím na točnici v její ose).

7.4.2.5.3.2 V případě nedokončeného vozidla se provedou stejná ověření jako podle bodu 7.4.2.5.3.1 se zřetelem ke krajním přípustným polohám osy točnice uvedeným výrobcem.

7.4.2.6 Je-li vozidlo kategorie N zatíženo na svou hmotnost *M* a jeho zadní náprava (označená indexem *n* jako jednotlivá náprava) nebo zadní skupina náprav (označená indexem *q* jako skupina náprav) je zatížena hmotností m_n nebo μ_q, nesmí být zatížení na řízené nápravě nebo nápravách menší než 20 % *M*.

7.4.2.7 MC nesmí být větší než M + TM.

7.4.3 *Požadavky na autobusy a autokary*

7.4.3.1 Platí požadavky bodů 7.4.2.1 až 7.4.2.3 a bodu 7.4.2.7.

7.4.3.2 Součet hmotnosti vozidla v provozním stavu, hmotnosti *Q* (definované v tabulce v bodě 7.4.3.3.1) vynásobené celkovým počtem cestujících, maximální technicky přípustné hmotnosti v bodě spojení a hmotností *B* a *BX* definovaných v bodě 7.4.3.3.1 nesmí překročit hmotnost *M*.

7.4.3.3 Je-li nedokončené vozidlo zatíženo na svou hmotnost *M* podle případu popsaného v bodě 7.4.2.5.1.2 nebo je-li úplné nebo dokončené vozidlo v provozním stavu zatíženo podle bodu 7.4.3.3.1, nesmí hmotnost odpovídající zatížení každé nápravy překročit hmotnost m_i na každé nápravě a hmotnost odpovídající zatížení každé jednotlivé nápravy nebo skupiny náprav nesmí překročit hmotnost μ_j na této skupině náprav. Mimo to hmotnost odpovídající zatížení hnací nápravy nebo součet hmotností odpovídajících zatížení hnacích náprav, se musí rovnat nejméně 25 % hmotnosti *M*.

7.4.3.3.1 Vozidlo v provozním stavu je na každém sedadle pro cestující zatíženo hmotností *Q*, počtem *SP* stojících cestujících hmotnosti *Q*, rovnoměrně rozmístěných po ploše S_1 určené pro stojící cestující, hmotností *B* (kg) rovnoměrně rozloženou v zavazadlových prostorech a popřípadě též hmotností *BX* (kg) rovnoměrně rozloženou na ploše povrchu střechy vybavené pro přepravu zavazadel, kde:

S_1 je plocha určená pro stojící cestující podle definice v připravované směrnici Evropského parlamentu a Rady týkající se zvláštních ustanovení pro vozidla kategorie M_2 a M_3. Do přijetí této směrnice je S_1 určeno definicí v předpisech EHK OSN č. 36 (E/ECE/TRANS/505/Rev. 1, Dopl. 35) a č. 52 (E/ECE/-TRANS/505/Rev. 1, Dopl. 51).

Hodnota *SP* uvedená výrobcem nesmí překročit hodnotu S_1/Ss_p, kde Ss_p je konvenční prostor určený pro jednoho stojícího cestujícího podle níže uvedené tabulky.

Hmotnost *B* (kg) uvedená výrobcem nesmí být číselně menší než 100 × *V* (*V* je celkový objem zavazadlových prostorů v m^3).

Hmotnos *BX* uvedená výrobcem musí působit měrným zatížením nejméně 75 kg/m^2 na celou plochu povrchu střechy vybavenou pro přepravu zavazadel.

Hodnoty Q a Ss_p jsou uvedeny v tabulce:

Třída vozidla	Q (kg) Hmotnost jednoho cestujícího	Ss_p (m²/cestující) Konvenční prostor pro jednoho stojícího cestujícího
I a A (*)	68	0,125
II	71 (**)	0,15
III a B	71 (**)	bez stojících cestujících

(*) Včetně 3 kg příručního zavazadla.
(**) Má-li být vozidlo třídy II, III nebo B též schváleno jako typ jako vozidlo třídy I nebo A, nebere se pro účely schválení typu v těchto třídách v úvahu hmotnost zavazadel přepravovaných v zavazadlovém prostoru, který je přístupný pouze zvenčí vozidla.

7.4.3.4 Je-li vozidlo v provozním stavu zatíženo podle bodu 7.4.3.3.1, hmotnost odpovídající zatížení přední nápravy nebo skupiny náprav nesmí být menší než procentní podíl M uvedený v tabulce:

Stav naložení vozidla	Třídy I a A		Třída II		Třídy III a B	
	tuhé	kloubové	tuhé	kloubové	tuhé	kloubové
prázdné	20	20	25	20	25	20
naložené	25	20	25	20	25	20

7.4.4 *Požadavky na jiná vozidla kategorie M_2 nebo M_3 než autobusy a autokary a na obytné přívěsy (karavany)*

Platí požadavky bodů 7.4.2.1 až 7.4.2.4 a bodu 7.4.2.7. Mimo to je-li nedokončené vozidlo zatíženo na svou hmotnost M podle případu popsaného v bodě 7.4.2.5.1.2 nebo je-li úplné nebo dokončené vozidlo v provozním stavu zatíženo na svou hmotnost M podle dodatku k příloze II směrnice Rady 92/21/EHS [1], nesmí hmotnost odpovídající zatížení každé nápravy překročit hmotnost m_i na této nápravě a hmotnost odpovídající zatížení každé jednotlivé nápravy nebo skupiny náprav nesmí překročit hmotnost μ_j na této skupině náprav. Mimo to hmotnost odpovídající zatížení hnací nápravy nebo součet hmotností odpovídajících zatížení hnacích náprav se musí rovnat nejméně 25 % hmotnosti M.

7.5 **Podmínky, které je nutno ověřit při klasifikaci určitého vozidla jako terénního vozidla (bod 4 přílohy II směrnice 70/156/EHS)**

7.5.1 Technická zkušebna je povinna ověřit, zda lze úplné nebo dokončené vozidlo nebo tahač návěsu bez točnice považovat za terénní vozidlo podle požadavků uvedených v příloze II směrnice 70/156/EHS.

7.5.2 U ostatních nedokončených vozidel se toto ověření provádí pouze na žádost výrobce.

7.6 **Manévrovací schopnost**

7.6.1 Všechna motorová vozidla a všechny návěsy musí být schopny projet v obou směrech po úplné kruhové trajektorii (360°) uvnitř plochy definované dvěma soustřednými kružnicemi o poloměru 12,50 m, resp. 5,30 m, aniž by krajní body vozidla (kromě vyčnívajících částí uvedených v ustanovení bodu 2.4.2 pro šířku vozidla) z uvedených kružnic vyčnívaly.

U motorových vozidel a návěsů se zařízením pro zdvihání nápravy (viz bod 2.14) se tento požadavek vztahuje též na nápravu (nápravy) ve zdvižené poloze (ve smyslu bodu 2.14).

Výše zmíněné požadavky se ověří takto:

7.6.1.1 *Motorová vozidla*

Krajní přední bod motorového vozidla musí sledovat vnější kružnici (viz obrázek A)

[1] Úř. věst. L 129, 14.5.1992, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 95/48/ES (Úř. věst. L 233, 30.9.1995, s. 73).

7.6.1.2 *Návěsy*

U návěsu se požadavky bodu 7.6.1 považují za splněné, není-li rozvor jeho náprav větší než

$$\sqrt{(12{,}50\text{-}2{,}04)^2\text{-}(5{,}30 + L/2)^2},$$

kde *L* je šířka návěsu; rozvor se pro účely tohoto odstavce určuje jako vzdálenost od osy návěsného čepu návěsu ke střednici neřízených náprav na podvozku; má-li jedna nebo několik těchto neřízených náprav na podvozku zařízení pro zdvihání nápravy (viz bod 2.14), bere se v úvahu rozvor se spuštěnou nebo zdviženou nápravou (nápravami), podle toho, který je větší. V případě pochybností může schvalovací orgán žádat o provedení zkoušky podle bodu 7.6.1.

