

## I

(Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie je povinné)

## NARIADENIA

## NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 78/2009

zo 14. januára 2009

**o typovom schvaľovaní motorových vozidiel s ohľadom na ochranu chodcov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky, o zmene a doplnení smernice 2007/46/ES a o zrušení smerníc 2003/102/ES a 2005/66/ES**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 95,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(1)</sup>,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy <sup>(2)</sup>,

keďže:

- (1) Vnútrotný trh zahŕňa oblasť bez vnútorných hraníc, v ktorej musí byť zaručený voľný pohyb tovaru, osôb, služieb a kapitálu. Na tento účel existuje v Spoločenstve systém typového schvaľovania motorových vozidiel. Technické požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel z hľadiska ochrany chodcov by sa mali zladit' tak, aby sa zabránilo prijatiu požiadaviek, ktoré sa budú líšiť v rámci jednotlivých členských štátov, a aby sa zabezpečilo správne fungovanie vnútorného trhu.

- (2) Toto nariadenie je jedným zo samostatných regulačných aktov v súvislosti s postupom typového schvaľovania v Spoločenstve podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) <sup>(3)</sup>. S cieľom dosiahnuť ciele uvedené v odôvodnení 1 tohto nariadenia by sa prílohy I, III, IV, VI a XI k smernici 2007/46/ES mali zmeniť a doplniť.

- (3) Skúsenosti dokazujú, že právne predpisy týkajúce sa motorových vozidiel mali často vysoko podrobný technický obsah. Preto je vhodné prijať namiesto smernice nariadenie, aby sa zabránilo nezrovnalostiam medzi transpozíčnými opatreniami a zbytočnou mierou komplikovanosti právnych predpisov v členských štátoch, keďže ho nebude potrebné transponovať do vnútroštátnych právnych predpisov. S cieľom zabezpečiť zhodu v príslušnej oblasti sa z toho dôvodu týmto nariadením zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/102/ES zo 17. novembra 2003 o ochrane chodcov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky pred zrážkou a v prípade zrážky s motorovým vozidlom <sup>(4)</sup> a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/66/ES z 26. októbra 2005 o používaní systémov čelnej ochrany motorových vozidiel <sup>(5)</sup>, ktorou sa zabezpečujú požiadavky na inštaláciu a používanie systémov čelnej ochrany na vozidlách, a tým aj príslušná úroveň ochrany chodcov. Znamená to, že členské štáty zrušia transpozíčné právne predpisy súvisiace so zrušenými smernicami.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 211, 19.8.2008, s. 9.

<sup>(2)</sup> Stanovisko Európskeho parlamentu z 18. júna 2008 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady zo 16. decembra 2008.

<sup>(3)</sup> Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

<sup>(4)</sup> Ú. v. EÚ L 321, 6.12.2003, s. 15.

<sup>(5)</sup> Ú. v. EÚ L 309, 25.11.2005, s. 37.

- (4) Zistilo sa, že požiadavky na druhú fázu implementácie smernice 2003/102/ES nie sú realizovateľné. V tejto súvislosti sa v článku 5 uvedenej smernice požaduje, aby Komisia predložila potrebné návrhy potrebné na to, aby sa riešili problémy s realizovateľnosťou týchto požiadaviek a prípadne sa umožnilo používanie systémov aktívnej ochrany, pričom by zároveň zabezpečili, že sa nezníži úroveň bezpečnosti poskytovanej zraniteľným účastníkom cestnej premávky.
- (5) Štúdia, ktorej realizáciu zabezpečila Komisia, dokazuje, že ochrana chodcov sa môže výrazne zlepšiť kombináciou pasívnych a aktívnych opatrení, ktoré poskytujú vyššiu úroveň ochrany v porovnaní s pôvodne existujúcimi ustanoveniami. Štúdia predovšetkým preukázala, že systém aktívnej ochrany „asistenta núdzového brzdenia“ by v kombinácii so zmenami požiadaviek na pasívnu bezpečnosť značne zvýšil úroveň ochrany chodcov. Zabezpečenie povinnej inštalácie systémov asistenta núdzového brzdenia v nových motorových vozidlách je preto vhodné. Nemal by však nahradiť systémy pasívnej bezpečnosti na vysokej úrovni, ale skôr ich doplniť.
- (6) Od vozidiel vybavených systémami predchádzania zrážkam sa nesmie požadovať splnenie určitých požiadaviek uvedených v tomto nariadení, a to v takom rozsahu, v akom budú schopné zabrániť zrážke s chodcom a nielen zmierniť účinky takejto zrážky. Po zhodnotení, či takouto technológiou možno efektívne zabrániť zrážkam s chodcami a inými zraniteľnými účastníkmi cestnej premávky, môže Komisia predložiť návrhy na zmenu a doplnenie tohto nariadenia, ktoré umožnia používanie systémov predchádzania zrážkam.
- (7) S narastajúcim počtom ťažších vozidiel používaných na mestských komunikáciách je vhodné zabezpečiť, aby sa ustanovenia o ochrane chodcov uplatňovali nielen na vozidlá s maximálnou hmotnosťou 2 500 kg, ale po uplynutí obmedzeného prechodného obdobia aj na vozidlá kategórií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub>, ktoré prekračujú uvedený limit.
- (8) V snahe zvýšiť ochranu chodcov podľa možnosti v čo najskoršej etape majú byť výrobcovia, ktorí chcú požiadať o typové schválenie v súlade s novými požiadavkami ešte predtým, ako sa stanú povinnými, schopní urobiť tak za podmienky, že už budú účinné potrebné vykonávacie opatrenia.
- (9) Opatrenia potrebné na vykonávanie tohto nariadenia by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu <sup>(1)</sup>.
- (10) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na prijatie technických ustanovení na uplatňovanie požiadaviek na testy a vykonávacích opatrení založených na výsledkoch monitorovania. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tohto nariadenia okrem iného jeho doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (11) V snahe zabezpečiť hladký prechod od ustanovení smerníc 2003/102/ES a 2005/66/ES na toto nariadenie by sa malo vykonávanie tohto nariadenia odložiť o určité časové obdobie po nadobudnutí jeho účinnosti.
- (12) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to realizáciu vnútorného trhu prostredníctvom zavedenia spoločných technických požiadaviek týkajúcich sa ochrany chodcov, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu jeho rozsahu ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedeného cieľa,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

#### KAPITOLA I

#### PREDMET ÚPRAVY, ROZSAH PÔSOBNOSTI A VYMEDZENIE POJMOV

##### Článok 1

##### Predmet úpravy

Týmto nariadením sa stanovujú požiadavky na konštrukciu a fungovanie motorových vozidiel a systémov čelnej ochrany s cieľom znížiť počet a závažnosť zranení chodcov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky zasiahnutých čelnými časťami vozidiel a s cieľom zabrániť takýmto zrážkam.

##### Článok 2

##### Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na:
  - a) motorové vozidlá kategórie M<sub>1</sub> definované v článku 3 ods. 11 smernice 2007/46/ES a v bode 1 oddielu A prílohy II k uvedenej smernici s prihliadnutím na odsek 2 tohto článku;
  - b) motorové vozidlá kategórie N<sub>1</sub> definované v článku 3 ods. 11 smernice 2007/46/ES a v bode 2 oddielu A prílohy II k uvedenej smernici s prihliadnutím na odsek 2 tohto článku;

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

c) systémy čelnej ochrany namontované ako základná výbava vozidiel uvedených v písmenách a) a b) alebo dodávané ako samostatné technické jednotky určené na namontovanie na takéto vozidlá.

2. Oddiely 2 a 3 prílohy I k tomuto nariadeniu sa neuplatňujú na:

- a) vozidlá kategórie  $N_1$  ani
- b) vozidlá kategórie  $M_1$  odvodené od vozidiel kategórie  $N_1$  s maximálnou hmotnosťou nad 2 500 kg,

kde je poloha „bodu R“ vodiča buď pred prednou nápravou, alebo pozdĺžne za priečnou stredovou líniou prednej nápravy maximálne o 1 100 mm.

