

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2015/562**ze dne 8. dubna 2015,****kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 347/2012, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o požadavky pro schvalování typu některých kategorií motorových vozidel, pokud jde o vyspělé systémy nouzového brzdění**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

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

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení (ES) č. 661/2009 je zvláštní nařízení pro účely schvalování typu podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ⁽²⁾.
- (2) Nařízení (ES) č. 661/2009 stanoví základní požadavky pro schvalování typu motorových vozidel kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃, pokud jde o montáž vyspělých systémů nouzového brzdění (AEBS). Pro toto schvalování typu je nezbytné stanovit zvláštní postupy, zkoušky a požadavky.
- (3) Nařízení (ES) č. 661/2009 stanoví obecnou povinnost, že vozidla kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃ musí být vybavena systémem AEBS.
- (4) Nařízení Komise (EU) č. 347/2012 ⁽³⁾ stanoví zvláštní postupy, zkoušky a požadavky pro schvalování typu motorových vozidel, pokud jde o AEBS, a stanoví provádění těchto požadavků ve dvou etapách. V rámci první etapy se na některé nové typy vozidel od 1. listopadu 2013 vztahuje stupeň schválení 1. V rámci druhé etapy má pro tyto typy vozidel, spolu s některými jinými typy vozidel, na něž se stupeň schválení 1 nevztahoval, platit povinnost získat stupeň schválení 2, což znamená, že tato vozidla musí splnit určité další a rozsáhlejší požadavky. Nařízení (EU) č. 347/2012 rovněž stanovilo, že stupeň schválení 2 se u nových typů vozidel bude uplatňovat od 1. listopadu 2016.
- (5) Harmonogram zavádění stupně schválení 2 byl určen s ohledem na to, aby byla zajištěna dostatečná doba na získání dalších zkušeností se systémy AEBS a aby vznikl prostor pro další technický rozvoj v tomto odvětví. Kromě toho měl tento harmonogram Komisi umožnit zohlednění mezinárodních harmonizovaných požadavků na účinnost a zkoušky, jež měla Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů (EHK OSN) přijmout pro typy vozidel kategorií, na něž se vztahuje předpis OSN č. 131 týkající se AEBS.
- (6) Bylo proto naplánováno, že Komise nejpozději do dvou let před datem zavedení stupně schválení 2 schválí kritéria pro zkoušku výstražného signálu srážky a aktivace brzdění pro typy vozidel kategorie M₂ a kategorie N₂ s hrubou hmotností vozidla 8 tun nebo nižší, přičemž přihlédne k dalšímu vývoji v této oblasti na úrovni EHK OSN.
- (7) EHK OSN stanovila hodnotu rychlosti cíle platnou pro scénář s pohyblivým cílem v rámci stupně schválení 2 pro zkoušení typů vozidel kategorie M₂ a kategorie N₂ s maximální hmotností nepřesahující 8 tun. Hodnoty rychlosti cíle byly stanoveny na střízlivé úrovni, aby zůstal prostor pro získání dalších zkušeností se systémy AEBS a další technický rozvoj v této oblasti, pokud jde o dotčené typy vozidel.
- (8) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Technického výboru – motorová vozidla,

⁽¹⁾ Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 1.

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁽³⁾ Nařízení Komise (EU) č. 347/2012 ze dne 16. dubna 2012, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o požadavky pro schvalování typu některých kategorií motorových vozidel, pokud jde o vyspělé systémy nouzového brzdění (Úř. věst. L 109, 21.4.2012, s. 1).

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Příloha II nařízení (EU) č. 347/2012 se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

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

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

V Bruselu dne 8. dubna 2015.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

Příloha II nařízení (EU) č. 347/2012 se mění takto:

1) Bod 2.4.2.1 se nahrazuje tímto:

- „2.4.2.1 a) pro stupeň schválení 1: nejméně jeden způsob hmatové či akustické výstrahy se musí projevit do časového intervalu uvedeného ve sloupci B tabulky v dodatku 1;
- b) pro stupeň schválení 2: nejméně jeden způsob výstrahy se musí projevit do časového intervalu uvedeného ve sloupci B tabulky v dodatku 2, a to tímto způsobem:
- v případě kategorií vozidel uvedených v řádku 1 tabulky v dodatku 2: výstražný signál musí být hmatový nebo akustický, a
 - v případě kategorií vozidel uvedených v řádku 2 tabulky v dodatku 2: výstražný signál musí být hmatový, akustický, nebo optický.“