7.6.2 *Doplňkové požadavky na vozidla kategorií M_2 nebo M_3 a N*

Stojí-li vozidlo a jeho řízená kola jsou natočena tak, aby vozidlo za pohybu opisovalo svým krajním předním bodem kružnici o poloměru 12,50 m, určí se vyznačením čáry na zemi svislá rovina, tečná k boku vozidla, který směřuje vně kružnice. V případě kloubového vozidla kategorie M_2 nebo M_3 se obě tuhé části vyrovnají rovnoběžně s touto rovinou.

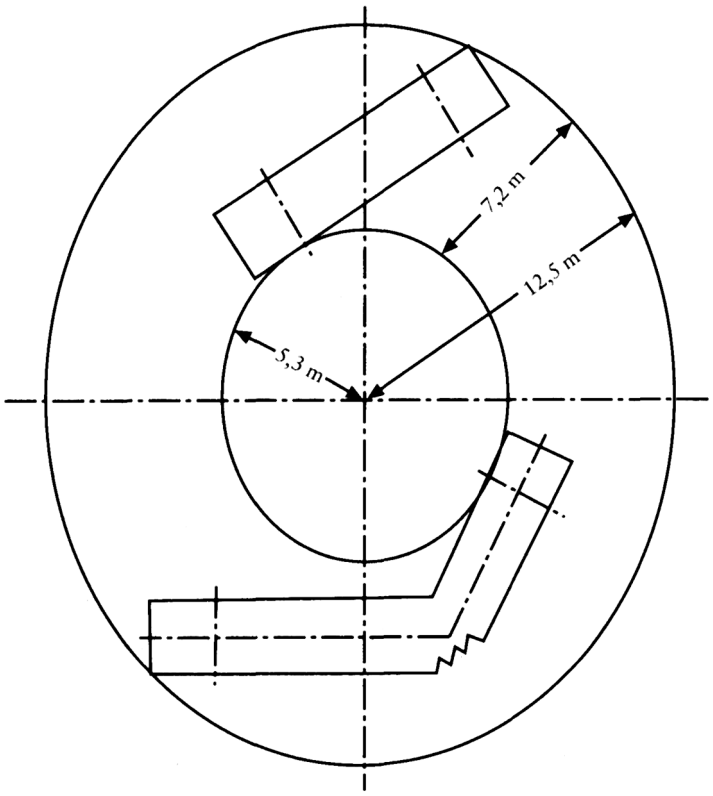
Pohybuje-li se vozidlo vpřed kterýmkoli směrem po kružnici o poloměru 12,50 m, nesmí žádná jeho část překročit tuto svislou rovinu o více než 0,80 m (viz obrázek B) v případě tuhého vozidla nebo o více než 1,20 m (viz obrázek C) v případě kloubového vozidla kategorie M_2 nebo M_3.

U vozidel se zařízením pro zdvihání nápravy tento požadavek platí také, je-li náprava (nápravy) ve zdvižené poloze (ve smyslu bodu 2.14).

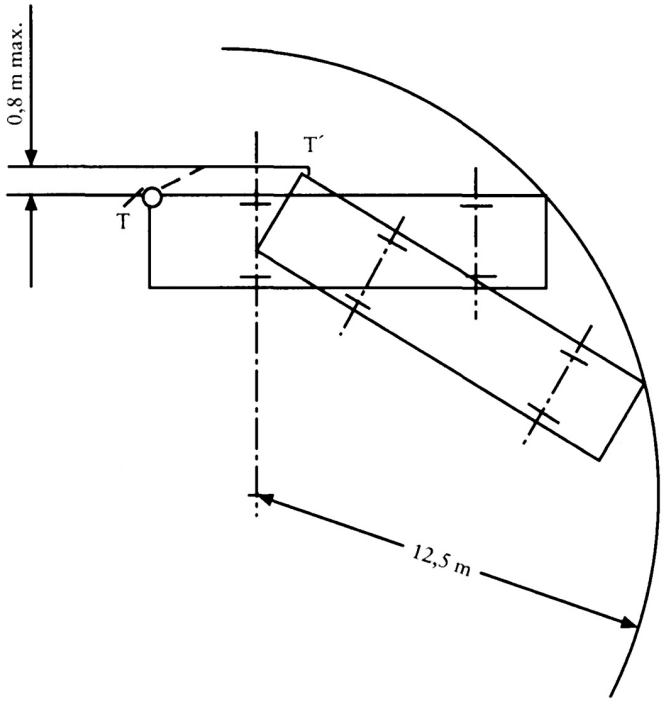
U vozidel kategorie N se zdvihatelnými nápravami ve zdvižené poloze nebo se zatížitelnými nápravami při nenaloženém stavu se hodnota 0,80 m nahradí hodnotou 1,00 m.

7.6.3 Na žádost výrobce mohou být požadavky bodů 7.6.1 a 7.6.2 ověřeny též vhodným rovnocenným výpočtem nebo geometrickým důkazem.

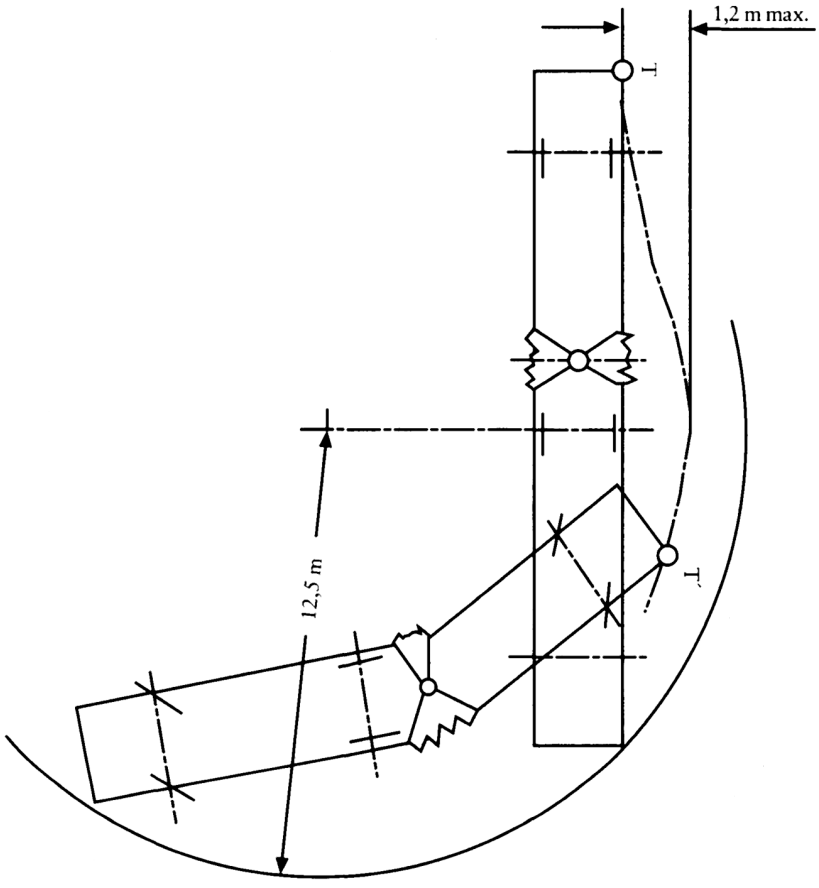
Obrázek A



Obrázek B



Obrázek C



7.6.4 V případě nedokončených vozidel je výrobce povinen uvést maximální přípustné rozměry, pro které má být vozidlo ověřeno podle požadavků bodů 7.6.1 a 7.6.2.

7.7 **Doplňkové požadavky na motorová vozidla kategorií M_2 a M_3**

Maximální technicky přípustná přípojná hmotnost nesmí překročit 3 500 kg.

