2024/883

22.3.2024

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2024/883

ze dne 21. března 2024,

kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2021/535, pokud jde o místo pro montáž druhé zadní tabulky s registrační značkou u přípojných vozidel a hmotnost systémů pro uchovávání energie, a kterým se uvedené nařízení opravuje

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 ([1]), a zejména na čl. 4 odst. 7 a čl. 10 odst. 3 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/535 ([2]) stanoví pravidla týkající se jednotných postupů a technických specifikací pro schvalování typu vozidel a některých systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, pokud jde o jejich obecnou bezpečnost. V této souvislosti prováděcí nařízení (EU) 2021/535 zavádí technický požadavek na místo pro montáž druhé zadní tabulky s registrační značkou u přípojných vozidel. Výrobci však potřebují více času na to, aby se přizpůsobili tomuto novému požadavku, pokud jde o místo pro montáž a připevnění druhé zadní tabulky s registrační značkou u vozidel kategorií O_3 a O_4. Přechodná ustanovení stanovená v prováděcím nařízení (EU) 2021/535 je proto třeba změnit, aby se zajistilo, že se tyto požadavky budou nejprve vztahovat na nové typy vozidel. Vozidla kategorie O_2 by navíc měla být z tohoto požadavku vyňata z důvodu konstrukčních omezení a nedostatku prostoru.

(2) Je vhodné stanovit pravidla pro vyznačování identifikačního čísla vozidla (VIN) na vozidle a pro zajištění sledovatelnosti vozidla prostřednictvím VIN.

(3) Je rovněž vhodné stanovit určitou flexibilitu pro umístění přední tabulky s registrační značkou, aby se zohlednila případná technická a konstrukční omezení, pokud jde o snímače, radary a kamery, které mají být instalovány na přední části vozidla, pro bezpečnostní systémy stanovené nařízením (EU) 2019/2144.

(4) Je nezbytné doplnit technické požadavky na systémy ostřikování čelního skla, aby se zohlednily případy, kdy jsou tyto systémy vybaveny funkcí ke zmírnění nadměrných tlaků při ucpání trysek.

(5) Je rovněž vhodné optimalizovat zkušební postupy pro systémy odmrazování a odmlžování čelního skla tím, že se zajistí účinnější posloupnost činností ve zkušební komoře a flexibilita při výběru odmašťovače a zároveň se zajistí lepší zdravotní a pracovní podmínky pro osoby provádějící zkoušky.

([1]) Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1.

([2]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/535 ze dne 31. března 2021, kterým se stanoví pravidla pro uplatňování nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144, pokud jde o jednotné postupy a technické specifikace pro schvalování typu vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, pokud jde o jejich obecné konstrukční vlastnosti a bezpečnost (Úř. věst. L 117, 6.4.2021, s. 1).

(6) Je nezbytné stanovit pravidla pro tažnou kapacitu uvízlých motorových vozidel, aby se zajistilo, že mohou být bezpečně odstraněna ze silnice, když překážejí silničnímu provozu. Kromě toho je třeba stanovit přechodná ustanovení, která zajistí, aby se nové požadavky týkající se tažné kapacity nejprve vztahovaly na nové typy vozidel.

(7) Dodatečná hmotnost specifických systémů pro uchovávání energie používaných u vozidel s nulovými emisemi může způsobit, že referenční hmotnost těchto vozidel bude vyšší než u podobných konvenčních vozidel. Tuto zvýšenou referenční hmotnost je třeba zohlednit, aby vozidla s nulovými emisemi kategorie N, která by jinak nespadala do oblasti působnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ([3]), mohla být od 1. ledna 2025 brána v úvahu při výpočtu průměrných specifických emisí vozidel kategorie N_1 u dotčených výrobců. Proto by měl být stanoven požadavek, aby byl do prohlášení o shodě zahrnut formální záznam o hmotnosti systému pro uchovávání energie, který má být zpřístupněn jako součást údajů ze sledování emisí CO_2.

(8) Po datu použitelnosti prováděcího nařízení (EU) 2021/535 byly zjištěny určité chyby v podobě nesprávných odkazů.

(9) Prováděcí nařízení (EU) 2021/535 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno a opraveno.

