

Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

► **B**

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2005/66/ES

ze dne 26. října 2005

o použití systémů čelní ochrany na motorových vozidlech a o změně směrnice Rady 70/156/EHS

(Úř. věst. L 309, 25.11.2005, s. 37)

Ve znění:

Úřední věstník

► **M1**

Směrnice Rady 2006/96/ES ze dne 20. listopadu 2006

Č.

Strana

Datum

L 363

81

20.12.2006



SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2005/66/ ES

ze dne 26. října 2005

**o použití systémů čelní ochrany na motorových vozidlech a o změně
směrnice Rady 70/156/EHS**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 95 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Systémy zajišťující dodatečnou čelní ochranu pro motorová vozidla jsou v posledních letech stále více používány. Některé z těchto systémů představují v případě střetu riziko pro bezpečnost chodců a dalších účastníků silničního provozu. Je proto nutné přijmout opatření na ochranu veřejnosti před takovými riziky.
- (2) Systémy čelní ochrany mohou být dodávány jako součást původního vybavení připevněná k vozidlům nebo mohou být nabízeny na trhu jako samostatné technické celky. Technické požadavky pro schvalování typu motorových vozidel s ohledem na jakýkoli systém čelní ochrany, které lze připevnit k vozidlu, by měly být harmonizovány, aby se předešlo přijetí požadavků, jež by se v jednotlivých členských státech lišily, a aby bylo zajištěno řádné fungování vnitřního trhu. Ze stejných důvodů je nezbytné harmonizovat technické požadavky pro schvalování typu systémů čelní ochrany jako samostatných technických celků ve smyslu směrnice Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ⁽³⁾.
- (3) Je nutné kontrolovat použití systémů čelní ochrany a stanovit požadavky na zkoušky, výrobu a montáž, kterým musí vyhovovat všechny systémy čelní ochrany, jež jsou dodávány jako součást původního vybavení připevněná k vozidlům nebo nabízeny na trhu jako samostatný technický celek. Zkoušky by měly vyžadovat, aby systémy čelní ochrany byly navrženy tak, aby zlepšily bezpečnost chodců a snížily počet úrazů.
- (4) Na tyto požadavky je třeba nahlížet i v kontextu ochrany chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu a v souvislosti se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/102/ES ze dne 17. listopadu 2003 o ochraně chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu před střetem a v případě střetu s motorovým vozidlem ⁽⁴⁾. Tato směrnice by měla být revidována s ohledem na pozdější výzkum a zkušenosti získané během prvních čtyř let platnosti.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 112, 30.4.2004, s. 18.

⁽²⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 26. května 2005 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 11. října 2005.

⁽³⁾ Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2005/49/ES (Úř. věst. L 194, 26.7.2005, s. 12).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 321, 6.12.2003, s. 15.

▼B

- (5) Tato směrnice je jednou ze samostatných směrnic v rámci postupu ES schvalování typu stanoveného směrnicí 70/156/EHS.
- (6) Komise by měla sledovat dopad této směrnice a informovat o něm Evropský parlament a Radu. Pokud je to považováno za nezbytné pro dosažení dalšího zlepšení ochrany chodců, měla by Komise navrhnout změny této směrnice v souladu s technickým pokrokem.
- (7) Na některá vozidla, jež mohou být vybavena systémem čelní ochrany a která spadají do oblasti působnosti této směrnice, se však směrnice 2003/102/ES nebude vztahovat. Požadavky na provedení zkoušky nárazem makety kyčle podle této směrnice mohou být u takovýchto vozidel považovány za technicky neproveditelné. Pro dosažení větší bezpečnosti chodců s ohledem na úrazy hlavy mohou být pouze u uvedených vozidel povoleny jiné požadavky na provedení zkoušky nárazem makety kyčle. Musí se však zajistit, aby montáž systému čelní ochrany nezvýšila riziko zranění nohou chodců nebo ostatních nechráněných účastníků silničního provozu.
- (8) Opatření nezbytná pro provádění této směrnice a pro její přizpůsobení vědeckému a technickému pokroku by měla být přijata podle rozhodnutí Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.
- (9) Jelikož cíle této směrnice, totiž prosazování bezpečnosti chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu stanovením technických požadavků pro schvalování typu motorových vozidel s ohledem na systémy čelní ochrany, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států a může ho být lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (10) Tato směrnice je součástí Evropského akčního programu pro bezpečnost silničního provozu a mohou ji doplňovat opatření na vnitrostátní úrovni, jež zakážou nebo omezí používání systémů čelní ochrany, které byly na trhu již před jejím vstupem v platnost.
- (11) Směrnice 70/156/EHS by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Předmět

Cílem této směrnice je zvýšení bezpečnosti chodců a vozidel prostřednictvím pasivních opatření. Stanoví technické požadavky pro schvalování typu motorových vozidel s ohledem na systémy čelní ochrany dodávané jako součást původního vybavení připevněná k vozidlům nebo jako samostatné technické celky.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se použijí následující definice a definice v příloze I bodu 1:

⁽¹⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

▼B

1. „vozidlem“ se rozumí každé motorové vozidlo kategorie M₁ podle definice v článku 2 směrnice 70/156/EHS a v příloze II této směrnice o celkové přípustné hmotnosti nepřevyšující 3,5 tuny a každé motorové vozidlo kategorie N₁ podle definice v článku 2 směrnice 70/156/EHS a v příloze II této směrnice;
2. „samostatným technickým celkem“ se rozumí každý samostatný technický celek definovaný v článku 2 směrnice 70/156/EHS a určený k montáži a použití na jednom nebo více typech vozidel.