7.8 **Maximální technicky přípustná hmotnost působící v bodě spojení na motorové vozidlo a návod k montáži spojovacích zařízení**

7.8.1 Maximální technicky přípustná hmotnost působící v bodě spojení na motorové vozidlo, které je určeno k tažení přívěsu s nápravami uprostřed a jehož maximální technicky přípustná přípojná hmotnost překračuje 3,5 t, musí být rovna nejméně 10 % jeho maximální technicky přípustné přípojné hmotnosti nebo 1 000 kg, podle toho, která hodnota je menší, u jiných motorových vozidel než tažných vozidel s přičtením hmotnosti spojovacího zařízení, je-li výrobcem montováno, nebo maximální přípustné hmotnosti spojovacího zařízení, pokud není výrobcem montováno.

7.8.2 Maximální technicky přípustná hmotnost působící v bodě spojení na motorové vozidlo, které je určeno k tažení přívěsu s nápravami uprostřed a jehož maximální technicky přípustná přípojná hmotnost nepřekračuje 3,5 t, musí být rovna nejméně 4 % jeho maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla nebo 25 kg, podle toho, která hodnota je menší, u jiných motorových vozidel než tažných vozidel s přičtením hmotnosti spojovacího zařízení, je-li výrobcem montováno, nebo maximální přípustné hmotnosti spojovacího zařízení, pokud není výrobcem montováno.

7.8.3 U motorového vozidla o maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla do 3,5 t je výrobce povinen v příručce pro uživatele stanovit podmínky pro připevnění spojovacího zařízení k motorovému vozidlu.

V tomto případě musí uvedené podmínky zahrnovat maximální technicky přípustnou hmotnost působící v bodě spojení na motorové vozidlo, maximální přípustnou hmotnost spojovacího zařízení, místa montáže spojovacího zařízení na motorové vozidlo a maximální přípustný převis spojovacího zařízení.

7.9 **Schopnost rozjezdu do stoupání**

Motorová vozidla táhnoucí přípojné vozidlo a zatížená na maximální technicky přípustnou hmotnost naložené jízdní soupravy musí být schopna se během pěti minut pětkrát rozjet do stoupání o sklonu nejméně 12 %.

7.10 **Poměr výkonu motoru k maximální hmotnosti**

Motorová vozidla musí mít výkon motoru nejméně 5 kW na 1 t maximální technicky přípustné hmotnosti naložené jízdní soupravy. Výkon motoru se měří podle směrnice Rady 80/1269/EHS [1].

7.11 **Podmínky pro rovnocennost mezi určitými nevzduchovými a vzduchovými systémy pérování hnací nápravy (náprav) vozidla**

7.11.1 Technická zkušebna je povinna na žádost výrobce ověřit rovnocennost pérování jiného než vzduchového se vzduchovým pérováním hnací nápravy (náprav) vozidla.

Systém pérování bude uznán rovnocenným systému vzduchového pérování, jestliže splňuje tyto požadavky:

7.11.1.1 Při volném neustáleném nízkokmitočtovém svislém kmitání odpružené hmoty nad hnací nápravou nebo skupinou náprav nesmí změřený kmitočet a velikost tlumení při pérování zatíženém svým maximálním zatížením překročit mezní hodnoty uvedené v bodech 7.11.1.2 až 7.11.1.5.

7.11.1.2 Každá náprava musí být vybavena hydraulickými tlumiči. Na skupině náprav musí být tlumiče umístěny tak, aby co nejvíce snížily kmitání skupiny náprav.

7.11.1.3 Střední hodnota poměrného tlumení D_m musí být větší než 20 % kritického tlumení pro pérování za jeho běžných podmínek s namontovanými a funkčními hydraulickými tlumiči.

7.11.1.4 Poměrné tlumení D_r pérování se všemi hydraulickými tlumiči odstraněnými nebo vyřazenými z činnosti nesmí být větší než 50 % D_m.

[1] Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 46. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 89/491/EHS (Úř. věst. L 238, 15.8.1989, s. 43).

7.11.1.5 Kmitočet odpružené hmoty nad hnací nápravou nebo skupinou náprav při volném neustáleném svislém kmitání nesmí být vyšší než 2,0 Hz.

7.11.1.6 Kmitočet a velikost tlumení pérování jsou definovány v bodě 7.11.2. Zkušební postupy měření kmitočtu a velikosti tlumení jsou uvedeny v bodě 7.11.3.

7.11.2 *Definice frekvence a tlumení*

V této definici se vychází z odpružené hmoty *M* (kg) nad hnací nápravou nebo nad skupinou hnacích náprav. Náprava nebo skupina náprav má mezi povrchem silnice a odpruženou hmotou celkovou svislou tuhost *K* (N/m) a celkový koeficient tlumení *C* (N.s/m). Svislá výchylka odpružené hmoty je *Z*. Pohybová rovnice pro volné kmitání odpružené hmoty je:

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

Kmitočet kmitání odpružené hmoty *F* (Hz) je:

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

Tlumení je kritické při $C = C_o$,

kde

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

Poměrné tlumení je dáno poměrem koeficientu tlumení a kritického tlumení C/C_o.

Během volného neustáleného svislého kmitání odpružené hmoty budou mít kmity této hmoty tvar tlumené sinusoidy (obrázek 2). Kmitočet je možno určit měřením času během tolika cyklů, kolik lze pozorovat. Velikost tlumení může být určena měřením výšek po sobě následujících vrcholů kmitů v tomtéž směru. Jestliže amplitudy vrcholů prvního a druhého cyklu kmitání jsou A_1 a A_2, pak poměrné tlumení *D* je

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

kde ln je přirozený logaritmus poměru amplitud.

7.11.3 *Postup zkoušky*

Při určování poměrného tlumení D_m, poměrného tlumení bez hydraulických tlumičů D_r a kmitočtu kmitání pérování *F* pomocí zkoušky musí naložené vozidlo buď:

a) přejet nízkou rychlostí (5 ± 1) km/h stupeň vysoký 80 mm, jehož profil je znázorněn na obrázek 1. Neustálené kmitání, které má být analyzováno z hlediska frekvence a tlumení, se projeví poté, co kola hnací nápravy opustila stupeň; nebo

b) být taženo za svůj rám dolů tak, aby hnací náprava byla zatížena na 1,5násobek své maximální statické hodnoty. Vozidlo stlačené dolů se náhle uvolní a analyzuje se následné kmitání; nebo

c) být zvednuto za svůj rám tak, aby se odpružená hmota zvedla nad hnací nápravu o 80 mm. Poté se vozidlo náhle spustí a analyzuje se následné kmitání; nebo

d) být podrobeno jiným postupům, jestliže výrobce ke spokojenosti technické zkušebny prokáže, že jsou rovnocenné.

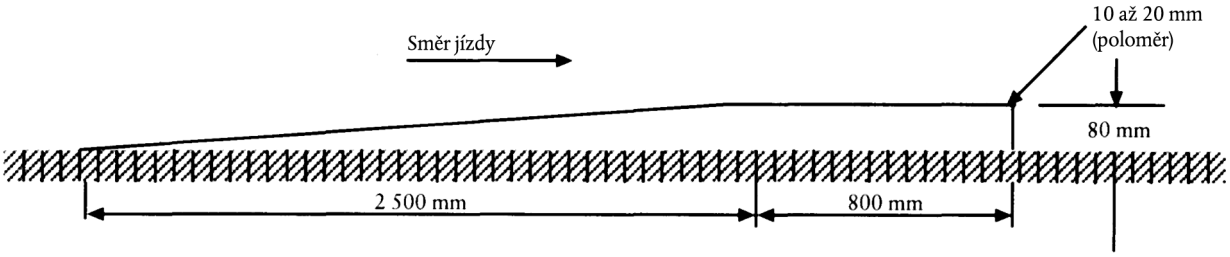
Vozidlo musí být vybaveno snímačem svislého zdvihu mezi hnací nápravou a rámem, přímo nad hnací nápravou. Z křivky tlumení lze zjistit tlumení změřením časového intervalu mezi prvním a druhým vrcholem kmitů při stlačení. U hnacích dvounáprav musí být snímače svislého zdvihu instalovány mezi každou hnací nápravou a rámem, přímo nad nápravou.

Pneumatiky musí být nahuštěny na odpovídající tlak doporučený výrobcem pro zatížení vozidla zkušební hmotností.