### Článok 3

#### Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia:

1. „stĺpik A“ je najprednejší vonkajší nosník strechy siahajúci od podvozku po strechu vozidla;
2. „systém asistenta núdzového brzdzenia“ je funkcia systému brzdzenia, ktorá odvodzuje situáciu núdzového brzdzenia z toho, akým spôsobom vodič brzdí, a podľa toho:
  - a) pomáha vodičovi dosiahnuť maximálne možné pomerné brzdné spomalenie alebo
  - b) stačí na to, aby vyvolala plné cyklovanie protiblokovacieho brzdného systému;
3. „nárazník“ je akákoľvek čelná, spodná, vonkajšia štruktúra vozidla vrátane jej prípojných jednotiek, ktoré sú určené na poskytovanie ochrany vozidlu v prípadoch čelného nárazu s iným vozidlom pri nízkej rýchlosti; nezahŕňa však žiadny systém čelnej ochrany;
4. „systém čelnej ochrany“ je samostatná štruktúra alebo štruktúry, napríklad ochranný rúrkový rám alebo prídavný nárazník okrem nárazníka základnej výbavy, ktoré sú určené na ochranu vonkajšieho povrchu vozidla v prípade zrážky s iným objektom, s výnimkou štruktúr s hmotnosťou nižšou ako 0,5 kg určených len na ochranu svetiel vozidla;
5. „maximálna hmotnosť“ je technicky prípustná maximálna hmotnosť v naloženom stave, uvedená výrobcom podľa bodu 2.8 prílohy I k smernici 2007/46/ES;
6. „vozidlá kategórie  $N_1$  odvodené od vozidiel kategórie  $M_1$ “ sú tie vozidlá kategórie  $N_1$ , ktoré majú pred stĺpikom A rovnakú základnú štruktúru a tvar ako vozidlo pôvodnej kategórie  $M_1$ ;

7. „vozidlá kategórie  $M_1$  odvodené od vozidiel kategórie  $N_1$ “ sú vozidlá kategórie  $M_1$ , ktoré majú pred stĺpikom A rovnakú základnú štruktúru a tvar ako vozidlo pôvodnej kategórie  $N_1$ .

## KAPITOLA II

### POVINNOSTI VÝROBCOV

#### Článok 4

#### Technické požiadavky

1. V súlade s článkom 9 výrobcovia zabezpečia, aby vozidlá uvedené na trh boli vybavené typovo schváleným systémom asistenta núdzového brzdzenia v súlade s požiadavkami oddielu 4 prílohy I a aby takéto vozidlá spĺňali požiadavky oddielov 2 alebo 3 prílohy I.

2. V súlade s článkom 10 výrobcovia zabezpečia, aby systémy čelnej ochrany, ktoré sú buď namontované ako základná výbava na vozidlách uvedených na trh, alebo ktoré sa dodávajú ako samostatné technické jednotky, vyhovovali požiadavkám oddielov 5 a 6 prílohy I.

3. Výrobcovia poskytnú schvaľovacím orgánom príslušné údaje o špecifikáciách a podmienkach testovania vozidla a systému čelnej ochrany. Údaje obsahujú informácie požadované na kontrolu funkčnosti ktoréhokoľvek zariadenia aktívnej bezpečnosti nainštalovaného na vozidle.

4. V prípade systémov čelnej ochrany, ktoré sa majú dodávať ako samostatné technické jednotky, výrobcovia poskytnú schvaľovacím orgánom príslušné údaje o špecifikáciách systému a o podmienkach testovania.

5. Systémy čelnej ochrany ako samostatné technické jednotky sa nedistribujú, neponúkajú na predaj ani nepredávajú, ak nie je priložený zoznam typov vozidiel, pre ktoré bol systém čelnej ochrany schválený, ako aj jasný návod na montáž. Návod na montáž musí obsahovať konkrétne pokyny montáže vrátane spôsobov upevnenia na vozidle, na ktoré je jednotka schválená, aby bolo možné upevniť schválené súčiastky na toto vozidlo spôsobom, ktorý je v súlade s príslušnými ustanoveniami oddielu 6 prílohy I.

6. Komisia prijme vykonávacie opatrenia stanovujúce technické ustanovenia na uplatňovanie požiadaviek uvedených v prílohe I. Uvedené opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia okrem iného jeho doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 40 ods. 2 smernice 2007/46/ES.

#### Článok 5

#### Žiadosť o typové schválenie ES

1. Pri podávaní žiadosti o typové schválenie ES typu vozidla s ohľadom na ochranu chodcov výrobca predloží schvaľovacie- mu orgánu informačný dokument zostavený v súlade so vzorom uvedeným v časti 1 prílohy II.

Výrobca odovzdá technickej službe zodpovednej za vykonávanie testov typového schválenia vozidlo, ktoré je reprezentatívne pre typ vozidla, ktorý sa má schváliť.

2. Pri podávaní žiadosti o typové schválenie ES typu vozidla s ohľadom na vybavenie systémom čelnej ochrany výrobca predloží schvaľovaciemu orgánu informačný dokument zostavený v súlade so vzorom uvedeným v časti 2 prílohy II.

Výrobca odovzdá technickej službe zodpovednej za vykonávanie testov typového schválenia vozidlo vybavené systémom čelnej ochrany, ktoré je reprezentatívne pre typ vozidla, ktorý sa má schváliť. Na požiadanie tejto technickej služby výrobca predloží aj špecifické komponenty alebo vzorky použitých materiálov.

3. Pri podávaní žiadosti o typové schválenie ES samostatnej technickej jednotky pre typ systému čelnej ochrany výrobca predloží schvaľovaciemu orgánu informačný dokument zostavený v súlade so vzorom uvedeným v časti 3 prílohy II.

Výrobca predloží technickej službe zodpovednej za vykonávanie testov typového schválenia jednu vzorku typu systému čelnej ochrany, ktorý sa má schváliť. Ak to služba považuje za potrebné, môže požiadať o ďalšie vzorky. Vzorky budú zreteľne a nezmatateľne označené obchodným názvom žiadateľa alebo svojou značkou a typom. Musí sa vyhradiť miesto na neskoršie povinné umiestnenie značky o typovom schválení ES.

### KAPITOLA III

#### POVINNOSTI ORGÁNOV ČLENSKÝCH ŠTÁTOV

##### Článok 6

#### Udelenie typového schválenia ES

1. Ak sú príslušné požiadavky splnené, schvaľovací orgán udelí typové schválenie ES a vydá číslo typového schválenia v súlade so systémom číslovania uvedeným v prílohe VII k smernici 2007/46/ES.

2. Na účely oddielu 3 tohto čísla typového schválenia sa použije jedno z týchto písmen:

- a) na schválenie vozidiel s ohľadom na ochranu chodcov:
- „A“ v prípade, že vozidlo je v súlade s oddielom 2 prílohy I;
  - „B“ v prípade, že vozidlo je v súlade s oddielom 3 prílohy I;

b) na schválenie vozidla s ohľadom na vybavenie systémom čelnej ochrany alebo na schválenie systému čelnej ochrany, ktorý sa má dodávať ako samostatná technická jednotka:

- „A“ v prípade, že systém čelnej ochrany je v súlade s oddielom 5 prílohy I, pokiaľ ide o uplatňovanie jej bodov 5.1.1.1, 5.1.2.1, 5.2 a 5.3,
- „B“ v prípade, že systém čelnej ochrany je v súlade s oddielom 5 prílohy I, pokiaľ ide o uplatňovanie jej bodov 5.1.1.2, 5.1.2.1, 5.2 a 5.3,
- „X“ v prípade, že systém čelnej ochrany je v súlade s oddielom 5 prílohy I, pokiaľ ide o uplatňovanie jej bodov 5.1.1.3, 5.1.2.2, 5.2 a 5.3.

