

32003L0102

6.12.2003

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÉ UNIE

L 321/15

**SMĚRNICE 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 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) Za účelem snížení počtu obětí silničních nehod je nutné zavést opatření pro zlepšení ochrany chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu před střetem a v případě střetu s přední částí motorového vozidla.
- (2) V rámci akčního programu pro bezpečnost silničního provozu je naléhavě nutné stanovit soubor aktivních a pasivních opatření pro zlepšení bezpečnosti nechráněných účastníků silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté a motocyklisté (zabránění nehodám a zmenšení následků zkliďněním provozu a zlepšením infrastruktur).
- (3) Vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, v němž je zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu, a k tomuto účelu se uplatňuje systém ES schvalování typu motorových vozidel. Technické předpisy pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska ochrany chodců by měly být harmonizovány, aby se zabránilo přijetí požadavků lišících se v jednotlivých členských státech a aby se zajistilo řádné fungování vnitřního trhu.
- (4) Cílů ochrany chodců se může dosáhnout kombinací opatření aktivní a pasivní bezpečnosti; doporučení Evropského výboru pro zvýšení bezpečnosti vozidel (dále jen „EEVC“) z června 1999 jsou předmětem široké shody v této oblasti; tato doporučení navrhuji zavést funkční požadavky na přední části u některých kategorií motorových vozidel s cílem snížení jejich nebezpečnosti. Tato směrnice uvádí zkoušky a mezní hodnoty podle doporučení EEVC.

(5) Komise by měla přezkoumat možnost rozšířit oblast působnosti této směrnice na vozidla s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 t a sdělit své poznatky Evropskému parlamentu a Radě.

(6) Tato směrnice by se měla považovat za jeden článek širšího souboru opatření vůči účastníkům silničního provozu, vozidlům a infrastruktuře, která by Společenství, průmysl a příslušné orgány členských států měly přijmout, na základě výměny správné praxe, s cílem zlepšit bezpečnost chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu ve fázích před střetem (aktivní bezpečnost), při střetu (pasivní bezpečnost) a po střetu.

(7) Vzhledem k rychlosti technického vývoje v této oblasti může průmysl navrhnout alternativní opatření přinejmenším rovnocenná s požadavky této směrnice ve smyslu skutečné účinnosti – pasivní opatření nebo kombinaci aktivních a pasivních opatření – a taková opatření budou posouzena v návaznosti na studii proveditelnosti vypracovanou nezávislými odborníky do 1. července 2004; zavedení alternativních opatření přinejmenším rovnocenných ve smyslu skutečné účinnosti by vyžadovalo úpravu nebo změnu této směrnice.

(8) Se zřetelem k probíhajícímu výzkumu a technickému pokroku v oblasti ochrany chodců je v této otázce vhodná určitá míra pružnosti. Proto by měla směrnice stanovit základní ustanovení na ochranu chodců ve formě zkoušek, jimž by musely nové typy vozidel a nová vozidla vyhovět. Technické požadavky pro provádění takových zkoušek by měly být přijaty rozhodnutím Komise.

(9) Díky rychle se rozvíjející technologii aktivní bezpečnosti mohou systémy pro zmírnění a prevenci střetů přinášet větší výhody pro bezpečnost, např. ve snížení rychlosti nárazu a změně směru nárazu. Vývoj takových technologií by měl být touto směrnicí povzbuzen.

(10) Asociace zastupující evropské, japonské a korejské výrobce motorových vozidel se zavázaly zahájit používání doporučení EEVC týkajících se mezních hodnot a zkoušek nebo dohodnutých alternativních opatření s přinejmenším stejnou účinností od roku 2010 a první sady mezních hodnot a zkoušek od roku 2005 u nových typů vozidel a používání první sady zkoušek u 80 % všech nových vozidel od 1. července 2010, u 90 % všech nových vozidel od 1. července 2011 a u všech nových vozidel od 31. prosince 2012.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 234, 30.9.2003, s. 10.

⁽²⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 3. července 2003 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 4. listopadu 2003 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

(11) Tato směrnice by měla také přispět k dosažení vysoké úrovně ochrany v souvislosti s mezinárodní harmonizací právních předpisů v této oblasti, která byla zahájena v rámci dohody Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů z roku 1998 o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech.

(12) Tato směrnice je jednou ze zvláštních směrnic, které musí být dodrženy, aby se zajistil soulad s postupem ES schvalování typu zavedeným směrnicí 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⁽¹⁾.