Zkouška k ověření rovnocennosti pérování se provádí při maximální technicky přípustné hmotnosti na nápravu nebo skupinu náprav, přičemž se předpokládá, že rovnocennost platí pro všechny nižší hmotnosti.

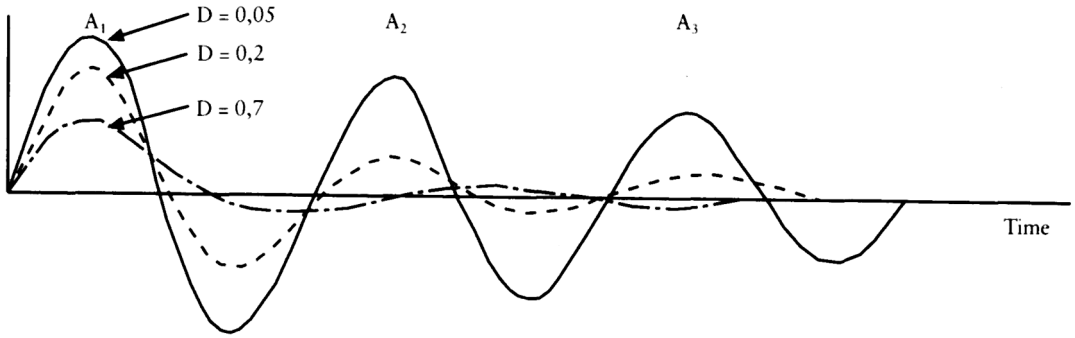
Obrázek 1

Stupeň pro zkoušky pérování



Obrázek 2

Tlumená sinusovka při krátkodobém volném kmitání



PŘÍLOHA II

INFORMAČNÍ DOKUMENT Č. ...

podle přílohy I směrnice Rady 70/156/EHS týkající se ES schválení typu určitých kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel z hlediska jejich hmotností a rozměrů

(Směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/27/ES)

Následující informace, přicházejí-li v úvahu, se spolu se soupisem obsahu dodávají trojmo. Předkládají-li se výkresy, musí být kresleny ve vhodném měřítku na formátu A4 (210 x 297 mm) a musí být dostatečně podrobné nebo musí být na tento formát složeny. Předkládají-li se fotografie, musí zobrazovat dostatečně podrobně.

Mají-li systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky elektronické řízení, musí být dodány informace o jeho vlastnostech.

0. OBECNĚ

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

0.2 Typ vozidla: .....

0.2.1 Obecný obchodní název (názvy): .....

0.3 Způsob označení typu, je-li na vozidle vyznačen [b]: .....

0.3.1 Umístění tohoto označení: .....

0.4 Kategorie vozidla [c]: .....

0.5 Jméno a adresa výrobce: .....

0.6 Umístění povinných štítků a nápisů a způsob jejich připevnění: .....

0.6.1 na podvozku: .....

0.6.2 na karoserii: .....

0.8 Adresa montážního závodu (závodů): .....

1. OBECNÉ KONSTRUKČNÍ VLASTNOSTI VOZIDLA

1.1 Fotografie nebo výkresy představitele typu vozidla: .....

1.2 Rozměrový výkres celého vozidla: .....

1.3 Počet náprav a kol: .....

1.3.1 Počet a umístění náprav s dvojitou montáží kol: .....

1.3.2 Počet a umístění řízených náprav: .....

Poznámky pod čarou:

Obecně: Očíslování bodů a číselné a písmenné označení poznámek bodům tohoto informačního dokumentu odpovídají těm, které jsou užity v příloze I směrnice 70/156/EHS. Body, které nesouvisejí s účelem této směrnice, jsou vynechány.

Poznámka ε znamená „uvedeno takovým způsobem, aby byla zřejmá skutečná hodnota pro každou technickou konfiguraci typu vozidla".

Poznámka (nd) znamená „norma ISO 612-1978, bod 6.18.1".

1.3.3 Hnací nápravy (počet, umístění, propojení): .....

1.4 Podvozek (existuje-li) (celkový výkres): .....

1.6 Umístění a uspořádání motoru: .....

1.7 Kabina řidiče (trambusová s čelním řízením nebo kapotová) [z]: .....

1.9 Uveďte, zda je vozidlo určeno k tažení návěsů nebo jiných přípojných vozidel a zda je přípojné vozidlo návěsem, ojí taženým přívěsem nebo přívěsem s nápravami uprostřed; uveďte vozidla zvláště konstruovaná pro přepravu nákladů s řízenou teplotou.

2. HMOTNOSTI A ROZMĚRY [e] (v kg a mm) (případně uveďte odkaz na výkres)

2.1 Rozvor (rozvory) náprav (plně naloženého vozidla) [f]: .....

2.1.1 U návěsů: .....

2.1.1.1 Vzdálenost mezi osou návěsného čepu a nejzadnějším koncem návěsu: .....

.....

2.1.1.2 Maximální vzdálenost mezi osou návěsného čepu a kterýmkoli bodem předku návěsu: .....

2.1.1.3 Rozvor návěsu podle definice v bodě 7.6.1.2 přílohy I této směrnice: .....

2.2 U tahačů návěsů: .....

2.2.1 Předsazení točnice (maximální a minimální; u nedokončeného vozidla uveďte přípustné hodnoty) [g]: .....

2.2.2 Největší výška točnice (normalizovaná) [h]: .....

2.3 Rozchod (rozchody) kol a šířka (šířky) náprav: .....

2.3.1 Rozchod kol u jednotlivých řízených náprav [i]: .....

2.3.2 Rozchod kol u všech ostatních náprav [i]: .....

2.3.3 Šířka nejširší zadní nápravy: .....

2.4 Rozsah (vnějších) rozměrů vozidla:

2.4.1 U podvozku bez karoserie

2.4.1.1 Délka [j]: .....

2.4.1.1.1 Maximální přípustná délka: .....

2.4.1.1.2 Minimální přípustná délka: .....

2.4.1.2 Šířka [k]: .....

2.4.1.2.1 Maximální přípustná šířka: .....

2.4.1.2.2 Minimální přípustná šířka: .....

2.4.1.3 Výška (nenaloženého vozidla) [l] (u výškově nastavitelného zavěšení náprav uveďte obvyklou jízdní polohu):

2.4.1.4 Přední převis [m]: .....

2.4.1.5 Zadní převis [n]: .....

2.4.1.5.2 Minimální a maximální přípustný převis spojovacího bodu [nd]: .....

2.4.1.8 Krajní možné polohy těžiště karoserie nebo vnitřního vybavení nebo výstroje vozidla nebo užitečného naložení: .....

2.4.1.9 Rozvor náprav (u vícenápravových vozidel): .....

2.4.2 U podvozku s karoserií:

2.4.2.1 Délka [j]: .....

2.4.2.1.1 Délka ložného prostoru: .....

2.4.2.2. Šířka [k]: .....

2.4.2.2.1 Tloušťka stěn (u vozidel konstruovaných pro dopravu nákladů s řízenou teplotou): .....

2.4.2.3 Výška (nenaloženého vozidla) [1] (u výškově nastavitelného zavěšení náprav uveďte obvyklou jízdní polohu):

2.4.2.4 Přední převis [m]: .....

2.4.2.5 Zadní převis [n]: .....

2.4.2.8 Krajní možné polohy těžiště užitečného naložení (v případě nerovnoměrného rozložení nákladu): .....

2.4.2.9 Rozvor náprav (u vícenápravových vozidel): .....

2.6 Hmotnost vozidla v provozním stavu s karoserií a s tažným zařízením u tažných vozidel kategorie jiné než M_1 nebo hmotnost podvozku s kabinou, pokud výrobce karoserii nebo tažné zařízení nemontuje (včetně chladicí kapaliny, olejů, paliva, 100 % ostatních kapalin s výjimkou odpadní vody, nářadí, náhradního kola a řidiče, u autobusů a autokarů včetně hmotnosti člena posádky (75 kg), pokud je ve vozidle montováno služební sedadlo) [o] [s]: .....