3. Schvaľovací orgán nepridelí rovnaké číslo inému typu vozidla alebo systému čelnej ochrany.

4. Na účely odseku 1 schvaľovací orgán vydá osvedčenie o typovom schválení ES zostavené v súlade:

- a) so vzorom uvedeným v časti 1 prílohy III na typ vozidla s ohľadom na ochranu chodcov;
- b) so vzorom uvedeným v časti 2 prílohy III na typ vozidla s ohľadom na jeho vybavenie systémom čelnej ochrany;
- c) so vzorom uvedeným v časti 3 prílohy III na typ systému čelnej ochrany, ktorý sa má dodávať ako samostatná technická jednotka.

##### Článok 7

#### Značka typového schválenia ES

Každý systém čelnej ochrany schválený v súlade s týmto nariadením na základe typového schválenia vozidla s ohľadom na jeho vybavenie systémom čelnej ochrany alebo typového schválenia systémov čelnej ochrany, ktoré sa majú dodávať ako samostatné technické jednotky, spĺňa požiadavky tohto nariadenia a udelí sa mu značka typového schválenia ES vytvorená v súlade s ustanoveniami prílohy IV, ktorou musí byť potom označený.

##### Článok 8

#### Zmena typu a zmeny a doplnenia schválení

Každá zmena vozidla pred stĺpkami A alebo systému čelnej ochrany, ktorá ovplyvňuje buď štruktúru, hlavné rozmery, materiály vonkajších povrchov vozidla, metódy upevnenia, alebo usporiadanie vonkajších či vnútorných komponentov a ktorá môže mať výrazný vplyv na výsledky testov, sa považuje za zmenu a doplnenie podľa článku 13 smernice 2007/46/ES, a preto vyžaduje podanie novej žiadosti o typové schválenie.

## Článok 9

**Časový harmonogram podávania žiadostí pre vozidlá**

1. S účinnosťou odo dňa uvedeného v článku 16 druhom pododseku prestanú vnútroštátne orgány z dôvodov súvisiacich s ochranou chodcov udeľovať typové schválenia ES alebo vnútroštátne typové schválenia pre tieto nové typy vozidiel:

- a) vozidlá kategórie  $M_1$ , ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 4 prílohy I;
- b) vozidlá kategórie  $M_1$  s maximálnou hmotnosťou 2 500 kg, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 2 alebo 3 prílohy I;
- c) vozidlá kategórie  $N_1$  odvodené od vozidiel kategórie  $M_1$  s maximálnou hmotnosťou 2 500 kg, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddieloch 2 a 4 alebo v oddieloch 3 a 4 prílohy I.

2. S účinnosťou od 24. februára 2011 vnútroštátne orgány z dôvodov súvisiacich s ochranou chodcov nepovažujú ďalej osvedčenia o zhode za platné na účely článku 26 smernice 2007/46/ES a zakážu registráciu, predaj a uvádzanie týchto nových vozidiel, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 4 prílohy I k tomuto nariadeniu, do prevádzky:

- a) vozidlá kategórie  $M_1$ ;
- b) vozidlá kategórie  $N_1$  odvodené od kategórie  $M_1$  s maximálnou hmotnosťou 2 500 kg.

3. S účinnosťou od 24. februára 2013 vnútroštátne orgány z dôvodov súvisiacich s ochranou chodcov prestanú udeľovať typové schválenia ES alebo vnútroštátne typové schválenia s ohľadom na tieto nové typy vozidiel:

- a) vozidlá kategórie  $M_1$  s maximálnou hmotnosťou 2 500, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 3 prílohy I;
- b) vozidlá kategórie  $N_1$  odvodené od vozidiel kategórie  $M_1$  s maximálnou hmotnosťou 2 500 kg, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 3 prílohy I.

4. S účinnosťou od 31. decembra 2012 vnútroštátne orgány z dôvodov súvisiacich s ochranou chodcov nepovažujú ďalej osvedčenia o zhode za platné na účely článku 26 smernice 2007/46/ES a zakážu registráciu, predaj a uvádzanie týchto nových vozidiel, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 2 alebo 3 prílohy I k tomuto nariadeniu, do prevádzky:

- a) vozidlá kategórie  $M_1$  s maximálnou hmotnosťou 2 500 kg;
- b) vozidlá kategórie  $N_1$  odvodené od kategórie  $M_1$  s maximálnou hmotnosťou 2 500 kg.

5. S účinnosťou od 24. februára 2015 vnútroštátne orgány z dôvodov súvisiacich s ochranou chodcov prestanú udeľovať typové schválenia ES alebo vnútroštátne typové schválenia s ohľadom na tieto nové typy vozidiel:

- a) vozidlá kategórie  $M_1$  s maximálnou hmotnosťou nad 2 500 kg, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 3 prílohy I;
- b) vozidlá kategórie  $N_1$ , ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddieloch 3 a 4 prílohy I.

6. S účinnosťou od 24. augusta 2015 vnútroštátne orgány z dôvodov súvisiacich s ochranou chodcov nepovažujú ďalej osvedčenia o zhode za platné na účely článku 26 smernice 2007/46/ES a zakážu registráciu, predaj a uvádzanie nových vozidiel kategórie  $N_1$ , ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 4 prílohy I k tomuto nariadeniu, do prevádzky.

7. S účinnosťou od 24. februára 2018 vnútroštátne orgány z dôvodov súvisiacich s ochranou chodcov nepovažujú ďalej osvedčenia o zhode za platné na účely článku 26 smernice 2007/46/ES a zakážu registráciu, predaj a uvádzanie týchto vozidiel do prevádzky:

- a) vozidlá kategórie  $M_1$  s maximálnou hmotnosťou 2 500 kg, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 3 prílohy I k tomuto nariadeniu;
- b) vozidlá kategórie  $N_1$  odvodené od kategórie  $M_1$  s maximálnou hmotnosťou 2 500 kg, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 3 prílohy I k tomuto nariadeniu.

8. S účinnosťou od 24. augusta 2019 vnútroštátne orgány z dôvodov súvisiacich s ochranou chodcov nepovažujú ďalej osvedčenia o zhode za platné na účely článku 26 smernice 2007/46/ES a zakážu registráciu, predaj a uvádzanie týchto nových vozidiel do prevádzky:

- a) vozidlá kategórie  $M_1$  s maximálnou hmotnosťou nad 2 500 kg, ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 3 prílohy I k tomuto nariadeniu;
- b) vozidlá kategórie  $N_1$ , ktoré nie sú v súlade s technickými ustanoveniami uvedenými v oddiele 3 prílohy I k tomuto nariadeniu.

9. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 1 až 8 tohto článku, a za podmienky nadobudnutia účinnosti opatrení prijatých podľa článku 4 ods. 6, ak o to výrobca požiada, vnútroštátne orgány neodmietnu z dôvodov súvisiacich s ochranou chodcov udeliť typové schválenie ES alebo vnútroštátne typové schválenie pre nový typ vozidla ani nezakážu registráciu, predaj alebo uvádzanie tohto nového vozidla do prevádzky, ak príslušné vozidlo zodpovedá technickým ustanoveniam uvedeným v oddieloch 3 alebo 4 prílohy I.

## Článok 10

**Uplatnenie na systémy čelnej ochrany**

1. Vnútroštátne orgány neudelia typové schválenie ES alebo vnútroštátne typové schválenie pre nový typ vozidla vybaveného systémom čelnej ochrany ani typové schválenie ES samostatnej technickej jednotky novému typu systému čelnej ochrany, ak nie je v súlade s požiadavkami uvedenými v oddieloch 5 a 6 prílohy I.
2. Z dôvodov súvisiacich so systémami čelnej ochrany vnútroštátne orgány považujú osvedčenia o zhode za neplatné na účely článku 26 smernice 2007/46/ES a zakážu registráciu, predaj a uvádzanie nových vozidiel, ktoré nie sú v súlade s požiadavkami uvedenými v oddieloch 5 a 6 prílohy I k tomuto nariadeniu, do prevádzky.
3. Požiadavky uvedené v oddieloch 5 a 6 prílohy I k tomuto nariadeniu sa uplatňujú na systémy čelnej ochrany dodávané ako samostatné technické jednotky na účely článku 28 smernice 2007/46/ES.