(10) Aby výrobci a schvalovací orgány členských států mohli provést nezbytné úpravy a připravit se na uplatňování požadavků týkajících se hmotnosti systémů pro uchovávání energie vozidel s nulovými emisemi, mělo by být datum použitelnosti příslušných ustanovení tohoto nařízení odloženo a sladěno s datem stanoveným v nařízení (EU) 2019/631.

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

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Změny prováděcího nařízení (EU) 2021/535

Prováděcí nařízení (EU) 2021/535 se mění takto:

1. Článek 12 se mění takto:

   a) vkládá se nový odstavec 3a, který zní:

   „3a S účinkem ode dne 7. července 2024 odmítnou schvalovací orgány udělit EU schválení typu pro nové typy vozidel z hlediska místa pro montáž a připevnění druhé zadní tabulky s registrační značkou u vozidel kategorií O_3 a O_4, které nesplňují technické specifikace stanovené v příloze III části 2, pokud jde o příslušné požadavky uvedené v příloze II nařízení (EU) 2019/2144.“;

   b) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

   „4. S účinkem ode dne 7. července 2026 odmítnou vnitrostátní orgány z důvodů, které se týkají místa pro montáž a připevnění přední tabulky s registrační značkou a místa pro montáž a připevnění druhé zadní tabulky s registrační značkou u vozidel kategorií O_3 a O_4, registraci, uvedení na trh a uvedení do provozu vozidel, která nesplňují technické specifikace stanovené v příloze III části 2, pokud jde o příslušné požadavky uvedené v příloze II nařízení (EU) 2019/2144.“;

   c) vkládají se nové odstavce 4a a 4b, které znějí:

   „4a S účinkem ode dne 7. července 2025 odmítnou schvalovací orgány udělit EU schválení typu pro nové typy vozidel z hlediska odtahových úchytů, které nesplňují technické specifikace týkající se tažné kapacity stanovené v příloze VII části 2, pokud jde o příslušné požadavky uvedené v příloze II nařízení (EU) 2019/2144.

([3]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13).

4b S účinkem ode dne 7. července 2027 odmítnou vnitrostátní orgány z důvodů, které se týkají odtahových úchytů, registraci, uvedení na trh a uvedení do provozu vozidel, která nesplňují technické specifikace týkající se tažné kapacity stanovené v příloze VII části 2, pokud jde o příslušné požadavky uvedené v příloze II nařízení (EU) 2019/2144.“

2. Přílohy II, III, IV, VI, VII a XIII se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

Článek 2

Opravy prováděcího nařízení (EU) 2021/535

Prováděcí nařízení (EU) 2021/535 se opravuje takto:

1. V článku 6 se odstavce 3 a 4 nahrazují tímto:

„3. V souladu s čl. 6 odst. 5 druhým pododstavcem nařízení (EU) 2018/858 může být EU schválení typu uděleno vozidlům, jejichž rozměry překračují maximální přípustné rozměry stanovené v příloze XIII části 2 oddíle C bodě 1.1, oddíle D bodě 1.1 a oddíle E bodě 1.1 tohoto nařízení; v takovém případě musí být v bodě 52 certifikátu schválení typu a prohlášení o shodě uvedena poznámka „Výjimka týkající se maximálních přípustných rozměrů.

4. EU schválení typu může být uděleno vozidlům určeným pro přepravu nedělitelných nákladů, jejichž rozměry překračují maximální přípustné rozměry stanovené v příloze XIII části 2 oddíle C bodě 1.1, oddíle D bodě 1.1 a oddíle E bodě 1.1 tohoto nařízení; v tomto případě musí být v certifikátu schválení typu a v prohlášení o shodě jasně uvedeno, že vozidlo je určeno pouze pro přepravu nedělitelných nákladů.“

2. Přílohy II, VIII, XIII a XIV se opravují v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

Článek 3

Vstup v platnost

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

Bod 6 přílohy I se použije ode dne 1. ledna 2025.

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

V Bruselu dne 21. března 2024.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA I

Přílohy II, III, IV, VI, VII a XIII se mění takto:

1) v příloze II části 2 oddíle A se před bod 2.1 vkládají nové body, které znějí:

„2.0.1. VIN musí být vyznačeno na každém vozidle.

