

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 459/2011

ze dne 12. května 2011,

kterým se mění příloha nařízení (ES) č. 631/2009, kterým se stanoví prováděcí pravidla k příloze I nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska ochrany chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 ze dne 14. července 2009 o schvalování typu motorových vozidel s ohledem na ochranu chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu, o změně směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 2003/102/ES a 2005/66/ES⁽¹⁾, a zejména na čl. 4 odst. 6 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízením Komise (ES) č. 631/2009 ze dne 22. července 2009, kterým se stanoví prováděcí pravidla k příloze I nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska ochrany chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu, mění směrnice 2007/46/ES a zrušují směrnice 2003/102/ES a 2005/66/ES⁽²⁾, stanoví prováděcí pravidla k příloze I nařízení (ES) č. 78/2009, což je samostatný regulační akt pro účely schvalování typu podle 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)⁽³⁾.
- (2) Technické předpisy nutné k provedení požadavků nařízení (ES) č. 78/2009 by měly být založeny na specifikacích

uvedených v rozhodnutí Komise 2004/90/ES ze dne 23. prosince 2003 o technických požadavcích k provádění článku 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/102/ES o ochraně chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu před střetem a v případě střetu s motorovým vozidlem a o změně směrnice Rady 70/156/EHS⁽⁴⁾.

- (3) Na základě zkušeností získaných z prvotních posouzení, jak je provedli výrobci vozidel a technické zkušebny v souladu s nařízením (ES) č. 631/2009, byly identifikovány čtyři různé oblasti, kde by měly být dále vyjasněny zvláštní požadavky. Ustanovení, která by měla být změněna, se týkají všeobecných požadavků, které jsou založeny na stávajících požadavcích na první etapu, jak jsou stanoveny ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/102/ES⁽⁵⁾. Některé důležité meze posouzení ve všeobecných požadavcích je třeba upravit, aby byl zohledněn vědecký a technický vývoj a bylo tak umožněno sladit požadavky na první etapu v nařízení (ES) č. 78/2009 s požadavky, které jsou pro první etapu stanoveny ve směrnici 2003/102/ES.
- (4) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Technického výboru – motorová vozidla,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Příloha nařízení (ES) č. 631/2009 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 12. května 2011.

Za Komisi

José Manuel BARROSO

předseda

⁽¹⁾ Úř. věst. L 35, 4.2.2009, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 195, 25.7.2009, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 31, 4.2.2004, s. 21.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 321, 6.12.2003, s. 15.

PŘÍLOHA

Příloha nařízení (ES) č. 631/2009 se mění takto:

1) Část II se mění takto:

a) Kapitola II se mění takto:

i) V bodě 3.2 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„U vozidel s dolní výškou nárazníku nejméně 425 mm a menší než 500 mm se výrobce může rozhodnout použít tuto zkoušku nebo zkoušku stanovenou v kapitole III.“

ii) V bodě 3.3 se za první pododstavec doplňuje nový pododstavec, který zní:

„V případě, že je vozidlo zkoušeno v souladu s oddílem 2.1 písm. a) nebo b) přílohy I nařízení (ES) č. 78/2009, může výrobce požádat o výjimku týkající se zóny vynětí o maximální šířce 132 mm na místě odnímatelného vlečného háku.“

iii) V bodě 4.6 se za první pododstavec vkládá nový pododstavec, který zní:

„V případě, že je vozidlo zkoušeno v souladu s oddílem 2.1 písm. a) přílohy I nařízení (ES) č. 78/2009, může být dolní konec nárazového tělesa v okamžiku prvního dotyku s nárazníkem ve vztažné úrovni vozovky, s dovolenou odchylkou ± 10 mm.“

b) Kapitola V se mění takto:

i) V bodě 3.2 se pátý pododstavec nahrazuje tímto:

„Každý ze zvolených zkušebních bodů pro náraz makety hlavy dítěte nebo malého dospělého musí také ležet nejméně 165 mm směrem dozadu od vztažné čáry náběžné hrany kapoty, nebo za dosahem ovinutí 1 000 mm podle toho, co je ve zvoleném zkušebním bodě nejvíce vzadu, ledaže by žádný z bodů ležících ve zkušebním úseku ve vzdálenosti do 165 mm směrem do strany v případě zkoušky nárazem horní části makety nohy do náběžné hrany kapoty nevyžadoval kinetickou energii nárazu vyšší než 200 J.“

ii) V bodě 3.2.3 se na konec odstavce doplňuje nová věta, která zní:

„Určení nárazové plochy je provedeno prvním nárazem makety hlavy do horního povrchu kapoty.“

c) V kapitole VI se v bodě 3.2 druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Vybrané zkušební body pro náraz makety hlavy dospělého použité jako nárazové těleso do čelního skla se volí nejméně 165 mm od sebe, nejméně 82,5 mm ve vnitřku obrysu kompletního čelního skla včetně průhledného a neprůhledného zasklívacího materiálu bez ohledu na zóny výhledu a nejméně 82,5 mm před zadní vztažnou čarou čelního skla nebo před dosahem ovinutí 2 100 mm podle toho, co je ve zvoleném zkušebním bodě nejvíce vpředu, přičemž musí být zaručeno, že maketa nepřijde do styku s vnějšími prvky karoserie (např. náběžná hrana kapoty, ramena stěračů) dříve, než dojde k prvnímu kontaktu s čelním sklem (viz obrázek 8).“

d) V kapitole VII se v bodě 3.3.2 na konec odstavce doplňuje nová věta, která zní:

„Určení nárazové plochy je provedeno prvním nárazem makety hlavy do horního povrchu kapoty.“

2) Část V se mění takto:

a) Bod 3.7 se nahrazuje tímto:

„3.7 První přirozená frekvence nárazového tělesa přesáhne 5 000 Hz, přičemž se doporučuje používat tlumené akcelerometry s tlumícím koeficientem přibližně 0,7.“

b) Bod 4.7 se nahrazuje tímto:

„4.7 První přirozená frekvence nárazového tělesa přesáhne 5 000 Hz, přičemž se doporučuje používat tlumené akcelerometry s tlumícím koeficientem přibližně 0,7.“