## Článok 11

**Systémy predchádzania zrážkam**

1. Na základe hodnotenia Komisie vozidlá vybavené systémami predchádzania zrážkam nemusia vyhovovať testovacím požiadavkám uvedeným v oddieloch 2 a 3 prílohy I, aby sa im mohlo udeliť typové schválenie ES alebo vnútroštátne typové schválenie pre typ vozidla vzhľadom na ochranu chodcov alebo aby sa mohli predávať, registrovať alebo uvádzať do prevádzky.
2. Komisia predloží hodnotenie Európskemu parlamentu a Rade v prípade potreby spolu s návrhmi na zmenu a doplnenie tohto nariadenia.

Všetky navrhnuté opatrenia zabezpečia takú úroveň ochrany, ktorej skutočná účinnosť bude aspoň na úrovni poskytovanej podľa oddielov 2 a 3 prílohy I.

## Článok 12

**Sledovanie**

1. Vnútroštátne orgány poskytnú Komisii raz ročne výsledky sledovania podľa bodov 2.2, 2.4 a 3.2 prílohy I, a to najneskôr do 28. februára roku nasledujúceho po roku, v ktorom sa výsledky získali.

Požiadavka poskytovať tieto výsledky prestane platiť od 24. februára 2014.

2. Komisia môže na základe výsledkov sledovania uskutočneného podľa bodov 2.2, 2.4 a 3.2 prílohy I k tomuto nariadeniu prijať podľa potreby vykonávacie opatrenia.

Uvedené opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia okrem iného jeho doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 40 ods. 2 smernice 2007/46/ES.

3. Komisia na základe relevantných informácií oznámených schvaľovacími orgánmi a zúčastnenými stranami, ako aj na základe nezávislých štúdií monitoruje technický vývoj v oblasti rozšírených požiadaviek pasívnej bezpečnosti, asistenta núdzového brzdenia a iné technológie aktívnej bezpečnosti, ktorými možno zlepšiť ochranu zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

4. Do 24. februára 2014 Komisia preskúma uskutočniteľnosť a uplatnenie všetkých takýchto rozšírených požiadaviek pasívnej bezpečnosti. Preskúma funkčnosť tohto nariadenia so zreteľom na používanie a efektívnosť asistenta núdzového brzdenia a ostatných technológií aktívnej bezpečnosti.

5. Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu doplnenú o náležité návrhy k danej problematike.

## Článok 13

**Sankcie**

1. Členské štáty ustanovia sankcie uplatniteľné pri porušení ustanovení tohto nariadenia a prijímú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich uplatňovania. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto ustanovenia Komisii do 24. augusta 2010 a bezodkladne jej oznámia každú ich následnú zmenu a doplnenie.
2. Medzi typy porušenia, ktoré podliehajú sankciám, patria minimálne tieto typy:
  - a) poskytovanie nepravdivých vyhlásení počas schvaľovacích konaní alebo počas konaní vedúcich k zrušeniu;
  - b) falšovanie výsledkov testov pre typové schválenie;
  - c) neposkytnutie údajov ani technických špecifikácií, ktoré by viedli k zrušeniu alebo odobratiu typového schválenia;
  - d) odmietnutie poskytnúť prístup k informáciám.

## KAPITOLA IV

**PRECHODNÉ A ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA**

## Článok 14

**Zmeny a doplnenia smernice 2007/46/ES**

Smernica 2007/46/ES sa mení a dopĺňa v súlade s prílohou V k tomuto nariadeniu.

## Článok 15

**Zrušenie**

Smernice 2003/102/ES a 2005/66/ES sa zrušujú s účinnosťou od dátumu uvedeného v článku 16 druhom pododseku tohto nariadenia.

Odkazy na zrušené smernice sa považujú za odkazy na toto nariadenie.

## Článok 16

**Nadobudnutie účinnosti**

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 24. novembra 2009 s výnimkou článku 4 ods. 6 a článku 9 ods. 9, ktoré sa uplatňujú odo dňa nadobudnutia účinnosti, a článku 9 ods. 2 až 8, ktoré sa uplatňujú odo dňa stanoveného v uvedených odsekoch.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Štrasburgu 14. januára 2009

Za Európsky parlament  
*predseda*  
H.-G. PÖTTERING

Za Radu  
*predseda*  
A. VONDRA

## ZOZNAM PRÍLOH

- Príloha I Technické ustanovenia na testovanie vozidiel a systémov čelnej ochrany
- Príloha II Minimálne informácie, ktoré má poskytnúť výrobca
- Časť 1 Informačný dokument o typovom schválení ES vozidla s ohľadom na ochranu chodcov
  - Časť 2 Informačný dokument o typovom schválení ES vozidla s ohľadom na vybavenie systémom čelnej ochrany
  - Časť 3 Informačný dokument o typovom schválení ES systému čelnej ochrany, ktorý sa má dodávať ako samostatná technická jednotka
- Príloha III Vzorové osvedčenia typového schválenia ES
- Časť 1 Osvedčenie typového schválenia ES pre typové schválenie vozidla s ohľadom na ochranu chodcov
  - Časť 2 Osvedčenie typového schválenia ES pre typové schválenie vozidla s ohľadom na vybavenie systémom čelnej ochrany
  - Časť 3 Osvedčenie typového schválenia ES pre typové schválenie systému čelnej ochrany, ktorý sa má dodávať ako samostatná technická jednotka
- Príloha IV Značka typového schválenia ES
- Dodatok Príklad značky typového schválenia ES
- Príloha V Zmeny a doplnenia smernice 2007/46/ES