*Článek 3***Ustanovení o schvalování typu**

1. S účinkem od 25. srpna 2006 nesmějí členské státy v případě nového typu vozidla vybaveného systémem čelní ochrany, který vyhovuje požadavkům stanoveným v příloze I a příloze II, z důvodů souvisejících se systémy čelní ochrany:

- a) odmítnout udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu;
- b) zakázat registraci, prodej nebo uvedení do provozu.

2. S účinkem od 25. srpna 2006 nesmějí členské státy v případě nového systému čelní ochrany, který je dodáván jako samostatný technický celek a který vyhovuje požadavkům stanoveným v příloze I a příloze II:

- a) odmítnout udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu;
- b) zakázat prodej nebo uvedení do provozu.

3. S účinkem od 25. listopadu 2006 musí členské státy v případě nového typu vozidla vybaveného systémem čelní ochrany nebo nového typu systému čelní ochrany dodávaného jako samostatný technický celek, který nesplňuje požadavky stanovené v příloze I a příloze II, odmítnout udělit jak ES schválení typu, tak vnitrostátní schválení typu.

4. S účinkem od 25. května 2007 musí členské státy v případě vozidel, která nesplňují požadavky stanovené v příloze I a příloze II, z důvodů souvisejících se systémy čelní ochrany:

- a) považovat certifikáty shody, které jsou přiloženy k novým vozidlům v souladu se směrnicí 70/156/EHS, za již neplatné pro účely čl. 7 odst. 1 směrnice 70/156/EHS;
- b) zakázat registraci, prodej nebo uvedení těch nových vozidel do provozu, k nimž není přiložen certifikát shody podle směrnice 70/156/EHS.

5. S účinkem od 25. května 2007 budou požadavky uvedené v příloze I a příloze II ve vztahu k systémům čelní ochrany dodávaným jako samostatné technické celky platit pro účely čl. 7 odst. 2 směrnice 70/156/EHS.

*Článek 4***Prováděcí opatření a změny**

1. Podrobné technické požadavky pro provádění zkoušek stanovené v bodě 3 přílohy I přijme Komise v souladu s postupem stanoveným v čl. 13 odst. 3 směrnice 70/156/EHS.
2. Změny této směrnice nezbytné pro její přizpůsobení přijímá Komise postupem podle čl. 13 odst. 3 směrnice 70/156/EHS.



Článek 5

Přezkum

Nejpozději 25. srpna 2010 přezkoumá Komise s ohledem na technický pokrok a zkušenosti technická ustanovení této směrnice a zejména podmínky pro vyžadování zkoušky nárazem makety kyčle do systému čelní ochrany, zahrnutí zkoušky nárazem makety hlavy dospělého člověka do systému čelní ochrany a stanovení podmínek zkoušky nárazem makety hlavy dítěte do systému čelní ochrany. Výsledky tohoto přezkumu budou předmětem zprávy Komise pro Evropský parlament a Radu.

Pokud z výsledku tohoto přezkumu vyplyne vhodnost upravit technická ustanovení této směrnice, mohou být tyto úpravy provedeny postupem podle v čl. 13 odst. 3 směrnice 70/156/EHS.

Článek 6

Změny směrnice 70/156/EHS

Přílohy I, III, IV a XI směrnice 70/156/EHS se mění v souladu s přílohou III této směrnice.

Článek 7

Provedení

1. Členské státy do 25. srpna 2006 přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Budou tyto předpisy používat od 25. srpna 2006.

Tyto předpisy přijaté 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 8

Samostatné technické celky

Tato směrnice však neomezuje pravomoc členských států zakázat nebo omezit používání systémů čelní ochrany uvedených na trh jako samostatné technické celky předtím, než tato směrnice vstoupila v platnost.

Článek 9

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 10

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

▼B*SEZNAM PŘÍLOH*

PŘÍLOHA I Technická ustanovení

PŘÍLOHA II Správní ustanovení pro schvalování typu:

Dodatek 1: Informační dokument (vozidlo)

Dodatek 2: Informační dokument (samostatný technický celek)

Dodatek 3: Certifikát ES schválení typu (vozidlo)

Dodatek 4: Certifikát ES schválení typu (samostatný technický celek)

Dodatek 5: Příklad značky ES schválení typu

PŘÍLOHA III Změny směrnice 70/156/EHS



PŘÍLOHA I

TECHNICKÁ USTANOVENÍ

1. DEFINICE

Pro účely této směrnice se použijí tyto definice:

1.1 „Typem vozidla“ se rozumí kategorie motorového vozidla, které se v části před sloupky A neliší natolik v těchto hlavních hlediscích:

- a) konstrukce;
- b) hlavní rozměry;
- c) materiály vnějšího povrchu vozidla;
- d) uspořádání konstrukčních částí (vnějších a vnitřních);
- e) způsob upevnění systému čelní ochrany,

aby se dal předpokládat vliv na platnost nárazových zkoušek předepsaných touto směrnicí,

Pro účely posuzování systémů čelní ochrany, kterým má být uděleno schválení typu jako samostatné technické celky, lze všechny odkazy na vozidlo chápat jako odkazy na rám, na nějž se systém montuje při zkouškách a který má představovat čelní část konkrétního typu vozidla, pro které je systému udělováno schválení typu.