2.6.1 Rozložení této hmotnosti na nápravy, u návěsu nebo přívěsu s nápravami uprostřed zatížení ve spojovacím bodě [t]: .....

2.7 U nedokončeného vozidla minimální hmotnost dokončeného vozidla podle výrobce: .....

2.7.1 Rozložení této hmotnosti na nápravy, u návěsu nebo přívěsu s nápravami uprostřed zatížení ve spojovacím bodě: .....

2.8 Maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla podle výrobce [y] [z]: .....

2.8.1 Rozložení této hmotnosti na nápravy, u návěsu nebo přívěsu s nápravami uprostřed zatížení ve spojovacím bodě [t]: .....

2.9 Maximální technicky přípustná hmotnost na každou z náprav [z]: .....

2.10 Maximální technicky přípustná hmotnost na každou skupinu náprav [z]: .....

2.11 Maximální technicky přípustná přípojná hmotnost motorového vozidla pro [s]: .....

2.11.1 Ojí tažený přívěs: .....

2.11.2 Návěs: .....

2.11.3 Přívěs s nápravami uprostřed: .....

2.11.3.1 Maximální poměr převisu spojovacího zařízení [p] k rozvoru náprav: .....

2.11.4 Maximální technicky přípustná hmotnost naložené jízdní soupravy: .....

2.11.6 Maximální hmotnost nebrzděného přívěsu: .....

2.12 Maximální technicky přípustná statická tíha/hmotnost ve spojovacím bodě vozidla: .....

2.12.1 na motorové vozidlo: .....

2.12.2 na návěs nebo přívěs s nápravami uprostřed: .....

2.13 Maximální přípustná hmotnost tažného zařízení (pokud není namontováno výrobcem): .....

.....

2.14.1 Poměr výkonu motoru k maximální technicky přípustná hmotnost naložené jízdní soupravy (kW/kg) (podle bodu 7.10 přílohy I této směrnice): .....

2.16 Uvažované maximální přípustné hmotnosti pro registraci/provoz (není povinné: jsou-li tyto hodnoty udány, musí být ověřeny podle požadavků přílohy IV) [1]: .....

2.16.1 Uvažovaná maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla pro registraci/provoz (několik možných údajů pro každou technickou konfiguraci) [a]: .....

2.16.2 Uvažovaná maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla pro registraci/provoz na každou nápravu a u návěsu nebo u přívěsu s nápravami uprostřed uvažovaná hmotnost ve spojovacím bodě podle výrobce, pokud je tato hmotnost nižší než maximální technicky přípustná hmotnost na spojovacím zařízení (je možné uvést více údajů pro různé technické konfigurace) [c]: .....

2.16.3 Uvažovaná maximální přípustná hmotnost pro registraci/provoz na každou skupinu náprav (je možné uvést více údajů pro různé technické konfigurace) [d]: .....

2.16.4 Uvažovaná maximální přípustná přípojná hmotnost pro registraci/provoz (je možné uvést více údajů pro různé technické konfigurace) [e]: .....

2.16.5 Předpokládaná maximální přípustná hmotnost jízdní soupravy pro registraci/provoz (je možné uvést více údajů pro různé technické konfigurace) [e]: .....

5. NÁPRAVY

5.1 Popis každé nápravy: .....

5.2 Značka: .....

5.3 Typ: .....

5.4 Zdvihatelná náprava (nápravy): .....

5.4.1 Umístění, značka a typ: .....

5.5. Zatížitelná náprava (nápravy): .....

5.5.1 Umístění, značka a typ: .....

6. ZAVĚŠENÍ

6.1 Výkresy uspořádání závěsů: .....

6.2 Způsob a konstrukce zavěšení každé nápravy, skupiny náprav nebo kola: .....

6.2.1 Seřizování výšky: ano/ne

6.2.3 Vzduchové zavěšení hnací nápravy (náprav): ano/ne

6.2.3.1 Zavěšení hnacích náprav rovnocenné vzduchovému zavěšení: ano/ne

6.2.3.2 Frekvence a tlumení svislého kmitání odpružené hmoty: .....

6.3 Vlastnosti pružicích prvků zavěšení (konstrukce, údaje o materiálech a rozměrech): .....

6.4 Stabilizátory: ano/ne

6.5 Tlumiče pérování: ano/ne

[1] Na základě bodů 2.16.1 až 2.16.5 není vyloučena možnost, aby vnitrostátní schvalovací orgány uznaly další maximální hmotnosti pro registraci/provoz.

6.6 PNEUMATIKY A KOLA

6.6.1 Kombinace pneumatika/kolo (u pneumatik uveďte označení rozměru, minimální index únosnosti, značku minimální kategorie rychlosti; u kol uveďte rozměry ráfku a hloubku zálisu ráfku) [6]: .....

.....

6.6.1.1 1. Náprava 1: .....

6.6.1.2 2. Náprava 2: .....

atd.

6.6.3 Tlak v pneumatikách podle doporučení výrobce vozidla ..... kPa [6]

8. BRZDY

8.3 Ovládací prvek a převod soustav pro brzdění přípojných vozidel u vozidel konstruovaných pro tažení přípojného vozidla: .....

.....

9. KAROSERIE

9.1 Druh karoserie: .....

9.10.3 Sedadla: .....

9.10.3.1 Počet: .....

9.10.3.2 Umístění a uspořádání: .....

9.17 Povinné štítky: .....

9.17.1 Fotografie nebo výkresy umístění povinných štítků, nápisů a čísla podvozku: .....

9.17.2 Fotografie nebo výkresy úředních částí štítků a nápisů (vyplněný příklad s rozměry): .....

11. SPOJENÍ TAŽNÝCH VOZIDEL S PŘÍVĚSY A NÁVĚSY

11.1 Třída a typ namontovaných spojovacích zařízení nebo zařízení určených k montáži: .....

11.2 Parametry *D*, *U*, *S* a *V* namontovaných spojovacích zařízení nebo minimální parametry *D*, *U*, *S* a *V* spojovacích zařízení určených k montáži: ..... daN

11.3 Pokyny pro montáž typu spojovacího zařízení na vozidlo a fotografie nebo výkresy bodů uchycení na vozidle podle výrobce; další informace, pokud je užití typu spojovacího zařízení omezeno na určité typy vozidel: .....

11.4 Informace o montáži zvláštních tažných závěsů nebo uchycovacích desek: .....

.....

13. ZVLÁŠTNÍ USTANOVENÍ PRO AUTOBUSY A AUTOKARY

13.1 Třída autobusu nebo autokaru: .....

13.2 Počet míst k stání: .....

13.3 Počet sedadel pro cestující a služebních sedadel: .....

13.3.1 Služební sedadlo: ano/ne [1]

[1] Nehodící se škrtněte.

13.6 Objem zavazadlového prostoru: ..... m^3

13.7 Plocha pro dopravu zavazadel na střeše: ..... m^2

DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE O TERÉNNÍCH VOZIDLECH

2.4.1 Podvozek bez karoserie

2.4.1.4.1 Přední nájezdový úhel (na): ..... stupňů

2.4.1.5.1 Zadní nájezdový úhel (nb): ..... stupňů

2.4.1.6 Světlá výška (podle definice v bodě 4.5 přílohy II (A) směrnice Rady 70/156/EHS

2.4.1.6.1 Mezi nápravami: .....

2.4.1.6.2 Pod přední nápravou (nápravami): .....

2.4.1.6.3 Pod zadní nápravou (nápravami): .....

2.4.1.7 Přechodový úhel (nc): ..... stupňů

2.4.2 Podvozek s karoserií

2.4.2.4.1 Přední nájezdový úhel (na): ..... stupňů

2.4.2.5.1 Zadní nájezdový úhel (nb): ..... stupňů

2.4.2.6 Světlá výška (podle definice v bodě 4.5 přílohy II (A) směrnice Rady 70/156/EHS):

2.4.2.6.1 Mezi nápravami: .....

2.4.2.6.2 Pod přední nápravou (nápravami): .....

2.4.2.6.3 Pod zadní nápravou (nápravami): .....

2.4.2.8 Přechodový úhel (nc): ..... stupňů

2.15 Schopnost rozjezdu do stoupání (samotné vozidlo) ..... %

4.9 Uzávěra diferenciálu: ano/ne/volitelná [1]

---

[1] Nehodící se škrtněte.