(13) Směrnice 70/156/EHS by proto měla být změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

1. Tato směrnice se vztahuje na přední povrchové části vozidla. Pro účely této směrnice se „vozidlem“ rozumí každé motorové vozidlo definované v článku 2 a v příloze II směrnice 70/156/EHS kategorie M₁ s maximální hmotností nepřevyšující 2,5 t a kategorie N₁ odvozené od M₁ s maximální hmotností nepřevyšující 2,5 t.

2. Účelem této směrnice je omezit zranění chodců a jiných nechráněných účastníků silničního provozu, do kterých narazí přední povrchové části vozidel uvedených v odstavci 1.

Článek 2

1. Od 1. ledna 2004 nesmějí členské státy z důvodů týkajících se ochrany chodců

— odmítnout udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro typ vozidla ani

— zakázat registraci, prodej nebo uvedení do provozu vozidel, pokud tato vozidla splňují technické požadavky uvedené v bodech 3.1 nebo 3.2 přílohy I.

2. Od 1. října 2005 nesmějí členské státy, s výjimkou uplatnění opatření čl. 8 odst. 2 směrnice 70/156/EHS, nadále udělit

— ES schválení typu ani

— vnitrostátní schválení typu

pro jakýkoli typ vozidla z důvodů týkajících se ochrany chodců, pokud nejsou splněny technické požadavky uvedené v bodech 3.1 nebo 3.2 přílohy I této směrnice.

3. Odstavec 2 se nevztahuje na vozidla, která se významně neliší z hlediska hlavních konstrukčních a koncepčních prvků karosérie

⁽¹⁾ Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná nařízením (ES) č. 807/2003 (Úř. věst. L 122, 16.5.2003, s. 36).

před sloupkem A od typů vozidel, pro něž bylo uděleno ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu před 1. říjnem 2005 a která dosud nebyla schválena jako typ podle této směrnice.

4. Od 1. září 2010 nesmějí členské státy, s výjimkou použití opatření článku 8 odst. 2 směrnice 70/156/EHS, udělit

— ES schválení typu ani

— vnitrostátní schválení typu

pro jakýkoli typ vozidla z důvodů týkajících se ochrany chodců, pokud nejsou splněny technické požadavky uvedené v bodě 3.2 přílohy I této směrnice.

5. Od 31. prosince 2012 členské státy

— považují prohlášení o shodě doprovázející nová vozidla podle směrnice 70/156/EHS za neplatná pro účely čl. 7 odst. 1 uvedené směrnice a

— zakáží registraci, prodej nebo uvedení do provozu nových vozidel, která nejsou doprovázena prohlášením o shodě podle směrnice 70/156/ES,

z důvodů týkajících se ochrany chodců, pokud nejsou splněny technické požadavky uvedené v bodech 3.1 nebo 3.2 přílohy I této směrnice.

6. Od 1. září 2015 členské státy

— považují prohlášení o shodě doprovázející nová vozidla podle směrnice 70/156/EHS za neplatná pro účely čl. 7 odst. 1 uvedené směrnice a

— zakáží registraci, prodej nebo uvedení do provozu nových vozidel, která nejsou doprovázena prohlášením o shodě podle směrnice 70/156/ES,

z důvodů týkajících se ochrany chodců, pokud nejsou splněny technické požadavky uvedené v bodě 3.2 přílohy I této směrnice.

Článek 3

S výhradou článku 2 členské státy zajistí, aby zkoušky předepsané v bodech 3.1 nebo 3.2 přílohy I byly prováděny v souladu s technickými požadavky, které budou blíže určeny v rozhodnutí Komise.

Článek 4

Schvalovací orgány členských států zašlou každý měsíc za každé vozidlo, které podle této směrnice v daném měsíci schválily, Komisi kopii certifikátu schválení typu, jehož vzor je uveden v dodatku 2 přílohy II.

Článek 5

1. Komise na základě příslušných informací získaných od schvalovacích orgánů, zúčastněných osob a z nezávislých studií vyhodnocuje pokrok dosažený průmyslem v oblasti ochrany chodců a do 1. července 2004 vypracuje nezávislé posouzení proveditelnosti bodu 3.2 přílohy I, a zejména alternativních opatření – pasivních opatření nebo kombinace aktivních a pasivních opatření – která jsou přinejmenším rovnocenná ve smyslu skutečné účinnosti. Studie proveditelnosti musí být založena kromě jiného na praktických zkouškách a nezávislých vědeckých studiích.