1.2 „Normální jízdní polohou“ se rozumí poloha vozidla v provozním stavu, které stojí na vozovce, s pneumatikami nahuštěnými na doporučený tlak, s předními koly v přímém směru, s maximálními náplněmi všech kapalin nezbytných k provozu vozidla, s plnou standardní výbavou dodávanou výrobcem vozidla, s hmotností 75 kg umístěnou na sedadle řidiče a hmotností 75 kg umístěnou na předním sedadle spolujezdce a s odpružením seřízeným na jízdu rychlostí 40 nebo 35 km/h za běžných jízdních podmínek stanovených výrobcem (zvláště u vozidel s aktivním odpružením nebo se zařízením pro automatické vyrovnávání výšky).

1.3 „Vnější povrchem“ se rozumí vnější část vozidla před sloupky A, která zahrnuje kapotu, blatníky, zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci a viditelné výztužné konstrukčních částí.

1.4 „Poloměrem zakřivení“ se rozumí poloměr oblouku kružnice, která se co nevíce blíží oblému tvaru uvažované konstrukčních částí.

1.5 „Vnější obrysem“ vozidla se rozumí, vzhledem ke stranám vozidla, rovina rovnoběžná s podélnou střední rovinou a dotýkající se vnějšího bočního okraje a, vzhledem k přední a zadní části vozidla, kolmá příčná rovina dotýkající se předního a zadního okraje vozidla, přičemž se nepřihlíží k přečnívání:

- a) pneumatik blízko místa styku s vozovkou a ventilů pro připojení zařízení na měření tlaku v pneumatikách;
- b) všech protiskluzových zařízení, která mohou být připevněna na kolech;
- c) zpětných zrcátek;
- d) postranních světel směrové signalizace, zadních obrysových světel, předních a zadních potkávacích světel a parkovacích světel;
- e) vzhledem k přední a zadní části vozidla, součástí připevněných na nárazníky, zařízení pro tažení a výfuků.

1.6 „Nárazníkem“ se rozumí čelní, vnější spodní část vozidla schváleného jako typ. Zahrnuje veškeré konstrukce vozidla, jejichž účelem je chránit vozidlo v případě čelního střetu s jiným vozidlem v nízké rychlosti, a také přídavná zařízení k této části vozidla, jako jsou např. podložky pro připevnění registrační značky. Nezahrnuje zařízení, která jsou k vozidlu připevněna po schválení typu a jejichž účelem je dodatečná čelní ochrana vozidla.

1.7 „Systémem čelní ochrany“ se rozumí samostatná konstrukce nebo samostatné konstrukce, jako např. pevný ochranný rám nebo přídavný nárazník, který je umístěn nad nebo pod nárazník, který je součástí původního vybavení, a je určen k ochraně vnějšího povrchu vozidla před poškozením v případě střetu s předmětem. Konstrukce, jejichž

▼B

celková hmotnost je menší než 0,5 kg, určené jen k ochraně světel, se z této definice vyjímají.

- 1.8 „Vztažnou čarou náběžné hrany kapoty“ se rozumí geometrické místo bodů dotyku 1 000 mm dlouhého příložného pravítka s předním povrchem kapoty, když se příložným pravítkem udržovaným v poloze rovnoběžné se svislou podélnou rovinou vozidla, skloněným v úhlu 50° směrem dozadu a s dolním koncem 600 mm nad vozovkou pohybuje příčně podél náběžné hrany kapoty tak, že se jí stále dotýká. U vozidel s horním povrchem kapoty skloněným v podstatě v úhlu 50°, takže příložné pravítko vykazuje spíše souvislý nebo vícenásobný dotyk než bodový, se vztažná čára stanoví s pravítkem skloněným v úhlu 40° směrem dozadu. Je-li vozidlo takového tvaru, že se v určitém místě podél šířky vozidla dotkne povrchu vozidla nejprve spodní konec pravítka, považují se body dotyku v této poloze za body vztažné čáry náběžné hrany kapoty. Je-li vozidlo takového tvaru, že se v určitém místě podél šířky vozidla dotkne povrchu vozidla nejprve horní konec pravítka, považuje se za vztažnou čáru náběžné hrany kapoty v této postranní poloze dosah ovinutí 1 000 mm podle definice v bodě 1.13. Jestliže se pravítko v průběhu tohoto postupu dotkne horní hrany nárazníku, považuje se tato hrana pro účely této směrnice rovněž za náběžnou hranu kapoty.
- 1.9 „Horní vztažnou čarou systému čelní ochrany“ se rozumí horní mez hlavních bodů, ve kterých se chodec dotýká systému čelní ochrany nebo vozidla. Je to geometrické místo nejvyšších bodů dotyku příložného pravítka o délce 700 mm se systémem čelní ochrany nebo s přední částí vozidla (podle toho, čeho se dotkne), když se pravítkem udržovaným v poloze rovnoběžné se svislou podélnou rovinou vozidla a skloněným v úhlu 20° směrem dozadu pohybuje příčně podél přední části vozidla tak, že se stále dotýká vozovky i povrchu systému čelní ochrany nebo vozidla.
- 1.10 „Dolní vztažnou čarou systému čelní ochrany“ se rozumí dolní mez hlavních bodů, ve kterých se chodec dotýká systému čelní ochrany nebo vozidla. Je to geometrické místo nejnižších bodů dotyku příložného pravítka o délce 700 mm se systémem čelní ochrany, když se pravítkem udržovaným v poloze rovnoběžné se svislou podélnou rovinou vozidla a skloněným v úhlu 25° směrem dopředu pohybuje příčně podél přední části vozidla tak, že se stále dotýká vozovky i povrchu systému čelní ochrany nebo vozidla.
- 1.11 „Horní výškou systému čelní ochrany“ se rozumí svislá vzdálenost mezi vozovkou a horní vztažnou čarou systému čelní ochrany definovanou v bodě 1.9 při postavení vozidla v normální jízdní poloze.
- 1.12 „Dolní výškou systému čelní ochrany“ se rozumí svislá vzdálenost mezi vozovkou a dolní vztažnou čarou systému čelní ochrany definovanou v bodě 1.10 při postavení vozidla v normální jízdní poloze.
- 1.13 „Dosahem ovinutí 1 000 mm“ se rozumí geometrické místo bodů opsané na předním horním povrchu jedním koncem 1 000 mm dlouhé ohebné pásky udržované ve svislé podélné rovině vozidla a posouvané příčně podél předku kapoty a nárazníku. Páska je po celou dobu měření napjatá, přičemž se jeden konec dotýká vozovky svisle pod přední stranou nárazníku a druhý se dotýká předního horního povrchu. Vozidlo je v normální jízdní poloze.
- 1.14 „Vztažnou čarou náběžné hrany systému čelní ochrany“ se rozumí geometrické místo bodů dotyku 1 000 mm dlouhého příložného pravítka s předním povrchem systému čelní ochrany, když se příložným pravítkem udržovaným v poloze rovnoběžné se svislou podélnou rovinou vozidla, skloněným v úhlu 50° směrem dozadu pohybuje příčně podél náběžné hrany systému čelní ochrany tak, že se jí stále dotýká. U vozidel s horním povrchem systému čelní ochrany skloněným v podstatě v úhlu 50°, takže příložné pravítko vykazuje spíše souvislý nebo vícenásobný dotyk než bodový, se vztažná čára stanoví s pravítkem skloněným v úhlu 40° směrem dozadu.