## PRÍLOHA I

## Technické ustanovenia na testovanie vozidiel a systémov čelnej ochrany

1. Na účely tejto prílohy platí nasledujúce vymedzenie pojmov:
  - 1.1. „predná horná hrana kapoty“ je predná časť hornej vonkajšej konštrukcie vozidla vrátane kapoty a blatníkov, horných a bočných častí krytu svetlometu a všetkých na ne pripevnených častí;
  - 1.2. „kontaktná línia predného okraja karosérie“ je geometrické miesto bodov dotykov medzi 1 000 mm dlhou rovnou tyčou a predným povrchom karosérie, keď sa rovnou tyčou udržiavanou v rovnobežnej polohe so zvislou pozdĺžnou rovinou vozidla, sklonenou v uhle 50° smerom dozadu a s dolným koncom 600 mm nad vozovkou, pohybuje priečne pozdĺž predného okraja karosérie tak, že sa jej stále dotýka. V prípade vozidiel s horným povrchom kapoty skloneným v podstate v uhle 50° tak, že rovná tyč vykazuje skôr súvislý alebo viacnásobný než bodový dotyk, sa vzťažná línia stanoví s rovnou tyčou sklonenou v uhle 40° smerom dozadu. Ak má vozidlo tvar, že sa v určitom bočnom mieste dotkne povrchu vozidla najprv spodný okraj rovnej tyče, považujú sa tieto body dotyku v tejto polohe za body kontaktnej línie okraja karosérie. Ak má vozidlo tvar, že sa v určitom bočnom mieste dotkne povrchu vozidla najprv horný okraj rovnej tyče, považuje sa za kontaktnú líniu okraja karosérie v tejto pozdĺžnej polohe geometrická spojka 1 000 mm. Ak sa rovná tyč v priebehu tohto postupu dotkne hornej hrany nárazníka, považuje sa táto hrana na účely tohto nariadenia tiež za predný okraj karosérie;
  - 1.3. „dosah ovinutia 1 000 mm“ je geometrické miesto bodov opísané na čelnom hornom povrchu jedným koncom 1 000 mm dlhej ohybnej pásky udržiavanej vo zvislej pozdĺžnej rovine vozidla a vedenej cez prednú časť kapoty a nárazník. Páska je počas merania stále napnutá, pričom sa jej jeden koniec dotýka vozovky zvisle pod prednou stranou nárazníka a druhý koniec sa dotýka čelného horného povrchu. Vozidlo je v normálnej jazdnej polohe;
  - 1.4. „vrchná strana kapoty“ je vonkajšia konštrukcia, ktorá zahŕňa vrchnú plochu všetkých vonkajších konštrukcií okrem čelného skla, stĺpikov A a konštrukcií za nimi. Zahŕňa preto, no nie je to limitované, kapotu, blatníky, vzduchové otvory, ramená stieračov a dolný rám čelného skla;
  - 1.5. „vrchná strana prednej časti vozidla“ je vonkajšia konštrukcia, ktorá zahŕňa vrchnú plochu všetkých vonkajších konštrukcií okrem čelného skla, stĺpikov A a konštrukcií za nimi;
  - 1.6. „referenčná úroveň plochy, na ktorej vozidlo stojí“ je horizontálna rovina rovnobežná s úrovňou vozovky, predstavujúca úroveň plochy pre vozidlo, ktoré je umiestnené na rovnom povrchu so zatiahnutou ručnou brzdou a nachádza sa vo svojej normálnej jazdnej polohe;
  - 1.7. „normálna jazdná poloha“ je poloha vozidla na vozovke v pohotovostnom stave s pneumatikami nahustenými na odporúčané tlaky, s prednými kolesami v polohe priamo dopredu, s maximálnym množstvom kvapalín potrebných na prevádzku vozidla, so všetkým štandardným vybavením poskytnutým výrobcom vozidla, s hmotnosťou 75 kg umiestnenou na sedadle vodiča a s hmotnosťou 75 kg umiestnenou na prednom sedadle spolujazdca, so zavesením nastaveným na jazdnú rýchlosť 40 km/h alebo 35 km/h v normálnych jazdných podmienkach špecifikovaných výrobcom (najmä pre vozidlá s aktívnym pružením alebo zariadením na automatickú reguláciu výšky);
  - 1.8. „čelné sklo“ je predné zasklenie vozidla, ktoré spĺňa všetky príslušné požiadavky prílohy I k smernici Rady 77/649/EHS z 27. septembra 1977 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa výhľadu vodičov motorových vozidiel (1);
  - 1.9. „kritérium splnenia pre hlavu (HPC)“ je miera zaťaženia hlavy vyjadrená ako maximálne výsledné zrýchlenie hlavy počas určitého časového úseku pri náraze. Vypočíta sa na základe najvyšších hodnôt zrýchlenia vykázaných akcelerometrom v časovom intervale  $t_1 - t_2$  podľa rovnice:

$$HPC = \left[ \frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_1}^{t_2} a \, dt \right]^{2,5} (t_2 - t_1)$$

kde „a“ je výsledné zrýchlenie ako násobok „g“ a „ $t_1$ “ a „ $t_2$ “ sú dva časové momenty (vyjadrené v sekundách) počas nárazu určujúce začiatok a koniec záznamu, pre ktorý je hodnota HPC maximálna. Hodnoty HPC, pri ktorých je časový interval ( $t_1 - t_2$ ) väčší ako 15 ms, sa pri výpočte najvyššej hodnoty neberú do úvahy;

(1) Ú. v. ES L 267, 19.10.1977, s. 1.

- 1.10. „polomer zakrivenia“ je polomer kružnice, ktorý sa najviac približuje k tvaru zaoblenia posudzovaného dielu.
2. Vyžaduje sa vykonanie nasledujúcich testov:
- 2.1. Test s maketou nohy proti nárazníku
- Vyžaduje sa vykonanie jedného z nasledujúcich testov:
- a) test s maketou dolnej časti nohy proti nárazníku:
- Test sa vykonáva s nárazovou rýchlosťou 40 km/h. Maximálny dynamický ohyb kolena nesmie presiahnuť 21,0°, maximálny strihový posun kolena nesmie presiahnuť 6,0 mm a zrýchlenie merané na hornom konci holennej kosti nesmie presiahnuť 200 g;
- b) test s maketou hornej časti nohy proti nárazníku:
- Test sa vykonáva s nárazovou rýchlosťou 40 km/h. Okamžitý súčet nárazových síl v jednom bode časového intervalu nesmie presiahnuť 7,5 kN a ohybový moment pôsobiaci na maketu nesmie prekročiť 510 Nm.
- 2.2. Test s maketou hornej časti nohy proti prednému okraju karosérie
- Test sa vykonáva s nárazovou rýchlosťou 40 km/h. Okamžitý súčet nárazových síl v jednom bode časového intervalu nesmie presiahnuť 5,0 kN a ohybový moment na nárazovej hlavici sa zaznamená a porovná s možnou smernou hodnotou 300 Nm.
- Tento test sa vykonáva len na účely sledovania a všetky výsledky sa musia zaznamenať.
- 2.3. Test s maketou hlavy dieťaťa/hlavy dospelého nízkej postavy proti vrchnej strane kapoty
- Test sa vykonáva s nárazovou rýchlosťou 35 km/h s použitím nárazovej hlavice s hmotnosťou 3,5 kg. HPC nesmie presiahnuť hodnotu 1 000 na 2/3 testovacej plochy kapoty a 2 000 na zvyšnej 1/3 testovacej plochy kapoty.
- 2.4. Test s maketou hlavy dospelého proti čelnému sklu
- Test sa vykonáva s nárazovou rýchlosťou 35 km/h s použitím nárazovej hlavice s hmotnosťou 4,8 kg. HPC sa zaznamená a porovná s možnou smernou hodnotou 1 000.
- Tento test sa vykonáva len na účely sledovania a všetky výsledky sa musia zaznamenať.
3. Vyžaduje sa vykonanie nasledujúcich testov na vozidlách:
- 3.1. Test s maketou nohy proti nárazníku
- Vyžaduje sa vykonanie jedného z nasledujúcich testov:
- a) test s maketou dolnej časti nohy proti nárazníku:
- Test sa vykonáva s nárazovou rýchlosťou 40 km/h. Najväčší uhol ohybu dynamického kolena môže byť najviac 19,0°, najväčší šmykový posun dynamického kolena nesmie prekročiť 6,0 mm a zrýchlenie merané na hornom konci holennej kosti nesmie presiahnuť 170 g.
- Okrem toho výrobca môže stanoviť šírku testu proti nárazníku do celkovej hodnoty 264 mm, pričom zrýchlenie merané v hornej časti holennej kosti nesmie prekročiť 250 g;
- b) test s maketou hornej časti nohy proti nárazníku:
- Test sa vykonáva s nárazovou rýchlosťou 40 km/h. Okamžitý súčet nárazových síl v jednom bode časového intervalu nesmie presiahnuť 7,5 kN a ohybový moment na nárazovej hlavici nesmie prekročiť 510 Nm.