2.0.2. VIN musí být jedinečné a jednoznačně přiřazené konkrétnímu vozidlu.

2.0.3. VIN musí být vyznačeno na podvozku nebo vozidle předtím, než vozidlo opustí výrobní linku.

2.0.4. Výrobce musí zaručit vysledovatelnost vozidla prostřednictvím VIN po dobu 30 let.

2.0.5. Zda výrobce přijal opatření k zajištění vysledovatelnosti vozidla podle bodu 2.0.4, není v době schválení typu nutné kontrolovat.“;

2) příloha III se mění takto:

a) část 2 se mění takto:

i) bod 2.1.2 se nahrazuje tímto:

„2.1.2. Vozidla kategorií O_3 a O_4 musí mít dvě samostatná místa pro montáž a připevnění zadních tabulek s registrační značkou (tj. aby tak byla možná nepovinná identifikace tažného vozidla, pokud to vyžaduje vnitrostátní orgán).“;

ii) v bodě 2.3.4.1.3 se doplňuje nová věta, která zní:

„Schvalovací orgán však může povolit odchylku až ± 15° od osy na přední části vozidla, pokud o to výrobce požádá, pro účely umístění přední tabulky s registrační značkou z technických, aerodynamických nebo jiných důvodů.“;

b) v části 3 ODDÍLE II se bod 2.3 doplňku k certifikátu EU schválení typu nahrazuje tímto:

„2.3 Druhá zadní tabulka s registrační značkou v případě vozidel kategorií O_3 a O_4: *520 × 120/340 × 240* [2]“;

3) v příloze IV se část 2 mění takto:

a) vkládá se nový bod 2.2.3.1, který zní:

„2.2.3.1. Je-li systém ostřikování čelního skla konstruován tak, aby obsahoval funkci ke zmírnění nadměrných tlaků při ucpání trysek (např. přetlakový ventil), musí být tato funkce odchylně od druhé věty bodu 2.2.3 povolena za předpokladu, že jsou splněny tyto podmínky:

a) kapalina, která při stání a za běžných provozních podmínek vytéká ze systému, se nedostane do žádného prostoru vozidla, včetně oblasti pod kapotou, pokud není záměrně vedena nebo směrována k povrchu vozovky;

b) systém ostřikování čelního skla je schopen pracovat normálně po úplném odstranění ucpání trysek;

c) je zajištěn normální provoz bez jakéhokoli dalšího zásahu uživatele nutného k ručnímu ovládání, seřízení, opětovnému připojení nebo výměně jakékoli části systému ostřikování čelního skla, systému stírání čelního skla, elektrického systému nebo jiného relevantního systému.“;

b) bod 3.2.1.1 se nahrazuje tímto:

„3.2.1.1. Všechny trysky se v místě výstupu kapaliny ucpou a ovladač ostřikovače čelního skla se uvede v činnost šestkrát za minutu, vždy na nejméně tři sekundy. Pokud však ucpání není v místě výstupu kapaliny technicky proveditelné, může být provedeno uvnitř trysky.“;

4) v příloze VI se část 2 mění takto:

a) v bodě 3.1.1.1 se doplňuje nová věta, která zní:

„Je-li však možné ověřit, zda je teplota mrazicí komory měřená na reprezentativních místech, jako jsou výstup vzduchu nebo stěny, ustálena na stanovené zkušební teplotě, může být doba 24 hodin zkrácena.“;

b) bod 3.1.2 se nahrazuje tímto:

„3.1.2. Před umístěním vozidla do zkušební komory se vnitřní a vnější povrch čelního skla pečlivě odmastí denaturovaným lihem nebo rovnocenným odmašťovacím prostředkem. Po zaschnutí se povrch potře roztokem čpavku o koncentraci nejvýše 2 % nebo komerčním roztokem čpavku bez přidání návykových vonných látek. Povrchy se nechají znovu oschnout a pak se otřou suchou bavlněnou tkaninou.“;

c) bod 3.1.6.4 se zrušuje;

d) bod 3.1.6.5 se nahrazuje tímto:

„3.1.6.5. Teplota ve zkušební komoře se měří v úrovni čelního skla v bodě, který není významně ovlivněn teplem ze zkoušeného vozidla.“;

e) bod 3.2.1 se nahrazuje tímto:

„3.2.1. Před umístěním vozidla do zkušební komory se vnitřní a vnější povrch čelního skla pečlivě odmastí denaturovaným lihem nebo rovnocenným odmašťovacím prostředkem. Po zaschnutí se povrch potře roztokem čpavku o koncentraci nejvýše 2 % nebo komerčním roztokem čpavku bez přidání návykových vonných látek. Povrchy se nechají znovu oschnout a pak se otřou suchou bavlněnou tkaninou.“;

f) bod 3.2.2.1 se nahrazuje tímto:

„3.2.2.1. Teplota ve zkušební komoře se měří v úrovni čelního skla v bodě, který není významně ovlivněn teplem ze zkoušeného vozidla.“;

g) body 3.2.4 a 3.2.5 se nahrazují tímto:

„3.2.4. Předtím, než se vozidlo umístí do klimatizační komory, očistí se vnitřní povrch čelního skla, jak je stanoveno v bodě 3.2.1. Teplota okolního vzduchu se sníží na −3 ± 1 °C a udržuje se na těchto hodnotách. Motor vozidla musí být vypnutý a vozidlo musí být před začátkem zkoušky udržováno při zkušební teplotě po dobu nejméně 10 hodin. Je-li však možné ověřit, zda jsou chladicí kapalina a mazací olej motoru vozidla ustáleny na stanovené zkušební teplotě, může být doba 10 hodin zkrácena.

3.2.5. Zdroj páry se umístí tak, aby se vyústění jeho výstupních otvorů nacházelo ve střední podélné rovině vozidla ve druhé řadě sedadel vozidla. Obvykle se umístí za přední sedadla. Jestliže konstrukce vozidla toto uspořádání neumožňuje, zdroj se umístí před opěradlem ve vhodné poloze nejbližší poloze výše uvedené.“;

h) bod 3.2.7.4 se zrušuje;

5) v příloze VII části 2 se vkládají nové body 1.3 a 1.3.1, které znějí:

„1.3. Tažná kapacita

1.3.1. Aby bylo možné odtáhnout uvízlé motorové vozidlo z vozovky na jeho vlastních kolech, musí být možné vozidlo táhnout nebo je uvést do stavu umožňujícího tažení, s klíčem zastrčeným v zapalování a bez použití zvláštních nástrojů nebo demontáže částí, které pro tento účel nejsou konstruovány, a to postupem uvedeným výrobcem v pokynech pro uživatele motorového vozidla. Výrobce může v pokynech pro uživatele omezit podmínky tažení, pokud jde o rychlost při tažení vozidla a vzdálenost ujetou při tažení vozidla, aby se zabránilo nevratnému poškození, avšak toto omezení musí umožňovat minimální ujetou vzdálenost 100 m za méně než 10 minut tažení vozidla.

V případě motorových vozidel kategorie M_1 nebo N_1, jejichž kola jsou přímo poháněna elektrickými motory, poskytne výrobce v příručce pro uživatele vozidla pokyny, které umožní silničním asistenčním službám odstranit vozidlo pomocí zvláštních nástrojů, není-li otáčení kol vozidla při tažení možné.

Tento požadavek se nepoužije, pokud je motorové vozidlo poškozeno do té míry, že tažení na jeho vlastních kolech není fyzicky možné nebo by bylo nebezpečné, nebo pokud v důsledku technické závady nelze aktivovat hlavní spínač ovládání vozidla.“;

6) příloha XIII část 2 se mění takto:

a) v oddíle B se vkládají nové body 6, 6.1 a 6.2, které znějí:

„6. Hmotnost systému pro uchovávání energie:

6.1. V případě vozidel s nulovými emisemi kategorie N_1 se hmotnost systému pro uchovávání energie stanoví na základě dokumentace předložené výrobcem. Správnost uvedených informací ověří technická zkušebna ke spokojenosti schvalovacího orgánu.

6.2. V případě podle bodu 6.1 uvede výrobce následující doplňkový symbol a hodnotu hmotnosti systému pro uchovávání energie pod povinnými nápisy na povinném štítku výrobce nebo vedle nich, vně jasně vyznačeného obdélníku, který obsahuje pouze povinné údaje.