▼B

- 1.15 „Kritérium chování hlavy (HPC)“ se vypočítá pomocí tohoto vzorce:

$$HPC = (t_2 - t_1) \left[\frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_1}^{t_2} a dt \right]^{2.5}$$

kde „a“ je výsledné zrychlení v těžišti hlavy (m/s^2) v násobcích „g“ zaznamenané v závislosti na čase a filtrované s kanálovou frekvencí 1 000 Hz; t_1 a t_2 jsou dva časové údaje určující počátek a konec daného období záznamu, pro který je hodnota HPC maximální mezi prvním a posledním okamžikem dotyku. Hodnoty HPC pro časové intervaly (t_1 až t_2) delší než 15 ms se při výpočtu maximální hodnoty neberou v úvahu.

2. USTANOVENÍ PRO VÝROBU A MONTÁŽ

2.1 Systémy čelní ochrany

Následující požadavky platí stejnou měrou pro systémy čelní ochrany dodávané namontované na nová vozidla a pro systémy čelní ochrany dodávané jako samostatné technické celky k montáži na určená vozidla.

Se souhlasem příslušného schvalovacího orgánu mohou však být požadavky uvedené v bodě 3 považovány za zcela nebo částečně splněné na základě jakýchkoliv odpovídajících zkoušek systému čelní ochrany provedených podle jiné směrnice o schválení typu.

- 2.1.1 Konstrukční části systému čelní ochrany musí být vyrobeny tak, aby veškeré pevné plochy, kterých se může dotknout koule o průměru 100 mm, měly minimální poloměr zakřivení 5 mm.
- 2.1.2 Celková hmotnost systému čelní ochrany včetně veškerých úchytů a držáků nesmí přesáhnout 1,2 % hmotnosti vozidla, pro něž je určen, přičemž maximální povolená hmotnost činí 18 kg.
- 2.1.3 Systém čelní ochrany připevněný na vozidle nesmí v žádném bodě převyšovat o více než 50 mm vztahnou čáru náběžné hrany kapoty, jak je definována v bodě 1.8, při měření ve svislé podélné rovině průřezu vozidla procházející tímto bodem.
- 2.1.4 Systémem čelní ochrany nesmí být rozšířeno vozidlo, k němuž je připevněn. Pokud celková šířka systému čelní ochrany představuje více než 75 % šířky vozidla, musí být konce systému zahnuty směrem k vnějšímu povrchu, aby se riziko zachycení snížilo na minimum. Tento požadavek se považuje za splněný, pokud je systém čelní ochrany zapuštěný do karoserie nebo je její součástí nebo pokud jsou konce systému zahnuty tak, že nedojde ke kontaktu mezi nimi a koulí o průměru 100 mm a že mezera mezi konci systému a okolní karosérií není větší než 20 mm.
- 2.1.5 Při splnění podmínek bodu 2.1.4 nesmí být mezera mezi konstrukčními částmi systému čelní ochrany a vnějším povrchem pod systémem čelní ochrany větší než 80 mm. Na prohlubně v povrchu karoserie pod systémem čelní ochrany (jako otvory v mřížce chladiče, otvory sání vzduchu apod.) se nebere ohled.
- 2.1.6 Aby byla zachována účelnost nárazníku vozidla, nesmí být podélná vzdálenost mezi nejpřednější částí nárazníku a nejpřednější částí systému čelní ochrany v žádném místě po celé šířce vozidla větší než 50 mm.
- 2.1.7 Systém čelní ochrany nesmí výraznou měrou snižovat účinnost nárazníku. Tento požadavek se považuje za splněný, jestliže na systému čelní ochrany jsou nejvýše dvě svislé konstrukční části a žádné vodorovné konstrukční části přecházející nárazník.
- 2.1.8 Systém čelní ochrany nesmí být nakloněn vpřed od svislice. Nejvyšší součásti systému čelní ochrany nesmějí vyčnívat vzhůru nebo dozadu (k čelnímu sklu) více než 50 mm nad vztahnou čáru náběžné hrany kapoty vozidla, jak je definována v bodě 1.8 a která se stanovuje při sejmutém systému čelní ochrany. Každý bod se měří ve svislé podélné rovině průřezu vozidla procházející tímto bodem.