PŘÍLOHA III

VZOR

(Maximální formát A4 (210 × 297 mm))

CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU

(vozidlo)

Razítko správního orgánu

Sdělení týkající se:

— schválení typu,

— rozšíření schválení typu ([1]),

— odmítnutí schválení typu ([1]),

— odejmutí schválení typu ([1]),

pro typ vozidla z hlediska směrnice 97/27/ES týkající se hmotností a rozměrů motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a měnící směrnici 70/156/EHS.

ES schválení typu č.: .....

Důvod rozšíření: .....

ČÁST I

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

0.2 Typ vozidla: .....

0.2.1 Obecný obchodní název (názvy): .....

0.3 Způsob označení typu, je-li na vozidle vyznačen: .....

0.3.1 Umístění tohoto označení: .....

0.4 Kategorie vozidla: .....

0.5 Jméno a adresa výrobce: .....

Jméno a adresa výrobce posledního stupně stavby vozidla: .....

.....

0.8 Jméno a adresa montážního závodu (závodů): .....

([1]) Nehodící se škrtněte.

ČÁST II

1. Případné 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: .....
9. Přiložen je seznam dokumentace uložené u příslušného orgánu, kterou lze obdržet na požádání.

Doplněk

k certifikátu ES schválení typu č. …

týkajícímu se schválení typu určitých kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel podle směrnice 97/27/ES

1. Doplňující informace

1.0 Rozměry překračující maximální přípustné rozměry podle bodu 7.3 přílohy I směrnice 97/27 … /ES (podle článků 3 a 7 této směrnice): ano/ne [1]

1.1 Délka (celková): … mm (úplné nebo dokončené vozidlo)

1.1.1 Délka ložné plochy

1.1.2 Vzdálenost od návěsného čepu ke krajnímu přednímu bodu návěsu

1.1.3 Vzdálenost od návěsného čepu k zadnímu obrysu návěsu

1.2 Šířka (celková): … mm (úplné nebo dokončené vozidlo)

1.3 Výška (celková): … mm (úplné nebo dokončené vozidlo)

1.4 Maximální přípustná délka: … mm (nedokončené vozidlo)

1.5 Maximální přípustná šířka: … mm (nedokončené vozidlo)

1.6 Krajní přípustné polohy těžiště karoserie nebo vnitřní výbavy nebo zařízení vozidla nebo užitečného zatížení (nedokončené vozidlo nebo nestejnoměrně rozložený náklad)

1.7 Provozní hmotnost vozidla [2]

1.7.1 Maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla [2]: … kg

1.9 Maximální technicky přípustná hmotnost na nápravu [2]:

1.9.1 1. Náprava … kg

2. náprava [1].… kg

3. náprava [1].… kg

4. náprava [1].… kg

5. náprava [1].… kg

1.11 Maximální technicky přípustná hmotnost na skupinu náprav [2]:

1.11.1 První skupina náprav: … kg

Druhá skupina náprav [1]: … kg

1.13 Maximální technicky přípustná hmotnost naložené jízdní soupravy:

1.14 Zdvihatelné nápravy

1.15 Zatížitelné nápravy

1.17 Maximální technicky přípustná přípojná hmotnost motorového vozidla [1] [2]

1.17.1 Přívěs [1]

1.17.2 Návěs [1]

1.17.3 Přívěs s nápravami uprostřed [1]

1.17.4 Nebrzděný přívěs [1]

[1] Nehodící se škrtněte.
[2] Uveďte takovým způsobem, aby byla zřejmá skutečná hodnota pro každou technickou konfiguraci typu vozidla.

1.18 Maximální technicky přípustná hmotnost působící v bodě spojení na motorové vozidlo/návěs nebo přívěs s nápravami uprostřed [1] [2].... kg

1.19 Maximální přípustná hmotnost spojovacího zařízení (není-li montováno výrobcem): ... kg

1.20 Uvažované maximální přípustné hmotnosti pro registraci/provoz [1] [2]

1.20.1 Uvažovaná maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla pro registraci/provoz (je možné uvést více údajů pro různé technické konfigurace) [2]

1.20.2 Uvažovaná maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla pro registraci/provoz na každou nápravu; u návěsu nebo přívěsu s nápravami uprostřed uvažované zatížení ve spojovacím bodě uvedené výrobcem, je-li nižší než maximální technicky přípustná hmotnost v jejich spojovacím bodě (je možné uvést více údajů pro různé technické konfigurace) [2]

1.20.3 Uvažovaná maximální přípustná hmotnost pro registraci/provoz na každou skupinu náprav (je možné uvést více údajů pro různé technické konfigurace) [2]

1.20.4 Uvažovaná maximální přípustná přípojná hmotnost pro registraci/provoz (je možné uvést více údajů pro různé technické konfigurace) [2]

1.20.5 Uvažovaná maximální přípustná hmotnost jízdní soupravy pro registraci/provoz (je možné uvést více údajů pro různé technické konfigurace) [2]

1.21 Vzduchové pérování hnací nápravy: ano/ne [1]

1.22 Pérování hnací nápravy uznané jako rovnocenné vzduchovému pérování: ano/ne [1]

1.23 Terénní vozidlo: ano/ne [1]

1.24 Počet cestujících

1.24.1 Počet sedadel [2]

1.24.2 Počet míst k stání ve vozidlech kategorie M_2 a M_3 [2]

1.25 Fotografie a výkresy míst montáže spojovacího zařízení na vozidlo

---

[1] Nehodící se škrtněte.
[2] Uveďte takovým způsobem, aby byla zřejmá skutečná hodnota pro každou technickou konfiguraci typu vozidla.

PŘÍLOHA IV

Tato příloha obsahuje jednotný postup podle článku 4 této směrnice pro stanovení „maximálních přípustných hmotností pro registraci/provoz“ ve všech členských státech a jednotné technické požadavky na zatížitelné a zdvihatelné nápravy podle článku 5 této směrnice:

1. **Definice**

Níže uvedené pojmy jsou použitelné v rámci článku 4 této směrnice do její změny, kterou budou zavedeny harmonizované hodnoty maximální přípustné hmotnosti. Pro účely této přílohy:

1.0 „*Nedělitelným nákladem*“ se rozumí náklad, který nemůže být pro účely silniční dopravy rozdělen na dva nebo více nákladů bez nepřiměřených výdajů nebo nebezpečí poškození a který v důsledku své hmotnosti nebo rozměrů nemůže být dopravován vozidlem, jehož hmotnosti a rozměry vyhovují maximálním přípustným hmotnostem a rozměrům platným v členském státě.

1.1 „*Maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla pro registraci/provoz*“ se rozumí maximální hmotnost naloženého vozidla, se kterou může být vozidlo na žádost jeho výrobce v členském státě registrováno nebo uvedeno do provozu.

1.1.1 Při schvalování typu vozidla podle této směrnice může výrobce vozidla uvést soubor předpokládaných maximálních přípustných hmotností naloženého vozidla pro registraci/provoz pro každou technickou konfiguraci typu vozidla definovanou jedním souborem možných hodnot v rámci položek uvedených v informačním dokumentu podle přílohy II této směrnice, aby tyto maximální přípustné hmotnosti mohly být příslušným orgánem předem ověřeny podle požadavků oddílu 2 této přílohy.

1.1.2 Orgány členských států stanoví pro svůj stát maximální přípustnou hmotnost naloženého vozidla pro registraci/-provoz podle těchto zásad:

— podle definice může být jedné technické konfiguraci typu vozidla, definované jedním souborem možných hodnot v rámci položek uvedených v informačním dokumentu podle přílohy II této směrnice, přiřazena pouze jedna maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla pro registraci/provoz,

— maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla pro registraci/provoz se stanovuje jako největší hmotnost, která nepřekračuje maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla a odpovídající maximální přípustné hmotnosti vozidla platné v dotyčném členském státě (nebo menší hmotnost na žádost výrobce a se souhlasem orgánů členského státu) a která splňuje požadavky stanovené v oddílu 2 této přílohy.