2. Jestliže se na základě výsledků posouzení proveditelnosti uvedených v odstavci 1 považuje za nezbytné upravit bod 3.2 přílohy I a zahrnout do něj kombinaci aktivních a pasivních opatření, která nabízí přinejmenším stejnou úroveň ochrany jako stávající ustanovení přílohy I bodu 3.2, předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě návrh na odpovídající změnu této směrnice.

3. Pokud se úprava této směrnice omezuje na zavedení alternativních pasivních opatření, která nabízejí přinejmenším stejnou úroveň ochrany jako stávající ustanovení přílohy I bodu 3.2, může tuto úpravu provést výbor pro přizpůsobování technickému pokroku postupem podle článku 13 směrnice 70/156/EHS.

4. Komise sdělí Evropskému parlamentu a Radě do 1. dubna 2006 a poté každé dva roky výsledky hodnocení uvedeného v odstavci 1.

Článek 6

Směrnice 70/156/EHS se mění takto:

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

„9.23 Ochrana chodců

9.23.1 Musí být dodán podrobný popis včetně fotografií nebo výkresů vozidla se zaměřením na konstrukci, rozměry, významné vztažné čáry a konstrukční materiály přední části vozidla (vnitřní a vnější). Tento popis by měl zahrnovat podrobnosti o každém vestavěném aktivním ochranném systému.“

2. V příloze III části A se vkládají nové body, které znějí:

„9.23 Ochrana chodců

9.23.1 Musí být dodán podrobný popis včetně fotografií nebo výkresů vozidla se zaměřením na konstrukci, rozměry, významné vztažné čáry a konstrukční materiály přední části vozidla (vnitřní a vnější). Tento popis by měl zahrnovat podrobnosti o každém vestavěném aktivním ochranném systému.“

3. V příloze IV části I se doplňuje nový bod 58 a nové poznámky 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
„58 Ochrana chodců	2003/102/ES	Úř. věst. L 321, 6. 12. 2003, s. 15	X ⁽⁶⁾			X ⁽⁶⁾ (7)						

(6) Maximální hmotnost nepřevyšující 2,5 t.

(7) Odvozeno od kategorie vozidel M₁.“

4. Příloha XI se mění takto:

— v dodatku 1 se doplňuje nový bod, který zní:

Bod	Předmět	Číslo směrnice	M_1 $\leq 2\,500^1$ kg	M_1 $> 2\,500^1$ kg	M_2	M_3
„58	Ochrana chodců	2003/102/ES	X“			

— v dodatku 2 se doplňuje nový bod, který zní:

Bod	Předmět	Číslo směrnice	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„58	Ochrana chodců	2003/102/ES“										

— v dodatku 3 se doplňuje nový bod, který zní:

Bod	Předmět	Číslo směrnice	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„58	Ochrana chodců	2003/102/ES“									

Článek 7

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 31. prosince 2003. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Budou tyto předpisy používat ode dne 1. ledna 2004.

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 8

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

Článek 9

Tato směrnice je určena členskými státním.

V Bruselu dne 17. listopadu 2003.

Za Evropský parlament

předseda

P. COX

Za Radu

předseda

G. ALEMANN

PŘÍLOHA I

TECHNICKÁ USTANOVENÍ

1. OBLAST PŮSOBNOSTI

Tato směrnice se vztahuje na přední povrchové části vozidel. Pro účely této směrnice se „vozidlem“ rozumí každé motorové vozidlo definované v článku 2 a v příloze II směrnice 70/156/EHS kategorie M₁ s maximální hmotností nepřevyšující 2,5 t a kategorie N₁ odvozené od vozidla kategorie M₁ s maximální hmotností nepřevyšující 2,5 t.

2. DEFINICE

Pro účely této směrnice se rozumí:

- 2.1 „sloupkem A“ přední vnější podpěra střechy, vedoucí od podvozku ke střeše vozidla;
- 2.2 „nárazníkem“ přední spodní vnější část konstrukce vozidla. Zahrnuje všechny díly určené k ochraně vozidla při čelním střetu v nízké rychlosti s jiným vozidlem, a také všechny upevňovací prvky;
- 2.3 „náběžnou hranou kapoty“ přední horní vnější část karoserie, která zahrnuje kapotu a blatníky, horní a boční části pouzdra světlometů a všechny další upevňovací prvky;
- 2.4 „horním povrchem kapoty“ vnější část konstrukce, která zahrnuje horní povrch všech vnějších dílů s výjimkou čelního skla, sloupků A a částí konstrukce za nimi. Obsahuje tedy především, ale nikoli pouze, kapotu, blatníky, masku chladiče, hřídele stěračů a spodní rám čelního skla;
- 2.5 „kritériem pohybu hlavy (HPC)“ hodnota nejvyššího zrychlení působícího na hlavu během nárazu vypočtená pro daný časový interval;
- 2.6 „čelním sklem“ čelní zasklení vozidla, které splňuje všechny příslušné požadavky přílohy I směrnice 77/649/EHS⁽¹⁾;
- 2.7 „typem vozidla“ kategorie vozidel, která se v části před sloupky A neliší natolik, aby se dal předpokládat negativní vliv na výsledky nárazových zkoušek předepsaných touto směrnicí, v těchto hlavních charakteristikách:
- konstrukce,
 - hlavní rozměry,
 - materiály vnějšího povrchu vozidel,
 - uspořádání konstrukčních částí (vnějších i vnitřních);
- 2.8 „maximální hmotností“ maximální technicky přípustná hmotnost plně naloženého vozidla udávaná výrobcem podle přílohy I bodu 2.8 směrnice 70/156/EHS.

3. POŽADAVKY NA ZKOUŠKY

- 3.1 Požaduje se provedení těchto zkoušek; mezní hodnoty uvedené v bodech 3.1.3 a 3.1.4 slouží však jen pro vyhodnocování.
- 3.1.1 Náraz makety nohy do nárazníku: vyžaduje se provedení jedné ze zkoušek nárazu makety nohy popsanych v bodech 3.1.1.1 nebo 3.1.1.2:
- 3.1.1.1 Náraz dolní části makety nohy do nárazníku: zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Maximální úhel dynamického ohybu kolena nesmí překročit 21,0°, maximální dynamický střížný posuv kolenního kloubu nesmí překročit 6,0 mm a zrychlení měřené na horním konci holeně nesmí překročit 200 g.
- 3.1.1.2 Náraz horní části makety nohy do nárazníku: 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 překročit 510 Nm.

⁽¹⁾ Směrnice Rady 77/649/EHS ze dne 27. září 1977 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pole výhledu řidičů motorových vozidel (Úř. věst. L 267, 19.10.1977, s. 1). Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 90/630/EHS (Úř. věst. L 341, 6.12.1990, s. 20).

- 3.1.2 Náraz makety hlavy dítěte nebo malého dospělého do horního povrchu kapoty: zkouška se provádí při rychlosti nárazu 35 km/h s použitím makety o hmotnosti 3,5 kg. Kritérium pohybu hlavy (HPC) nesmí překročit 1 000 na dvou třetinách zkušební povrchové plochy kapoty a 2 000 na zbývajících jedné třetině této plochy.
- 3.1.3 Náraz horní části makety nohy do náběžné hrany kapoty: zkouška se provádí při rychlosti nárazu do 40 km/h. Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase by neměl překročit možnou cílovou hodnotu 5,0 kN, zapíše se ohybový moment působící na maketu a porovná se s možnou cílovou hodnotou 300 Nm.
- 3.1.4 Náraz makety hlavy dospělého do čelního skla: zkouška se provádí při rychlosti nárazu 35 km/h s použitím makety o hmotnosti 4,8 kg. Zapíše se kritérium pohybu hlavy (HPC) a porovná se s možnou cílovou hodnotou 1 000.
- 3.2 Požaduje se provedení těchto zkoušek.
- 3.2.1 Náraz makety nohy do nárazníku: vyžaduje se provedení jedné ze zkoušek nárazu makety nohy popsanych v bodech 3.2.1.1 nebo 3.2.1.2:
- 3.2.1.1 Náraz dolní části makety nohy do nárazníku: zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Maximální úhel dynamického ohybu kolena nesmí překročit 15,0°, maximální dynamický střížný posuv kolenního kloubu nesmí překročit 6,0 mm a zrychlení měřené na horním konci holeně nesmí překročit 150 g.
- 3.2.1.2 Náraz horní části makety nohy do nárazníku: zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase nesmí překročit 5,0 kN a ohybový moment působící na maketu nesmí překročit 300 Nm.
- 3.2.2 Náraz makety hlavy dítěte do horního povrchu kapoty: zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h s použitím makety o hmotnosti 2,5 kg. Kritérium pohybu hlavy (HPC) nesmí překročit hodnotu 1 000 na celé zkušební povrchové ploše kapoty.
- 3.2.3 Náraz horní části makety nohy do náběžné hrany kapoty: zkouška se provádí při rychlosti nárazu do 40 km/h. Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase nesmí překročit 5,0 kN a ohybový moment působící na maketu nesmí překročit 300 Nm.
- 3.2.4 Náraz makety hlavy dospělého do horního povrchu kapoty: zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h s použitím makety o hmotnosti 4,8 kg. Kritérium pohybu hlavy (HPC) nesmí překročit hodnotu 1 000 na celé zkušební povrchové ploše kapoty.
-