- 3.2. Test s maketou hornej časti nohy proti okraju karosérie
- Test sa vykonáva s nárazovou rýchlosťou do 40 km/h. Okamžitý súčet nárazových síl v jednom bode časového intervalu sa porovná s možným maximom 5,0 kN a ohybový moment na nárazovej hlavici sa porovná s možným maximom 300 Nm.
- Tento test sa vykonáva len na účely sledovania a všetky výsledky sa musia zaznamenať.
- 3.3. Test s maketou hlavy dieťaťa/hlavy dospelého nízkej postavy proti vrchnej strane kapoty
- Test sa vykoná s nárazovou rýchlosťou 35 km/h s použitím nárazovej hlavice s hmotnosťou 3,5 kg. HPC musí vyhovovať požiadavkám bodu 3.5.
- 3.4. Test s maketou hlavy dospelého proti vrchnej strane kapoty
- Test sa vykoná s nárazovou rýchlosťou 35 km/h s použitím nárazovej hlavice s hmotnosťou 4,5 kg. HPC musí vyhovovať požiadavkám bodu 3.5.
- 3.5. Zaznamenané HPC nesmie prekročiť hodnotu 1 000 na jednej polovici testovanej plochy makety hlavy dieťaťa a okrem toho nesmie prekročiť hodnotu 1 000 na 2/3 kombinovaných testovacích plôch makety hlavy dieťaťa a dospelého. Na ostatných plochách nesmie HPC prekročiť hodnotu 1 700 pre obidve makety hlavy.
4. Vyžaduje sa vykonanie nasledujúcich testov:
- 4.1. Referenčný test na zistenie systémového prevádzkového bodu, v ktorom sa aktivuje protiblokovací brzdný systém (ABS).
- 4.2. Test na overenie toho, či je správne spustená prevádzka systému asistenta núdzového brzdenia, aby sa mohli uplatniť maximálne dosiahnuteľné charakteristiky spomalenia vozidla.
5. Vyžaduje sa vykonanie týchto testov na systémoch čelnej ochrany (FPS):
- 5.1. Vyžaduje sa vykonanie jedného z nasledujúcich testov s maketou nohy podľa bodov 5.1.1 alebo 5.1.2:
- 5.1.1. Test s maketou dolnej časti nohy proti FPS
- Všetky testy sa vykonávajú s nárazovou rýchlosťou 40 km/h.
- 5.1.1.1. V prípade FPS schváleného pre montáž do vozidiel, ktoré spĺňajú požiadavky oddielu 2, najväčší uhol ohybu dynamického kolena môže byť najviac 21,0°, najväčší šmykový posun dynamického kolena nesmie prekročiť 6,0 mm a zrýchlenie merané na hornom konci holennej kosti nesmie presiahnuť 200 g.
- 5.1.1.2. V prípade FPS schváleného pre montáž do vozidiel, ktoré spĺňajú požiadavky oddielu 3, najväčší uhol ohybu dynamického kolena môže byť najviac 19,0°, najväčší šmykový posun dynamického kolena nesmie prekročiť 6,0 mm a zrýchlenie merané na hornom konci holennej kosti nesmie presiahnuť 170 g.
- 5.1.1.3. V prípade FPS schváleného pre montáž len na vozidlách, ktoré nespĺňajú požiadavky oddielu 2 ani oddielu 3, možno požiadavky uvedené v bodoch 5.1.1.1 a 5.1.1.2 nahradiť požiadavkami na test uvedenými buď v bode 5.1.1.3.1, alebo v bode 5.1.1.3.2.
- 5.1.1.3.1. Najväčší uhol ohybu dynamického kolena môže byť najviac 24,0°, najväčší šmykový posun dynamického kolena nesmie prekročiť 7,5 mm a zrýchlenie merané na hornom konci holennej kosti nesmie presiahnuť 215 g.
- 5.1.1.3.2. Na vozidle sa vykonáva dvojica testov, jeden test s namontovaným FPS a druhý test bez namontovaného FPS. Každá dvojica testov sa vykonáva na rovnakom mieste podľa dohody s príslušným schvaľovacím orgánom. Zaznamenajú sa hodnoty najväčšieho uhlu ohybu dynamického kolena, najväčšieho šmykového posunu dynamického kolena a zrýchlenie merané na hornom konci holennej kosti. V každom prípade hodnoty zaznamenané pre motorové vozidlo s pripevneným systémom čelnej ochrany nesmú presiahnuť 90 % hodnôt zaznamenaných pri motorovom vozidle bez pripevneného systému čelnej ochrany.

- 5.1.2. Test s maketou hornej časti nohy proti FPS
- Všetky testy sa vykonávajú s nárazovou rýchlosťou 40 km/h.
- 5.1.2.1. Okamžitý súčet nárazových síl v jednom bode časového intervalu nesmie presiahnuť 7,5 kN a ohybový moment pôsobiaci na maketu nesmie prekročiť 510 Nm.
- 5.1.2.2. V prípade FPS schváleného pre montáž len na vozidlách, ktoré nespĺňajú požiadavky oddielu 2 ani oddielu 3, možno požiadavky uvedené v bode 5.1.2.1 nahradiť požiadavkami na test uvedenými buď v bode 5.1.2.2.1, alebo v bode 5.1.2.2.2.
- 5.1.2.2.1. Okamžitý súčet nárazových síl v jednom bode časového intervalu nesmie presiahnuť 9,4 kN a ohybový moment na nárazovej hlavici nesmie prekročiť 640 Nm.
- 5.1.2.2.2. Na vozidle sa vykonáva dvojica testov, jeden test s namontovaným FPS a druhý test bez namontovaného FPS. Každá dvojica testov sa vykonáva na rovnakom mieste podľa dohody s príslušným schvaľovacím orgánom. Zaznamená sa okamžitý súčet nárazových síl a ohybový moment na makete. V každom prípade hodnoty zaznamenané pre motorové vozidlo s pripevneným systémom čelnej ochrany nesmú presiahnuť 90 % hodnôt zaznamenaných pri motorovom vozidle bez pripevneného systému čelnej ochrany.
- 5.2. Test s maketou hornej časti nohy proti prednej hrane FPS
- Test sa vykonáva s nárazovou rýchlosťou 40 km/h. Okamžitý súčet nárazových síl v jednom bode časového intervalu v hornej a dolnej časti nárazovej hlavice nesmie presiahnuť možnú cieľovú hodnotu 5,0 kN a ohybový moment na nárazovej hlavici nesmie prekročiť možnú cieľovú hodnotu 300 Nm. Obe dva výsledky sa musia zaznamenať na účely sledovania.
- 5.3. Test s maketou hlavy dieťaťa/dospelaj osoby nízkej postavy proti FPS
- Tieto testy sa uskutočňujú pri rýchlosti 35 km/h s použitím 3,5 kg makety hlavy dieťaťa/dospelého nízkej postavy. HPC vypočítané z výsledného časového priebehu nesmie ani v jednom prípade prekročiť hodnotu 1 000.
6. Ustanovenia o konštrukcii a inštalácii FPS
- 6.1. Nasledujúce požiadavky platia rovnako pre systémy čelnej ochrany namontované na nových vozidlách a pre systémy čelnej ochrany, ktoré sa majú dodávať ako samostatné technické jednotky určené na montáž na stanovené vozidlá.
- 6.1.1. Súčiastky systému čelnej ochrany sa musia navrhnuť tak, aby najmenší priemer zaoblenia všetkých pevných plôch, ktorých sa môže dotknúť guľa s priemerom 100 mm, bol 5 mm.
- 6.1.2. Celková hmotnosť systému čelnej ochrany vrátane všetkých konzol a upevnení nesmie presiahnuť 1,2 % hmotnosti vozidla, na ktoré je určená, pričom jej maximálna hmotnosť je stanovená na 18 kg.
- 6.1.3. Výška FPS namontovaného na vozidle nesmie byť viac ako o 50 mm väčšia ako výška kontaktnej línie predného okraja karosérie.
- 6.1.4. FPS nesmie zväčšovať šírku vozidla, na ktorom je namontovaný. Ak je celková šírka FPS väčšia než 75 % šírky vozidla, ukončenia FPS musia byť ohnuté smerom k vonkajšej ploche, aby sa riziko zachytenia znížilo na najmenšiu možnú mieru. Táto požiadavka sa považuje za splnenú, ak je FPS vložený alebo integrovaný do karosérie alebo ukončenie FPS je ohnuté tak, že sa nemôže dostať do kontaktu s guľou s priemerom 100 mm, a medzera medzi ukončením FPS a karosériou nie je väčšia ako 20 mm.
- 6.1.5. S výnimkou bodu 6.1.4 medzera medzi komponentmi FPS a pod ním sa nachádzajúcej vonkajšej plochy nesmie prevyšovať 80 mm. Miestne prerušenia celkového obrysu pod ním sa nachádzajúcej karosérie (ako sú otvory mriežky chladiča, nasávače vzduchu a pod.) sa neberú do úvahy.
- 6.1.6. S cieľom zachovať účinnosť nárazníka vozidla nesmie byť pozdĺžna vzdialenosť medzi najprednejšou časťou nárazníka a najprednejšou časťou FPS v žiadnom bode na boku vozidla väčšia ako 50 mm.
- 6.1.7. FPS nesmie výrazne znižovať účinnosť nárazníka. Táto požiadavka sa považuje za splnenú vtedy, keď nárazník prekrývajú najviac dva zvislé komponenty a ani jeden vodorovný komponent FPS.