▼B

- 2.1.9 Shoda s požadavky ostatních směrnic o schvalování typu vozidel nesmí být připevněním systému čelní ochrany narušena.
- 2.2 Systémy čelní ochrany jako samostatné technické celky nesmějí být distribuovány, nabízeny k prodeji ani prodávány, jestliže nejsou doplněny o seznam typů vozidel, pro něž byl systém čelní ochrany schválen, a srozumitelnými pokyny k montáži. Pokyny k montáži musí obsahovat konkrétní návod na připevnění včetně způsobů uchycení pro vozidla, pro něž byl celek schválen, a které umožní připevnění schválených konstrukčních částí na vozidlo způsobem, jenž je v souladu s příslušnými ustanoveními bodu 2.1.
3. USTANOVENÍ PRO ZKOUŠKY
- 3.1 Aby systémy čelní ochrany mohly být schváleny, musí vyhovět těmto zkouškám:
- 3.1.1 Nárazem makety nohy do systému čelní ochrany. Tato zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Maximální dynamický úhel ohybu kolena nesmí překročit 21,0°, maximální dynamický střížný posuv kolenního kloubu nesmí překročit 6,0 mm a zrychlení měřené na horním konci bérce nesmí překročit 200 g.
- 3.1.1.1 Avšak s ohledem na systémy čelní ochrany, které byly schváleny jako samostatné technické celky určené k použití jen na stanovených vozidlech o celkové přípustné hmotnosti nepřevyšující 2,5 tuny, kterým bylo uděleno schválení typu před 1. říjnem 2005, nebo vozidlech o celkové přípustné hmotnosti převyšující 2,5 tuny, mohou být ustanovení bodu 3.1.1 nahrazena ustanoveními bodu 3.1.1.1.1 nebo bodu 3.1.1.1.2.
- 3.1.1.1.1 Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Maximální dynamický úhel ohybu kolena nesmí překročit 26,0°, maximální dynamický střížný posuv kolenního kloubu nesmí překročit 7,5 mm a zrychlení měřené na horním konci bérce nesmí překročit 250 g.
- 3.1.1.1.2 Zkoušky se provádějí na vozidle s připevněným systémem čelní ochrany a bez připevněného systému čelní ochrany při rychlosti nárazu 40 km/h. Obě zkoušky se provádějí na rovnocenných místech dle dohody s příslušným zkušebním orgánem. Zaznamenají se hodnoty maximálního dynamického úhlu ohybu kolena, maximálního dynamického střížného posuvu kolenního kloubu a zrychlení měřené na horním konci bérce. V každém případě hodnoty zaznamenané u vozidla s připevněným systémem čelní ochrany nesmějí překročit 90 % hodnot zaznamenaných u vozidla bez připevněného systému čelní ochrany.
- 3.1.1.2 Pokud je dolní výška systému čelní ochrany větší než 500 mm, musí být tato zkouška nahrazena zkouškou nárazem makety kyčle do systému čelní ochrany uvedenou v bodě 3.1.2.
- 3.1.2 Nárazem makety kyčle do systému čelní ochrany. Tato zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase nesmí překročit 7,5 kN a ohybový moment působící na maketu nesmí překročit 510 Nm.
- Zkouška nárazem makety kyčle do systému čelní ochrany se provádí, jestliže je dolní výška systému čelní ochrany ve zkouškovém postavení větší než 500 mm.
- 3.1.2.1 Avšak s ohledem na systémy čelní ochrany, které byly schváleny jako samostatné technické celky určené k použití na stanovených vozidlech o celkové přípustné hmotnosti nepřevyšující 2,5 tuny, kterým bylo uděleno schválení typu před 1. říjnem 2005, nebo vozidlech o celkové přípustné hmotnosti překračující 2,5 tuny, mohou být ustanovení bodu 3.1.2 nahrazena ustanoveními bodu 3.1.2.1.1 nebo bodu 3.1.2.1.2.
- 3.1.2.1.1 Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase nesmí překročit 9,4 kN a ohybový moment působící na maketu nesmí překročit 640 Nm.
- 3.1.2.1.2 Zkoušky se provádějí na vozidle s připevněným systémem čelní ochrany a bez připevněného systému čelní ochrany při rychlosti nárazu 40 km/h. Obě zkoušky se provádějí na rovnocenných místech dle dohody s příslušným zkušebním orgánem. Zaznamená se okamžitý součet nárazových sil a ohybový moment působící na maketu. V každém případě hodnoty zaznamenané u vozidla s připevněným

▼B

systémem čelní ochrany nesmějí překročit 90 % hodnot zaznamenaných u vozidla bez připevněného systému čelní ochrany.

- 3.1.2.2 Pokud je dolní výška systému čelní ochrany nižší než 500 mm, není tato zkouška vyžadována.
- 3.1.3 Náraz makety kyčle do náběžné hrany systému čelní ochrany. Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase na horní a spodní část makety by neměl překročit možnou cílovou hodnotu 5,0 kN a ohybový moment působící na maketu by neměl překročit možnou cílovou hodnotu 300 Nm. Oba údaje se zaznamenají pouze pro kontrolní účely.
- 3.1.4 Náraz makety hlavy dítěte nebo malého dospělého člověka do systému čelní ochrany. Zkouška se provádí při nárazové rychlosti 35 km/h za použití zkušební makety o hmotnosti 3,5 kg pro dítě nebo malého dospělého člověka. Biomechanické kritérium hlavy (HPC) vypočítané z výsledků časových průběhů akcelerometru podle bodu 1.15 nesmí v žádném případě překročit hodnotu 1 000.