PŘÍLOHA II

SPRÁVNÍ USTANOVENÍ PRO SCHVÁLENÍ TYPU

1. ŽÁDOST O ES SCHVÁLENÍ TYPU
 - 1.1 Žádost o ES schválení typu podle čl. 3 odst. 4 směrnice 70/156/EHS pro typ vozidla z hlediska ochrany chodců podává výrobce.
 - 1.2 Vzor informačního dokumentu je uveden v dodatku 1.
 - 1.3 Technické zkušební provádějící zkoušky pro schválení typu se předloží vozidlo představující typ, který má být schválen.
 2. VYDÁNÍ ES SCHVÁLENÍ TYPU
 - 2.1 Jestliže se zkoušky uvedené v příloze I provedou v souladu s požadavky této přílohy a s technickými požadavky uvedenými v článku 3 této směrnice, vydá se ES schválení typu podle čl. 4 odst. 1 a čl. 4 odst. 3 směrnice 70/156/EHS.
 - 2.2 Vzor certifikátu ES schválení typu je uveden v dodatku 2.
 - 2.3 Každému schválenému typu vozidla se přidělí číslo schválení typu podle přílohy VII směrnice 70/156/EHS. Tentýž členský stát nesmí přidělit stejné číslo jinému typu vozidla.
 - 2.4 V případě pochybností se při ověřování shody vozidla se zkušebními postupy přihlédne k veškerým údajům nebo výsledkům zkoušek poskytnutým výrobcem, které mohou být vzaty v úvahu k potvrzení platnosti schvalovací zkoušky provedené pověřeným schvalovacím orgánem.
 3. ÚPRAVY TYPU A ZMĚNY SCHVÁLENÍ TYPU
 - 3.1 Každá změna vozidla ovlivňující obecný tvar přední části konstrukce vozidla, která by podle úsudku schvalovacího orgánu mohla mít podstatný vliv na výsledky zkoušek, vyžaduje opakování zkoušky.
 - 3.2 V případě úprav typu vozidla schváleného podle této směrnice se použije článek 5 směrnice 70/156/EHS.
 4. SHODNOST VÝROBY
 - 4.1 Opatření k zajištění shodnosti výroby jsou přijímána postupem podle článku 10 směrnice 70/156/EHS.
-

Dodatek 1 k příloze II

Informační dokument č. podle přílohy I směrnice Rady 70/156/EHS týkající se ES schválení typu vozidla z hlediska ochrany chodců

Následující informace, přicházejí-li v úvahu, se spolu se soupisem obsahu dodávají trojmo. Předkládají-li se výkresy, musí být ve vhodném měřítku na formátu A4 nebo musí být na tento formát složeny a musí být dostatečně podrobné. 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 výkonu.

- 0. OBECNĚ
 - 0.1. Značka (obchodní firma výrobce):
 - 0.2. Typ a obecné obchodní označení:
 - 0.3. Způsob identifikace typu, je-li na vozidle vyznačen:
 - 0.3.1. Umístění tohoto označení:
 - 0.4. Kategorie vozidla:
 - 0.5. Jméno a adresa výrobce:
 - 0.6. Adresa montážního závodu (závodů):

- 1. OBECNÉ KONSTRUKČNÍ VLASTNOSTI VOZIDLA
 - 1.1. Fotografie nebo výkresy představitele typu vozidla:
 - 1.6. Umístění a uspořádání motoru:

- 9. KAROSERIE
 - 9.1. Typ karoserie:.....
 - 9.2. Použité materiály a způsoby konstrukce:
 - 9.2.3. Ochrana chodců:

Musí být dodán podrobný popis včetně fotografií nebo výkresů vozidla se zaměřením na konstrukci, rozměry, významné vztahné čáry a konstrukční materiály přední části vozidla (vnitřní a vnější). Tento popis by měl zahrnovat podrobnosti o každém vestavěném aktivním ochranném systému.