- 6.1.8. FPS sa nesmie odkláňať dopredu od zvislej roviny. Vrchné časti FPS nesmú v smere nahor alebo dopredu (proti čelnému sklu) prekryvať viac ako o 50 mm kontaktnú líniu predného okraja karosérie vozidla s odmontovaným FPS.
- 6.1.9. Namontovaním FPS sa nesmie porušiť zhoda s požiadavkami typového schválenia vozidla.
7. Odchylné od oddielov 2, 3 a 5 môže príslušný schvaľovací orgán považovať požiadavky na ktorýkoľvek test uvedený v tomto dokumente za splnené prostredníctvom akýchkoľvek ekvivalentných testov vykonaných na základe požiadaviek iného testu podľa tejto prílohy.
-

## PRÍLOHA II

**Minimálne informácie, ktoré má poskytnúť výrobca**

## Časť 1

Informačný dokument o typovom schválení ES vozidla s ohľadom na ochranu chodcov.

## Časť 2

Informačný dokument o typovom schválení ES vozidla s ohľadom na vybavenie systémom čelnej ochrany.

## Časť 3

Informačný dokument o typovom schválení ES systému čelnej ochrany, ktorý sa má dodávať ako samostatná technická jednotka.

## ČASŤ 1

## VZOR

**Informačný dokument č. ... týkajúci sa typového schválenia ES vozidla s ohľadom na ochranu chodcov**

Nasledujúce údaje sa dodávajú v troch vyhotoveniach spolu s obsahom. Akékoľvek výkresy sa dodávajú vo vhodnej mierke vo formáte A 4 alebo sú poskladané na tento formát a sú dostatočne podrobné. Ak sa prikladajú fotografie, sú dostatočne podrobné.

Ak majú systémy, konštrukčné časti alebo samostatné technické celky elektronické riadenie, dodávajú sa informácie týkajúce sa ich výkonu.

## 0. VŠEOBECNÉ PRIPOMIENKY

0.1. Značka (obchodné meno výrobcu):

0.2. Druh:

0.2.1. Obchodný(-é) názov (názvy) [ak je (sú) k dispozícii]:

0.3. Prostriedky identifikácie typu, ak sú vyznačené na vozidle <sup>(b)</sup> <sup>(1)</sup>:

0.3.1. Umiestnenie takeého označenia:

0.4. Kategória vozidla <sup>(c)</sup>:

0.5. Meno a adresa výrobcu:

0.8. Adresa(-y) montážneho(-nych) závodu(-ov):

0.9. Meno a adresa zástupcu výrobcu (ak je):

## 1. VŠEOBECNÉ KONŠTRUKČNÉ CHARAKTERISTIKY VOZIDLA

1.1. Fotografie a/alebo výkresy reprezentatívneho vozidla:

1.6. Umiestnenie a usporiadanie motora:

## 9. KAROSÉRIA

9.1. Typ karosérie:

9.2. Použité materiály a konštrukčné metódy:

9.2.3. Ochrana chodcov

9.2.3.1. Podrobný opis vrátane fotografií a/alebo výkresov vozidla z hľadiska konštrukcie, rozmerov, príslušných referenčných čiar a použitých materiálov prednej časti vozidla (vnútorných a vonkajších). Tento opis obsahuje údaje o každom inštalovanom systéme aktívnej ochrany.

## ČASŤ 2

## VZOR

**Informačný dokument č. ... o typovom schválení ES vozidla s ohľadom na jeho vybavenie systémom čelnej ochrany**

Nasledujúce údaje sa dodávajú v troch vyhotoveniach spolu s obsahom. Akékoľvek výkresy sa dodávajú vo vhodnej mierke vo formáte A 4 alebo sú poskladané na tento formát a sú dostatočne podrobné. Ak sa prikladajú fotografie, sú dostatočne podrobné.

Ak systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky obsahujú špeciálne materiály, dodávajú sa informácie o ich výkone.

## 0. VŠEOBECNÉ PRIPOMIENKY

0.1. Značka (obchodné meno výrobcu):

0.2. Druh:

0.2.1. Obchodný(-é) názov (názvy) [ak je (sú) k dispozícii]:

0.3. Prostriedky identifikácie typu, ak sú vyznačené na vozidle <sup>(b)</sup> <sup>(1)</sup>:

0.3.1. Umiestnenie takeého označenia:

0.4. Kategória vozidla <sup>(c)</sup>:

0.5. Meno a adresa výrobcu:

0.7. Umiestnenie a spôsob pripevnenia značky typového schválenia ES:

0.8. Adresa(-y) montážneho(-nych) závodu(-ov):

0.9. Meno a adresa zástupcu výrobcu (ak je):

## 1. VŠEOBECNÉ KONŠTRUKČNÉ CHARAKTERISTIKY VOZIDLA

1.1. Fotografie a/alebo výkresy reprezentatívneho vozidla:

2. HMOTNOSTI A ROZMERY (v kg a mm) (kde je to možné, odvolať sa na výkres)

2.8. Maximálne technicky prípustná hmotnosť uvádzaná výrobcom:

2.8.1. Hmotnosti pripadajúce na jednotlivé nápravy (max. a min.):

## 9. KAROSÉRIA

9.1. Typ karosérie:

9.24. Systémy čelnej ochrany

9.24.1. Celkové usporiadanie (výkresy alebo fotografie) naznačujúce polohu a pripojenie systémov čelnej ochrany:



- 9.24.2. Výkresy a/alebo fotografie – podľa potreby – mriežok nasávača vzduchu, mriežky chladiča, ozdobného rámu, znakov, emblémov a výklenkov a ostatných vonkajších výčnelkov a častí vonkajšieho povrchu, ktoré možno považovať za kritické (napríklad osvetľovacie zariadenia). Ak súčasti uvedené v prvej vete nie sú kritické, na dokumentačné účely ich možno nahradiť fotografiami doplnenými podľa potreby údajmi o rozmeroch a/alebo sprievodným textom:
- 9.24.3. Všetky požadované podrobnosti o montáži a úplné pokyny vrátane požiadaviek krútiaceho momentu pre skrutkové spoje:
- 9.24.4. Výkres nárazníkov:
- 9.24.5. Výkres podlahovej línie prednej časti vozidla:

## ČASŤ 3

## VZOR

**Informačný dokument č. ... o typovom schválení ES systému čelnej ochrany, ktorý sa má dodávať ako samostatná technická jednotka**

Nasledujúce údaje sa dodávajú v troch vyhotoveniach spolu s obsahom. Akékoľvek výkresy sa dodávajú vo vhodnej mierke vo formáte A 4 alebo sú poskladané na tento formát a sú dostatočne podrobné. Ak sa prikladajú fotografie, sú dostatočne podrobné.

Ak systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky obsahujú špeciálne materiály, dodávajú sa informácie o ich výkone.