„(EU) 2019/631 ARTICLE 2(1)(b) COMPLIANT – XXXX KG“

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

Až do zavedení zvláštní položky v prohlášení o shodě se navíc hodnota hmotnosti systému pro uchovávání energie musí uvádět v „poznámkách“ v prohlášení o shodě, aby bylo možno tyto informace zahrnout do palubních dokladů o registraci vozidla, takto:

„Dodatečná hmotnost v důsledku vybavení bateriemi: …… kg (*)

_____

(*) V případě hybridních vozidel s palivovými články (FCHV) nebo výhradně elektrických motorových vozidel se uvede dodatečná hodnota hmotnosti. Tato hodnota vyplývá z celkové hmotnosti vysokonapěťové napájecí sady (sad) snížené o referenční hmotnost palivové nádrže (naplněné z 90 %). Hodnota se zaokrouhlí na celé kilogramy bez desetinných míst. V případě motorových vozidel vhodných pro výměnu baterií musí být uvedena hmotnost v době výroby motorového vozidla. Nevyrábí-li se žádné referenční vozidlo se spalovacím motorem, toto pole se nepoužije.“;

b) v oddíle D se body 2.1.4.1 a 2.1.4.2 nahrazují tímto:

„2.1.4.1. Dodatečná hmotnost potřebná pro technologii alternativních paliv nebo technologii nulových emisí v souladu s bodem 2.3 přílohy I směrnice 96/53/ES a pro účely čl. 2 odst. 1 písm. b) nařízení (EU) 2019/631 hmotnost systému pro uchovávání energie vozidel s nulovými emisemi se stanoví na základě dokumentace předložené výrobcem. Správnost uvedených informací ověří technická zkušebna ke spokojenosti schvalovacího orgánu.

2.1.4.2. Výrobce uvede následující doplňkový symbol, jakož i hodnotu dodatečné hmotnosti u motorových vozidel na alternativní paliva nebo hmotnosti systému pro uchovávání energie u motorových vozidel s nulovými emisemi pod povinnými nápisy na povinném štítku výrobce nebo vedle nich, vně jasně vyznačeného obdélníku, který obsahuje pouze povinné údaje.

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

„(EU) 2019/631 ARTICLE 2(1)(b) COMPLIANT – XXXX KG“

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

Až do zavedení zvláštní položky v prohlášení o shodě se navíc hodnota dodatečné hmotnosti nebo hmotnosti systému pro uchovávání energie musí uvádět v „poznámkách“ v prohlášení o shodě, aby bylo možno tyto informace zahrnout do palubních dokladů o registraci vozidla, takto:

„Dodatečná hmotnost v důsledku vybavení bateriemi: …… kg (*)

_____

(*) V případě hybridních vozidel s palivovými články (FCHV) nebo výhradně elektrických motorových vozidel se musí uvést dodatečná hmotnost. Tato hodnota vyplývá z celkové hmotnosti vysokonapěťové napájecí sady (sad) snížené o referenční hmotnost palivové nádrže (naplněné z 90 %). Hodnota se zaokrouhlí na celé kilogramy bez desetinných míst. V případě motorových vozidel vhodných pro výměnu baterií musí být uvedena hmotnost v době výroby motorového vozidla. Nevyrábí-li se žádné referenční vozidlo se spalovacím motorem, toto pole se nepoužije.“

PŘÍLOHA II

Přílohy II, VIII, XIII a XIV se opravují takto:

1) v příloze II části 2 oddíle C bodě 1.4 se řádek pro kontrolní číslici 7 v tabulce nahrazuje tímto:

„7	7/11	0,636“;

2) v příloze VIII části 2 se bod 1.9 nahrazuje tímto:

„1.9. *„zdvihatelnou nápravou“* se rozumí náprava, jak je definována v příloze XIII části 2 oddíle A bodě 1.34;“

3) příloha XIII se opravuje takto:

a) část 2 se opravuje takto:

i) v oddíle A se bod 1.32 nahrazuje tímto:

„1.32. *„vybočením zádi“* se rozumí vzdálenost mezi výchozím bodem a skutečným krajním bodem dosaženým koncem vozidla při jízdě za podmínek stanovených v oddíle C bodě 8 nebo oddíle D bodě 7;“

ii) v oddíle B se bod 1.3 nahrazuje tímto:

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

iii) v oddíle C se body 1.3 a 1.3.1 nahrazují tímto:

„1.3. Při stanovení délky, šířky a výšky se neberou v úvahu zařízení a vybavení uvedená v oddíle F.