Tím není vyloučena možnost, aby členské státy povolily větší hmotnost buď pro účely přepravy nedělitelných nákladů, nebo pro účely určitých operací vnitrostátní dopravy, které podstatně neovlivňují mezinárodní hospodářskou soutěž v sektoru dopravy, v rámci mezních hodnot maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla.

1.1.3 Při používání zvláštních směrnic uvedených v příloze IV směrnice 70/156/EHS mohou členské státy vyžadovat, aby vozidlo vyhovovalo ustanovením těchto směrnic platným pro kategorii, která odpovídá podle přílohy II směrnice 70/156/EHS skutečné hodnotě maximální přípustné hmotnosti naloženého vozidla pro registraci/provoz a v případě přívěsů s nápravami uprostřed a návěsů skutečné hodnotě hmotnosti odpovídající zatížení náprav, je-li vozidlo naloženo na maximální přípustnou hmotnost pro registraci/provoz.

1.1.4 Členské státy mohou požadovat, aby maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla pro registraci/provoz nebyla závislá na namontovaných pneumatikách.

1.2 „*Maximální přípustnou hmotností na nápravu pro registraci/provoz v členském státě*“ se rozumí maximální hmotnost naloženého vozidla na nápravu stanovená orgány dotyčného členského státu, se kterou má být vozidlo na žádost jeho výrobce v dotyčném členském státě registrováno nebo uvedeno do provozu.

1.2.1 Při schvalování typu vozidla podle této směrnice může výrobce vozidla uvést soubor předpokládaných maximálních přípustných hmotností na nápravách pro registraci/provoz pro každou technickou konfiguraci typu vozidla definovanou jedním souborem možných hodnot v rámci položek uvedených v informačním dokumentu podle přílohy II této směrnice, aby tyto maximální přípustné hmotnosti mohly být příslušným orgánem předem ověřeny podle požadavků oddílu 2 této přílohy.

1.2.2 Orgány členských států stanoví pro svůj stát maximální přípustnou hmotnost na nápravu pro registraci/provoz podle těchto zásad:

— podle definice může být v rámci jedné technické konfiguraci typu vozidla, definované jedním souborem možných hodnot v rámci položek uvedených v informačním dokumentu podle přílohy II této směrnice, přiřazena každé nápravě pouze jedna maximální přípustná hmotnost na nápravu pro registraci/provoz,

— maximální přípustná hmotnost na nápravu pro registraci/provoz se stanovuje jako největší hmotnost, která nepřekračuje maximální technicky přípustnou hmotnost na nápravu a odpovídající maximální přípustnou hmotnost na nápravu platnou v dotyčném členském státě (nebo menší hmotnost na žádost výrobce a se souhlasem orgánů členského státu) a která splňuje požadavky stanovené v oddílu 2 této přílohy.

Tím není vyloučena možnost, aby členské státy povolily větší hmotnost buď pro účely přepravy nedělitelných nákladů, nebo pro účely určitých operací vnitrostátní dopravy, které podstatně neovlivňují mezinárodní hospodářskou soutěž v sektoru dopravy, v rámci mezních hodnot maximální technicky přípustné hmotnosti na nápravu.

1.2.3 Členské státy mohou požadovat, aby maximální přípustná hmotnost na nápravu pro registraci/provoz nebyla závislá na namontovaných pneumatikách.

1.3 „*Maximální přípustnou hmotností na skupinu náprav pro registraci/provoz v členském státě*“ se rozumí maximální hmotnost naloženého vozidla na skupinu náprav stanovená orgány dotyčného členského státu, při které má být vozidlo na žádost jeho výrobce v dotyčném členském státě registrováno nebo uvedeno do provozu.

1.3.1 Při schvalování typu vozidla podle této směrnice může výrobce vozidla uvést soubor předpokládaných maximálních přípustných hmotností na skupinu náprav pro registraci/provoz pro každou technickou konfiguraci typu vozidla definovanou jedním souborem možných hodnot v rámci položek uvedených v informačním dokumentu podle přílohy II této směrnice, aby tyto maximální přípustné hmotnosti mohly být příslušným orgánem předem ověřeny podle požadavků oddílu 2 této přílohy.

1.3.2 Orgány členských států stanoví pro svůj stát maximální přípustnou hmotnost na skupinu náprav pro registraci/-provoz podle těchto zásad:

— podle definice může být v rámci jedné technické konfigurace typu vozidla, definované jedním souborem možných hodnot v rámci položek uvedených v informačním dokumentu podle přílohy II této směrnice, přiřazena každé skupině náprav pouze jedna maximální přípustná hmotnost na skupinu náprav pro registraci/provoz,

— maximální přípustná hmotnost na skupinu náprav pro registraci/provoz se stanovuje jako největší hmotnost, která nepřekračuje maximální technicky přípustnou hmotnost na skupinu náprav a odpovídající maximální přípustnou hmotnost na skupinu náprav platnou v dotyčném členském státě (nebo menší hmotnost na žádost výrobce a se souhlasem orgánů členského státu) a která splňuje požadavky stanovené v oddílu 2 této přílohy.

Tím není vyloučena možnost, aby členské státy povolily větší hmotnost buď pro účely přepravy nedělitelných nákladů, nebo pro účely určitých operací vnitrostátní dopravy, které podstatně neovlivňují mezinárodní hospodářskou soutěž v sektoru dopravy, v rámci mezních hodnot maximální technicky přípustné hmotnosti na skupinu náprav.

1.3.3 Členské státy mohou požadovat, aby maximální přípustná hmotnost na skupinu náprav pro registraci/provoz nebyla závislá na namontovaných pneumatikách.

1.4 „*Maximální přípustnou přípojnou hmotností pro registraci/provoz v členském státě*“ se rozumí maximální přípojná hmotnost stanovená orgány dotyčného členského státu, se kterou má být vozidlo na žádost jeho výrobce v členském státě registrováno nebo uvedeno do provozu.

1.4.1 Při schvalování typu vozidla podle této směrnice může výrobce vozidla uvést soubor předpokládaných maximálních přípustných přípojných hmotností pro registraci/provoz pro každou technickou konfiguraci typu vozidla definovanou jedním souborem možných hodnot v rámci položek uvedených v informačním dokumentu podle přílohy II této směrnice, aby tyto maximální přípustné hmotnosti mohly být příslušným orgánem předem ověřeny podle požadavků oddílu 2 této přílohy.

1.4.2 Orgány členských států stanoví pro svůj stát maximální přípustnou přípojnou hmotnost pro registraci/provoz podle těchto zásad:

— podle definice může být jedné technické konfiguraci typu vozidla, definované jedním souborem možných hodnot v rámci položek uvedených v informačním dokumentu podle přílohy II této směrnice, přiřazena pouze jedna maximální přípustná přípojná hmotnost pro registraci/provoz,

— maximální přípustná přípojná hmotnost pro registraci/provoz se stanovuje jako největší hmotnost, která nepřekračuje maximální technicky přípustnou přípojnou hmotnost a odpovídající maximální přípustné hmotnosti platné v dotyčném členském státě (nebo menší hmotnost na žádost výrobce a se souhlasem orgánů členského státu) a která splňuje požadavky stanovené v oddílu 2 této přílohy.

Tím není vyloučena možnost, aby členské státy povolily větší hmotnost buď pro účely přepravy nedělitelných nákladů, nebo pro účely určitých operací vnitrostátní dopravy, které podstatně neovlivňují mezinárodní hospodářskou soutěž v sektoru dopravy, v rámci mezních hodnot maximální technicky přípustné přípojné hmotnosti.

1.5 „*Maximální přípustnou hmotností naložené jízdní soupravy pro registraci/provoz v členském státě*“ se rozumí součet hmotností naloženého motorového vozidla a jeho naloženého přípojného vozidla, se kterým má být motorové vozidlo na žádost jeho výrobce v dotyčném členském státě registrováno nebo uvedeno do provozu.