PŘÍLOHA II

SPRÁVNÍ USTANOVENÍ PRO SCHVALOVÁNÍ TYPU

1. ŽÁDOST O ES SCHVÁLENÍ TYPU
 - 1.1 Žádost o ES schválení typu vozidla s ohledem na skutečnost, že je vybaveno připevněným systémem čelní ochrany
 - 1.1.1 Vzor požadovaného informačního dokumentu podle čl. 3 odst. 1 směrnice 70/156/EHS je v dodatku 1.
 - 1.1.2 Vozidlo s připevněným systémem čelní ochrany odpovídající typu vozidla, pro něž je požadováno schválení typu, musí být předáno technické zkušebně odpovědné za schválení typu. Na požádání musí být technické zkušebně taktéž předány specifické konstrukční části nebo vzorky použitých materiálů.
 - 1.2 Žádost o ES schválení typu s ohledem na systémy čelní ochrany považované za samostatné technické celky
 - 1.2.1 Vzor požadovaného informačního dokumentu podle čl. 3 odst. 4 směrnice 70/156/EHS je v dodatku 2.
 - 1.2.2 Jeden vzorek typu systému čelní ochrany, který má být schválen, se předá technické zkušebně odpovědné za zkoušky schválení typu. Bude-li to zkušebna považovat za nutné, může požádat o další vzorky. Vzorky se zřetelně a nesmazatelně označí obchodním jménem žadatele nebo značkou a určením typu. Přijmou se opatření pro pozdější povinné uvedení značky ES schválení typu.
2. UDĚLOVÁNÍ ES SCHVÁLENÍ TYPU
 - 2.1 Vzory certifikátů ES schválení typu podle čl. 4 odst. 3, a přichází-li to v úvahu, podle čl. 4 odst. 4 směrnice 70/156/EHS jsou uvedeny:
 - a) v dodatku 3 pro žádosti uvedené v bodě 1.1;
 - b) v dodatku 4 pro žádosti uvedené v bodě 1.2.
3. ZNAČKA ES SCHVÁLENÍ TYPU
 - 3.1 Každý systém čelní ochrany shodný s typem schváleným podle této směrnice musí být opatřen značkou ES schválení typu.
 - 3.2 Značka se skládá:
 - 3.2.1 z obdélníku, v němž je písmeno „e“ a číslo nebo písmena označující stát, který udělil schválení typu:
 - 1 pro Německo
 - 2 pro Francii
 - 3 pro Itálii
 - 4 pro Nizozemsko
 - 5 pro Švédsko
 - 6 pro Belgie
 - 9 pro Španělsko
 - 11 pro Spojené království
 - 12 pro Rakousko
 - 13 pro Lucembursko
 - 17 pro Finsko
 - 18 pro Dánsko
 - 21 pro Portugalsko
 - 23 pro Řecko
 - IRL pro Irsko
 - 49 pro Kypr
 - 8 pro Českou republiku
 - 29 pro Estonsko

▼B

- 7 pro Maďarsko
- 32 pro Lotyšsko
- 36 pro Litvu
- 50 pro Maltu
- 20 pro Polsko
- 27 pro Slovenskou republiku
- 26 pro Slovinsko

▼M1

- 34 pro Bulharsko
- 19 pro Rumunsko

▼B

- 3.2.2 ze „základního čísla schválení typu“ v blízkosti obdélníku, které je obsaženo v oddíle 4 čísla schválení typu uvedeného v příloze VII směrnice 70/156/EHS, před nímž jsou uvedeny dvě číslice označující pořadové číslo přiřazené poslední významné technické změně této směrnice ke dni udělení ES schválení typu. V této směrnici je toto pořadové číslo 01.
- Hvězdička vložená za pořadové číslo znamená, že systém čelní ochrany byl pro zkoušky makety nohy schválen za podmínek stanovených v bodě 3.1.1.1 nebo 3.1.2.1. přílohy I. Pokud použití těchto podmínek nebylo schvalovacím orgánem schváleno, nahradí se hvězdička mezerou.
- 3.3 Značka ES schválení typu musí být umístěna na systému čelní ochrany tak, aby byla nesmazatelná a jasně čitelná, i pokud je systém připevněn na vozidlo.
- 3.4 Příklad označení ES schválení typu je uveden v dodatku 5.



Dodatek 1

INFORMAČNÍ DOKUMENT č. [...]

v souladu s přílohou I směrnice Rady 70/156/EHS o schvalování typu motorových vozidel s ohledem na vybavení vozidel systémy čelní ochrany

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 a musí být dostatečně podrobné nebo musí být na tento formát složeny. Předkládají-li se fotografie, musí zobrazovat dostatečně podrobně.

Pokud jsou v systémech, konstrukčních částech nebo samostatných technických celcích využity speciální materiály, musí být předloženy informace o jejich provozních vlastnostech.