Dodatek 2 k příloze II

VZOR

[maximální formát: A 4 (210 × 297 mm)]

CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU

RAZÍTKO ORGÁNU ES schvalování typu

Sdělení týkající se:

- ES schválení typu (1)
- rozšíření ES schválení typu (1)
- odmítnutí ES schválení typu (1)
- odejmutí ES schválení typu (1)

pro typ vozidla z hlediska směrnice/...../ES naposledy pozměněné směrnicí/...../ES

Schválení typu č.

Důvod rozšíření:

ČÁST I

- 0.1. Značka (obchodní firma výrobce):
- 0.2. Typ:
- 0.2.1. Obchodní označení (jsou-li k dispozici):
- 0.3. Způsob identifikace typu, je-li na vozidle vyznačen:
- 0.3.1. Umístění tohoto označení:
- 0.4. Kategorie vozidla:
- 0.5. Jméno a adresa výrobce:
- 0.8. Název a adresa montážního závodu (závodů):

ČÁST II

1. Případné doplňkové 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 schválení typu uložené u schvalovacího orgánu, kterou lze obdržet na požádání.

(1) Nehodící se škrtněte.

Doplňěk k certifikátu ES schválení typu č. týkajícímu se schválení typu vozidla z hlediska směrnice..../..../ES naposledy
pozměněné směrnicí..../..../ES

1. **Doplňkové informace**

1.1. Stručný popis typu vozidla z hlediska nosné konstrukce, rozměrů, tvarování a konstrukčních materiálů:

1.2. Umístění motoru: vpředu/vzadu/uprostřed ⁽¹⁾

1.3. Pohon: přední kola/zadní kola ⁽¹⁾

1.4. Hmotnost vozidla předaného ke zkoušce:

Přední náprava:

Zadní náprava:

Celkem:

1.5. Výsledky zkoušky podle bodu 3.1/3.2 přílohy I (nehodící se škrtněte)

1.5.1. Zkoušky podle přílohy I bodu 3.1:

Zkouška	Zapsaná hodnota		Vyhovuje/ nevyhovuje ⁽¹⁾
Náraz dolní části makety nohy do nárazníku (pokud provedeno)	Úhel ohybu	stupně	
	Střížný posuv	mm	
	Zrychlení na holeni	g	
Náraz horní části makety nohy do náběžné hrany kapoty	Součet nárazových sil	kN	⁽²⁾
	Ohybový moment	Nm	⁽²⁾
Náraz horní části makety nohy do nárazníku (pokud provedeno)	Součet nárazových sil	kN	
	Ohybový moment	Nm	
Náraz makety hlavy dítěte nebo malého dospělého (3,5 kg) do horního povrchu kapoty	Kritérium pohybu hlavy (HPC) v zóně A (alespoň 12 hodnot)		
	Kritérium pohybu hlavy (HPC) v zóně B (alespoň 6 hodnot)		
Náraz makety hlavy dospělého (4,8 kg) do čelního skla	Kritérium pohybu hlavy (HPC) (alespoň 5 hodnot)		⁽²⁾

⁽¹⁾ Podle hodnot uvedených v příloze I bodě 3.1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/102/ES ze 17. listopadu 2003 o ochraně chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu před střetem a v případě střetu s motorovým vozidlem.

⁽²⁾ Jen za účelem vyhodnocování.

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.

1.5.2. Zkoušky podle přílohy I bodu 3.2:

Zkouška	Zapsaná hodnota		Vyhovuje/ nevyhovuje ⁽¹⁾
Náraz dolní části makety nohy do nárazníku (pokud provedeno)	Úhel ohybu	stupně	
	Střížný posuv	mm	
	Zrychlení na holeni	g	
Náraz horní části makety nohy do náběžné hrany kapoty	Součet nárazových sil	kN	
	Ohybový moment	Nm	
Náraz horní části makety nohy do nárazníku (pokud provedeno)	Součet nárazových sil	kN	
	Ohybový moment	Nm	
Náraz makety hlavy dítěte (2,5 kg) do horního povrchu kapoty	Kritérium pohybu hlavy (HPC) (alespoň 9 hodnot)		
Náraz makety hlavy dospělého (4,8 kg) do horního povrchu kapoty	Kritérium pohybu hlavy (HPC) (alespoň 9 hodnot)		

⁽¹⁾ Podle hodnot uvedených v příloze bodě 3.2 směrnice 2003/102/ES.

1.6. Poznámky (např. platnost pro vozidla s levostranným a pravostranným řízením):

.....