1.5.1 Při schvalování typu vozidla podle této směrnice může výrobce vozidla uvést soubor předpokládaných maximálních přípustných hmotností naložené jízdní soupravy pro registraci/provoz pro každou technickou konfiguraci typu vozidla definovanou jedním souborem možných hodnot v rámci položek uvedených v informačním dokumentu podle přílohy II této směrnice, aby tyto maximální přípustné hmotnosti mohly být příslušným orgánem předem ověřeny podle požadavků oddílu 2 této přílohy.

1.5.2 Orgány členských států stanoví pro svůj stát maximální přípustnou hmotnost naložené jízdní soupravy pro registraci/provoz daného vozidla podle těchto zásad:

— podle definice v zásadě může být jedné technické konfiguraci typu vozidla, definované jedním souborem možných hodnot v rámci položek uvedených v informačním dokumentu podle přílohy II této směrnice přiřazena pouze jedna maximální přípustná hmotnost naložené jízdní soupravy pro registraci/provoz. Avšak podle platné praxe v členských státech může být odlišně definována maximální přípustná hmotnost jízdní soupravy pro registraci/provoz podle celkového předpokládaného počtu náprav jízdní soupravy a tato hmotnost může záviset také na jiných vlastnostech předpokládané soupravy, například na předpokládaném druhu dopravy (např. kontejnery ISO řady 1 v kombinované přepravě apod.),

— maximální přípustná hmotnost naložené jízdní soupravy pro registraci/provoz se stanovuje jako největší hmotnost, která nepřekračuje maximální technicky přípustnou hmotnost naložené jízdní soupravy a odpovídající maximální přípustné hmotnosti platné v dotyčném členském státě (nebo menší hmotnost na žádost výrobce a se souhlasem orgánů členského státu) a která splňuje požadavky stanovené v oddíle 2 této přílohy.

Tím není nevyloučena možnost, aby členské státy povolily větší hmotnost buď pro účely přepravy nedělitelných nákladů, nebo pro účely určitých operací vnitrostátní dopravy, které podstatně neovlivňují mezinárodní hospodářskou soutěž v dopravním sektoru, v rámci mezních hodnot maximální technicky přípustné hmotnosti naložené jízdní soupravy.

2. **Určení maximálních přípustných hmotností pro registraci/provoz**

2.1 Určování různých maximálních přípustných hmotností pro registraci/provoz orgány členských států se provádí podle bodu 7.4 přílohy I této směrnice. Pro tento účel značky *M*, m_i, μ_j, *TM* a *MC* podle uvedeného bodu označují jednotlivé maximální přípustné hodnoty pro registraci/provoz: maximální přípustnou hmotnost naloženého vozidla, maximální přípustnou hmotnost na nápravu označenou indexem *i*, maximální přípustnou hmotnost na jednotlivou nápravu nebo skupinu náprav označenou indexem *j*, maximální přípustnou přípojnou hmotnost a maximální přípustnou hmotnost naložené jízdní soupravy.

2.2 Stanovení maximální přípustné přípojné hmotnosti motorového vozidla pro registraci/provoz:

2.2.1 Maximální přípustná přípojná hmotnost motorového vozidla pro registraci/provoz, ať již jde o tahač přívěsu, nebo jiné vozidlo určené k tažení přípojného vozidla, je nejnižší hodnotou z těchto hodnot:

a) maximální technicky přípustná přípojná hmotnost daná konstrukcí a výkonností vozidla nebo pevností spojovacího zařízení;

b) u vozidel určených pouze k tažení přípojných vozidel bez provozních brzd: polovina provozní hmotnosti vozidla, nejvýše však 0,750 t;

c) u vozidel s maximální hmotností do 3,5 t určených k tažení pouze přípojných vozidel vybavených provozními brzdami: maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla pro registraci/provoz nebo u terénních vozidel (viz bod 7.5 přílohy I) 1,5násobek této hmotnosti, nejvýše však 3,5 t;

d) u vozidel s maximální hmotností nad 3,5 t určených k tažení pouze přípojných vozidel vybavených nájezdovými provozními brzdami: 3,5 t;

e) u vozidel s maximální hmotností nad 3,5 t určená k tažení přípojných vozidel vybavených průběžnou brzdovou soustavou: 1,5násobek maximální přípustné hmotnosti naloženého vozidla pro registraci/provoz;

za předpokladu splnění všech odpovídajících technických požadavků směrnice 96/53/ES.

Odchylně od bodu 1.4 této přílohy u vozidel určených k tažení více než jednoho druhu přípojných vozidel podle písmen b), c), d) a e) mohou být pro každou technickou konfiguraci typu vozidla stanoveny až tři různé maximální přípustné přípojné hmotnosti pro registraci/provoz podle vlastností brzdových přípojek na motorovém vozidle: jedna pro přípojná vozidla bez provozních brzd, jedna pro přívěsy s nájezdovými brzdami a jedna pro přípojná vozidla s průběžnou brzdovou soustavou. Tyto hmotnosti se určují, jak je uvedeno výše, podle odpovídajících písmen b), c), d) a e).

Na žádost výrobce může členský stát akceptovat menší hmotnost než takto stanovenou.

3. **Technické požadavky týkající se montáže zdvihatelných nebo zatížitelných náprav ve vozidlech (body 2.14 až 2.16 přílohy I)**

3.1 Všechna vozidla mohou být povolena s jednou nebo několika zdvihatelnými nebo zatížitelnými nápravami.

3.2 Je-li vozidlo vybaveno jednou nebo několika zdvihatelnými nebo zatížitelnými nápravami (příloha I, body 2.14 až 2.16), musí být zajištěno, aby při všech jízdních podmínkách, kromě podmínek uvedených níže v bodě 3.5, nebyly překročeny hodnoty maximální přípustné hmotnosti na nápravu nebo skupinu náprav pro registraci/provoz. Za tím účelem se zdvihatelná nebo zatížitelná náprava musí samočinně spustit k zemi, je-li nejbližší náprava (nápravy) skupiny nebo přední náprava motorového vozidla zatížena na svou maximální přípustnou hmotnost pro registraci/provoz.

3.3 Řidič musí být žlutou kontrolkou (kontrolkami) v kabině upozorněn, že zdvihatelné nebo zatížitelné nápravy motorového vozidla nebo přípojného vozidla jsou zdviženy.

3.4 Všechna zařízení pro zdvihání nápravy namontovaná ve vozidle, na které se vztahuje tato směrnice, jakož i systémy pro jejich činnost, musí být konstruovány a namontovány tak, aby byly chráněny proti nesprávnému použití nebo nedovolenému zásahu.

3.5 Požadavky týkající se rozjezdu motorových vozidel na kluzkém povrchu

3.5.1 Odchylně od bodu 3.2 a k usnadnění rozjezdu motorových vozidel nebo jízdních souprav na kluzkém povrchu a ke zvýšení trakční schopnosti pneumatik na těchto vozovkách může zařízení pro zdvihání nápravy též zdvihatelnou nebo zatížitelnou nápravu motorového vozidla nebo návěsu zdvihnout, aby se zvýšila hmotnost na hnací nápravě motorového vozidla, za těchto podmínek:

— hmotnost odpovídající zatížení každé nápravy vozidla může překročit odpovídající maximální přípustnou hmotnost na nápravu platnou v členském státě až o 30 %, pokud se nepřekročí hodnota stanovená pro tento zvláštní účel výrobcem,

— hmotnost odpovídající zbývajícímu zatížení přední nápravy musí zůstat větší než nulová (tj. v případě zadní zatížitelné nápravy s velkým zadním převisem se vozidlo nesmí překlopit),

— zdvihatelná nebo zatížitelná náprava musí být ovládána pouze zvláštním ovládacím zařízením,

— jakmile se motorové vozidlo rozjede a dosáhne rychlosti 30 km/h, musí se náprava samočinně spustit na zem nebo se musí opět zatížit.