0. OBECNĚ
 - 0.1 Značka (obchodní jméno výrobce):
 - 0.2 Typ a obecný obchodní popis (obecné obchodní popisy):
 - 0.3 Způsob identifikace typu, pokud je na vozidle vyznačen:
 - 0.3.1 Umístění tohoto označení:
 - 0.4 Kategorie vozidla:
 - 0.5 Jméno a adresa výrobce:
 - 0.8 Adresa montážního závodu (adresy montážních závodů):
1. OBECNÉ KONSTRUKČNÍ VLASTNOSTI VOZIDLA
 - 1.1 Fotografie a/nebo výkresy vozidla reprezentujícího typ:
2. HMOTNOSTI A ROZMĚRY (v kg a mm)
(Uveďte odkazy na výkresy, jsou-li k dispozici)
- 2.8 Maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla podle výrobce (max. a min.):
 - 2.8.1 Rozložení této hmotnosti na nápravy (max. a min.):
9. KAROSERIE
 - 9.1 Druh karoserie:
 - 9.[11] Systém čelní ochrany
 - 9.[11].1 Obecné uspořádání (nákrety nebo fotografie) zobrazující polohu a upevnění systémů čelní ochrany:
 - 9.[11].2 Nákrety a/nebo fotografie, je-li to opodstatněné, mřížek otvorů sání vzduchu, mřížky chladiče, ozdobných lemů, znaků, emblémů a prohlubní a všech vnějších výstupků a součástí vnějšího povrchu, které lze považovat za důležité (např. osvětlovací zařízení). Pokud součásti uvedené v předchozí větě nejsou důležité, mohou být pro účely dokumentace nahrazeny fotografiemi doplněnými, je-li to nutné, o údaje o rozměrech a/nebo text:
 - 9.[11].3 Všechny podrobnosti o vyžadovaných úchytech a úplné pokyny včetně požadavků na krouticí moment pro úchyty:
 - 9.[11].4 Nákras nárazníků:
 - 9.[11].5 Nákras podlahové čáry přední části vozidla:

Datum:

▼B*Dodatek 2***INFORMAČNÍ DOKUMENT č. [...]****týkající se es schvalování typu systémů čelní ochrany jako samostatných technických celků (2005/66/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 a musí být dostatečně podrobné nebo musí být na tento formát složeny. Předkládají-li se fotografie, musí zobrazovat dostatečně podrobně.

Pokud jsou v systémech, konstrukčních částech nebo samostatných technických celcích využity speciální materiály, musí být předloženy informace o jejich provozních vlastnostech.

- 0. OBECEŇ
- 0.1 Značka (obchodní jméno výrobce):
- 0.2 Typ a obecný obchodní popis (obecné obchodní popisy):
- 0.5 Jméno a adresa výrobce:
- 0.7 Umístění a způsob připevnění značky ES schválení typu:
- 1. POPIS ZAŘÍZENÍ
- 1.1 Podrobný technický popis (včetně fotografií nebo nákresů):
- 1.2 Pokyny pro sestavení a montáž, včetně požadovaných krouticích momentů:
- 1.3 Seznam vozidel, na které smí být systém namontován:
- 1.4 Všechna omezení použití a podmínky pro montáž:



Dodatek 3

(VZOR)

(maximální formát: A4 (210 × 297 mm))

CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU

Razítko správního orgánu

Sdělení o

- schválení typu
- prodloužení platnosti schválení typu
- odmítnutí schválení typu
- odejmutí schválení typu

typu vozidla s připevněným systémem čelní ochrany podle směrnice 2005/66/ES.

Schválení typu č.:

Důvod prodloužení platnosti:

ČÁST I

- 0.1 Značka (obchodní jméno výrobce):
- 0.2 Typ a obecný obchodní popis (obecné obchodní popisy):
- 0.3 Způsob identifikace typu, pokud je na vozidle vyznačen:
 - 0.3.1 Umístění tohoto označení:
- 0.4 Kategorie vozidla:
- 0.5 Jméno a adresa výrobce:
- 0.7 V případě systému čelní ochrany: umístění a způsob připevnění značky ES schválení typu:
- 0.8 Adresa montážního závodu (adresy montážních závodů):

ČÁST II

- 1. Doplňující informace (přicházejí-li v úvahu): viz dodatek
- 2. Technická zkušebna odpovědná za zkoušky při schvalování typu:
- 3. Datum protokolu o zkoušce:
- 4. Číslo protokolu o zkoušce:
- 5. Poznámky (jsou-li nějaké): viz dodatek
- 6. Místo:
- 7. Datum:
- 8. Podpis:
- 9. Seznam položek informačního balíčku, který je uschován u schvalovacího orgánu a který lze získat na požádání, je přiložen.

▼B**Doplňěk****k certifikátu ES schválení typu č. [...]**

o schvalování typu motorového vozidla s ohledem na montáž systému čelní ochrany

1. Doplňující informace, jsou-li nějaké:
2. Poznámky:
3. Příloha I bod 3 výsledky zkoušky

Zkouška	Zaznamenané hodnoty		Úspěšná/ Neúspěšná
Náraz makety nohy do systému čelní ochrany – 3 zkušební polohy (pokud se zkouška provádí)	Úhel ohybu	 stupňů	
	Střížný posuv	 mm	
	Zrychlení na horním konci bérce	 g	
Náraz makety kyčle do systému čelní ochrany – 3 zkušební polohy (pokud se zkouška provádí)	Součet nárazových sil	 kN	
	Moment ohybu	 Nm	
Náraz makety kyčle do náběžné hrany systému čelní ochrany – 3 zkušební polohy (pouze pro kontrolu)	Součet nárazových sil	 kN	
	Moment ohybu	 Nm	
Náraz makety hlavy dítěte nebo hlavy malého dospělého člověka (3,5 kg) do systému čelní ochrany	Hodnoty HPC (nejméně 3 hodnoty)		



Dodatek 4

(VZOR)

(Maximální formát: A4 (210 × 297 mm))

CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU

RAZÍTKO SPRÁVNÍHO ORGÁNU

Sdělení o

- schválení typu
- prodloužení platnosti schválení typu
- odmítnutí schválení typu
- odejmutí schválení typu

typu systému čelní ochrany jako samostatného technického celku podle směrnice 2005/66/ES.