1.3.1. Další požadavky na aerodynamická zařízení uvedená v oddíle F.“;

iv) v oddíle D bodě 3.1 se doplňuje se nový vzorec, který zní:

„MC ≤ M + TM“;

v) v oddíle D se bod 1.4.1 nahrazuje tímto:

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

vi) v oddíle F tabulce I Délka vozidla se řádek pro položku 13 nahrazuje tímto:

„13.	Zařízení pro připoutání plachty a jejich ochrana	—	—	—	x	x	x	x	x	x	x“;

b) v části 3 oddíle A oddíle II se bod 1.1 doplňku k certifikátu EU schválení typu nahrazuje tímto:

„1.1. Vozidlo má schválení typu v souladu s čl. 6 odst. 3 nebo 4 nařízení (EU) 2021/535 (tj. krajní rozměry vozidla přesahují maximální rozměry uvedené v příloze XIII části 2 oddíle B bodě 1.1, oddíle C bodě 1.1, oddíle D bodě 1.1 nebo oddíle E bodě 1.1): ano/ne ([7]);“

4) v příloze XIV části 1 se oddíly A a B nahrazují tímto:

„**Oddíl A**

Informační dokument týkající se EU schválení typu vozidla z hlediska jeho vodíkového systému

VZOR

Informační dokument č. … týkající se EU schválení typu pro typ vozidla z hlediska jeho vodíkového systému

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

0.

0.1.

0.2.

0.2.1.

0.3.

0.3.1.

0.4.

0.5.

0.8.

0.9.

3.9.

3.9.1.

3.9.1.1.

3.9.1.2.

3.9.1.3.

3.9.1.11.

3.9.1.11.1.

3.9.1.11.2.

3.9.1.17.

3.9.1.17.1.

3.9.1.17.2.

3.9.2.6.

Vysvětlivka:

Tento informační dokument vychází ze vzoru stanoveného v příloze I prováděcího nařízení (EU) 2020/683 a doplní se o příslušné informace podle výše uvedených bodů, jak jsou definovány v uvedeném vzoru.

Oddíl B

Informační dokument týkající se EU schválení typu vodíkových konstrukčních částí

VZOR

Informační dokument č. … týkající se EU schválení typu vodíkové konstrukční části

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

0.

0.1.

0.2.

0.2.1.

0.5.

0.8.

0.9.

3.9.

3.9.1.

3.9.1.1.

3.9.1.2.

3.9.1.3.

3.9.1.4.

3.9.1.4.1.

3.9.1.4.2.

3.9.1.4.3.

3.9.1.4.4.

3.9.1.4.5.

3.9.1.4.6.

3.9.1.4.7.

3.9.1.4.8.

3.9.1.4.9.

3.9.1.4.10.

3.9.1.5.

3.9.1.5.1.

3.9.1.5.2.

3.9.1.5.3.

3.9.1.5.4.

3.9.1.5.5.

3.9.1.5.6.

3.9.1.5.7.

3.9.1.5.8.

3.9.1.5.9.

3.9.1.5.10.

3.9.1.6.

3.9.1.6.1.

3.9.1.6.2.

3.9.1.6.3.

3.9.1.6.4.

3.9.1.6.5.

3.9.1.6.6.

3.9.1.6.7.

3.9.1.6.8.

3.9.1.6.9.

3.9.1.6.10.

3.9.1.6.11.

3.9.1.15.

3.9.1.15.1.

3.9.1.15.2.

3.9.1.15.3.

3.9.1.15.4.

3.9.1.15.5.

3.9.1.15.6.

3.9.1.15.7.

3.9.1.15.8.

3.9.1.15.9.

3.9.1.15.10.

3.9.1.15.11.

Vysvětlivka:

Tento informační dokument vychází ze vzoru stanoveného v příloze I prováděcího nařízení (EU) 2020/683 a doplní se o příslušné informace podle výše uvedených bodů, jak jsou definovány v uvedeném vzoru.“