2) Bod 2.4.2.2 se nahrazuje tímto:

„2.4.2.2 Nejméně dva způsoby výstrahy se musí projevit do časového intervalu

uvedeného na těchto místech:

pro stupeň schválení 1: sloupec C tabulky v dodatku 1, pro stupeň schválení 2: sloupec C tabulky v dodatku 2.“

3) Poslední věta v bodech 2.5.2.1 a 2.5.2.2 se zrušuje.

4) Dodatek 2 se nahrazuje tímto:

„Dodatek 2

Stupeň schválení 2: požadavky na zkoušku výstražného signálu a aktivace – hodnoty pro vyhovění/nevyhovění

Řádek	A	B	C	D	E	F	G	H
0	Kategorie vozidla	Stojící cíl			Pohyblivý cíl			
		Načasování způsobů výstrahy		Snížení rychlosti zkoušeného	Načasování způsobů výstrahy		Snížení rychlosti zkoušeného	Rychlost cíle
		nejméně 1	vozidla nejméně 2		vozidla nejméně 1	nejméně 2		
	(viz bod 2.4.2.1)	(viz bod 2.4.2.2)	(viz bod 2.4.5)	(viz bod 2.5.2.1)	(viz bod 2.5.2.2)	(viz bod 2.5.3)	(viz bod 2.5.1)	
1	M ₃ (!), N ₃ a N ₂ > 8 t	nejpozději 1,4 s před zahájením fáze nouzového brzdění	nejpozději 0,8 s před zahájením fáze nouzového brzdění	minimálně 20 km/h	nejpozději 1,4 s před zahájením fáze nouzového brzdění	nejpozději 0,8 s před zahájením fáze nouzového brzdění	zkoušené vozidlo nesmí narazit do pohyblivého cíle	12 ± 2 km/h

Řádek	A	B	C	D	E	F	G	H
0	Kategorie vozidla	Stojící cíl			Pohyblivý cíl			
		Načasování způsobů výstrahy		Snížení rychlosti zkoušeného vozidla	Načasování způsobů výstrahy		Snížení rychlosti zkoušeného vozidla	Rychlost cíle
		nejméně 1	vozidla nejméně 2		vozidla nejméně 1	nejméně 2		
		(viz bod 2.4.2.1)	(viz bod 2.4.2.2)	(viz bod 2.4.5)	(viz bod 2.5.2.1)	(viz bod 2.5.2.2)	(viz bod 2.5.3)	(viz bod 2.5.1)
2	N ₂ ≤ 8 t ⁽²⁾ ⁽⁴⁾ a M ₂ ⁽²⁾ ⁽⁴⁾	nejpozději 0,8 s před zahájením fáze nouzového brzdění	před zahájením fáze nouzového brzdění ⁽³⁾	minimálně 10 km/h	nejpozději 0,8 s před zahájením fáze nouzového brzdění	před zahájením fáze nouzového brzdění ⁽³⁾	zkoušené vozidlo nesmí narazit do pohyblivého cíle	67 ± 2 km/h ⁽⁵⁾

⁽¹⁾ Na vozidla kategorie M₃ s hydraulickým brzdovým systémem se vztahují požadavky uvedené v řádku 2.

⁽²⁾ Na vozidla s pneumatickým brzdovým systémem se vztahují požadavky uvedené v řádku 1.

⁽³⁾ Hodnoty stanoví výrobce vozidla při schvalování typu (viz příloha I, část 2, doplněk, bod 4.4).

⁽⁴⁾ Výrobci vozidel kategorií, jichž se týká řádek 2, mají možnost získat schválení typu vozidla na základě hodnot uvedených v řádku 1; v takovém případě musí být prokázána shoda se všemi hodnotami uvedenými v řádku 1.

⁽⁵⁾ Hodnoty rychlosti cíle uvedené v řádku 2 ve sloupci H musí být přezkoumány před 1. listopadem 2021.“