Schválení typu č.:

Důvod prodloužení platnosti:

ČÁST I

- 0.1 Značka (obchodní jméno výrobce):
- 0.2 Typ a obecný obchodní popis (obecné obchodní popisy):
- 0.3 Způsob identifikace typu, pokud je na systému čelní ochrany vyznačen:
 - 0.3.1 Umístění tohoto označení:
- 0.5 Jméno a adresa výrobce:
- 0.7 Umístění a způsob připevnění značky ES schválení typu:
- 0.8 Adresa montážního závodu (adresy montážních závodů):

ČÁST II

- 1. Doplňující informace: viz dodatek
- 2. Technická zkušebna odpovědná za zkoušky při schvalování typu:
- 3. Datum protokolu o zkoušce:
- 4. Číslo protokolu o zkoušce:
- 5. Poznámky (jsou-li nějaké): viz dodatek
- 6. Místo:
- 7. Datum:
- 8. Podpis:
- 9. Seznam položek informačního balíčku, který je uschován u schvalovacího orgánu a který lze získat na požádání, je přiložen.



Doplňěk

k certifikátu ES schválení typu č. [...]

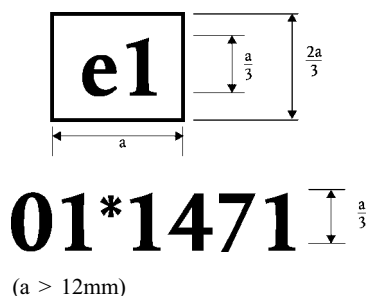
o schválení typu systému čelní ochrany podle směrnice 2005/66/ES

1. Doplnující informace:
- 1.1 Způsob připevnění:
- 1.2 Pokyny k sestavení a montáži:
- 1.3 Seznam vozidel, na která může být systém čelní ochrany montován, všechna omezení použití a nezbytné podmínky pro montáž:
2. Poznámky:
3. Příloha I bod 3 výsledky zkoušky

Zkouška	Zaznamenané hodnoty		Úspěšná/ Neúspěšná
Náraz makety nohy do systému čelní ochrany – 3 zkušební polohy (pokud se zkouška provádí)	Úhel ohybu	 stupňů	
	Střížný posuv	 mm	
	Zrychlení na horním konci bérce	 g	
Náraz makety kyčle do systému čelní ochrany – 3 zkušební polohy (pokud se zkouška provádí)	Součet nárazových sil	 kN	
	Moment ohybu	 Nm	
Náraz makety kyčle do náběžné hrany systému čelní ochrany – 3 zkušební polohy (pouze pro kontrolu)	Součet nárazových sil	 kN	
	Moment ohybu	 Nm	
Náraz makety hlavy dítěte nebo malého dospělého člověka (3,5 kg) do systému čelní ochrany	Hodnoty HPC (nejméně 3 hodnoty)		

▼B*Dodatek 5*

Příklad značky ES schválení typu



Zařízení opatřené výše uvedenou značkou ES schválení typu je pro systém čelní ochrany, jehož typ byl schválen v Německu (e1) v souladu s touto směrnicí (01) pod základním číslem schválení typu 1471.

Hvězdička znamená, že systém čelní ochrany byl pro zkoušky makety nohy schválen za podmínek stanovených v bodě 3.1.1.1 nebo 3.1.2.1 přílohy I. Pokud použití těchto podmínek nebylo schvalovacím orgánem schváleno, nahradí se hvězdička mezerou.



PŘÍLOHA III

ZMĚNY SMĚRNICE 70/156/EHS

Přílohy směrnice 70/156/EHS se mění takto:

1. V příloze I se doplňují nové body, které znějí:

9.[24] „Systémy čelní ochrany

9.[24].1 Musí být předložen podrobný popis vozidla, včetně fotografií a/nebo nákrešů, s ohledem na konstrukci, rozměry, související vztažné čáry a stavební materiály systému čelní ochrany a přední části vozidla.

9.[24].2 Musí být předložen podrobný popis, včetně fotografií nebo nákrešů, způsobu připevnění systému čelní ochrany k vozidlu. Součástí tohoto popisu musí být všechny rozměry šroubů a požadované krouticí momenty.“

2. V příloze III oddíle I části A se doplňují nové body, které znějí:

„9.[24]

9.[24].1 Musí být předložen podrobný popis vozidla, včetně fotografií nebo nákrešů, s ohledem na konstrukci, rozměry, související vztažné čáry a stavební materiály systému čelní ochrany a přední části vozidla.

9.[24].2 Musí být předložen podrobný popis, včetně fotografií nebo nákrešů, způsobu připevnění systému čelní ochrany k vozidlu. Součástí tohoto popisu musí být všechny rozměry šroubů a požadované konstrukční momenty.“

3. V příloze IV části I se doplňuje nový bod a nová poznámka pod čarou, které znějí:

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
„[60] Systém čelní ochrany	2005/66/ES	L 309, 25.11.2005, s. 37.	X (*)	—	—	X	—	—				

(*) Celková přípustná hmotnost nepřevyšující 3,5 tuny.“

4. Příloha XI se mění takto:

- a) v dodatku 1 se doplňuje nový bod a nové poznámky pod čarou, které znějí:

Bod	Předmět	Číslo směrnice	M ₁ ≤ 2 500 (¹) kg	M ₁ > 2 500 (¹) kg	M ₂	M ₃
„[60].	Systém čelní ochrany	2005/66/ES	X	X (*)	—	—

(*) Celková přípustná hmotnost nepřevyšující 3,5 tuny.“