## 0. VŠEOBECNÉ PRIPOMIENKY

0.1. Značka (obchodné meno výrobcu):

0.2. Druh:

0.2.1. Obchodný(-é) názov (názvy) [ak je (sú) k dispozícii]:

0.5. Meno a adresa výrobcu:

0.7. Umiestnenie a spôsob pripevnenia značky typového schválenia ES:

0.8. Adresa(-y) montážneho(-nych) závodu(-ov):

0.9. Meno a adresa zástupcu výrobcu (ak je):

## 1. OPIS ZARIADENIA

1.1. Podrobný technický opis (vrátane fotografií či výkresov):

1.2. Návod na zloženie a montáž vrátane potrebných krútiacich momentov:

1.3. Zoznam typov vozidiel, na ktoré sa môže namontovať:

1.4. Akékoľvek obmedzenia pri používaní a podmienky inštalácie:

<sup>(b)</sup> Pokiaľ prostriedok označenia typu obsahuje znaky, ktoré nie sú relevantné s opisom typu vozidla, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka tento informačný dokument, také znaky budú v dokumentácii reprezentované symbolom „?“ (napr. ABC??123??).

<sup>(c)</sup> Klasifikované podľa vymedzenia pojmov uvedeného v oddiele A prílohy II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

<sup>(1)</sup> Nehodiace sa prečiarknite (v prípadoch, keď sa vyplní viac záznamov, nie je potrebné vypustiť nič).

## PRÍLOHA III

**Vzorové osvedčenia typového schválenia ES**

## Časť 1

Osvedčenie typového schválenia ES pre typové schválenie vozidla s ohľadom na ochranu chodcov.

## Časť 2

Osvedčenie typového schválenia ES pre typové schválenie vozidla s ohľadom na vybavenie systémom čelnej ochrany.

## Časť 3

Osvedčenie typového schválenia ES pre typové schválenie systému čelnej ochrany, ktorý sa má dodávať ako samostatná technická jednotka.

## ČASŤ 1

## VZOR

**maximálny formát: A 4 (210 × 297 mm)**

OSVEDČENIE O TYPOVOM SCHVÁLENÍ ES

Odtlačok pečiatky schvaľovacieho orgánu ES

Oznámenie o:

- typovom schválení ES <sup>(1)</sup>
- rozšírení typového schválenia ES <sup>(1)</sup>
- odmietnutí typového schválenia ES <sup>(1)</sup>
- odobratí typového schválenia ES <sup>(1)</sup>

pre typ vozidla vzhľadom na ochranu chodcov

vzhľadom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 zo 14. januára 2009, ktoré sa vykonáva ...

naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. .../... <sup>(2)</sup>.

Číslo typového schválenia ES:

Dôvod rozšírenia:

## ODDIEL I

- 0.1. Značka (obchodné meno výrobcu):
- 0.2. Druh:
  - 0.2.1. Obchodný(-é) názov (názvy) [ak je (sú) k dispozícii]:
- 0.3. Prostriedky identifikácie typu, ak sú vyznačené na vozidle <sup>(3)</sup>:
  - 0.3.1. Umiestnenie takého označenia:
- 0.4. Kategória vozidla <sup>(4)</sup>:
- 0.5. Meno a adresa výrobcu:
- 0.8. Adresa(-y) montážneho(-ych) závodu(-ov):
- 0.9. Meno a adresa zástupcu výrobcu (ak je ustanovený):

## ODDIEL II

1. Dopĺňujúce informácie (kde je to potrebné) (pozri dodatok)
2. Technická služba zodpovedná za vykonávanie testov:
3. Dátum vydania protokolu o teste:
4. Číslo protokolu o teste:

<sup>(1)</sup> Nehodiace sa prečiarknite.

<sup>(2)</sup> Vložte číslo zmeneného a doplneného nariadenia.

<sup>(3)</sup> Pokiaľ prostriedok označenia typu obsahuje znaky, ktoré nie sú relevantné s opisom typu vozidla, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka tento informačný dokument, také znaky budú v dokumentácii reprezentované symbolom „?“ (napr. ABC??123??).

<sup>(4)</sup> Ako je definované v oddiele A prílohy II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

5. Poznámky (pokiaľ sú) (pozri dodatok):
6. Miesto:
7. Dátum:
8. Podpis:

Prílohy: Schvaľovacia dokumentácia.  
Správa o teste.

Dodatok k osvedčeniu o typovom schválení ES č. ... týkajúci sa typového schválenia vozidla s ohľadom na ochranu chodcov vzhľadom na nariadenie (ES) č. 78/2009

1. Doplňujúce informácie
  - 1.1. Stručný opis typu vozidla vzhľadom na jeho konštrukciu, rozmery, obloženie a materiály:
  - 1.2. Umiestnenie motora: predné/zadné/centrálne <sup>(1)</sup>
  - 1.3. Pohon: predný náhon/zadný náhon <sup>(1)</sup>
  - 1.4. Hmotnosť vozidla predloženého na testy [v zmysle bodu 1.7 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 78/2009]:
    - predná náprava:
    - zadná náprava:
    - spolu:
  - 1.5. Výsledky testov podľa požiadaviek prílohy I k nariadeniu (ES) č. 78/2009:
    - 1.5.1. Výsledky testov oddielu 2:

Test	Zaznamenaná hodnota		Vyhovuje/ Nevyhovuje <sup>(1)</sup>
Test s maketou dolnej časti nohy proti nárazníku (ak bol vykonaný)	úhol ohybu	..... stupňov	
	šmykový posun	..... mm	
	zrýchlenie na holennej kosti	..... g	
Test s maketou hornej časti nohy proti nárazníku (ak bol vykonaný)	súčet nárazových síl	..... kN	
	moment ohybu	..... Nm	
Test s maketou hornej časti nohy proti prednej hornej hrane kapoty	súčet nárazových síl	..... kN	<sup>(2)</sup>
	moment ohybu	..... Nm	<sup>(2)</sup>
Test s maketou hlavy dieťaťa/hlavy dospelého nízkej postavy (3,5 kg) proti vrchnej strane kapoty	hodnoty HPC v zóne A [12 výsledkov <sup>(3)</sup> ]		
	hodnoty HPC v zóne B [6 výsledkov <sup>(3)</sup> ]		
Maketa hlavy dospelého (4,8 kg) proti čelnému sklu	hodnoty HPC [5 výsledkov <sup>(3)</sup> ]		<sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> V súlade s hodnotami určenými v oddiele 2 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 78/2009.

<sup>(2)</sup> Len na účely sledovania.

<sup>(3)</sup> Podľa Komisie [vykonávacie právne predpisy].

<sup>(1)</sup> Nehodiace sa prečiarknite.

## 1.5.2. Výsledky testov oddielu 3:

Test	Zaznamenaná hodnota		Vyhovuje/ Nevyhovuje <sup>(1)</sup>
Test s maketou dolnej časti nohy proti nárazníku (ak bol vykonaný)	uhol ohybu	..... stupňov	
	šmykový posun	..... mm	
	zrýchlenie na holennej kosti	..... g	
Test s maketou hornej časti nohy proti nárazníku (ak bol vykonaný)	súčet nárazových síl	..... kN	
	moment ohybu	..... Nm	
Test s maketou hornej časti nohy proti prednej hornej hrane kapoty	súčet nárazových síl	..... kN	<sup>(2)</sup>
	moment ohybu	..... Nm	<sup>(2)</sup>
Test s maketou hlavy dieťaťa/hlavy dospelého nízkej postavy (3,5 kg) proti vrchnej strane kapoty	hodnoty HPC [9 výsledkov <sup>(3)</sup> ]		
Test s maketou hlavy dospelého (4,5 kg) proti vrchnej strane kapoty	hodnoty HPC [9 výsledkov <sup>(3)</sup> ]		

<sup>(1)</sup> V súlade s hodnotami určenými v oddiele 3 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 78/2009.

<sup>(2)</sup> Len na účely sledovania.

<sup>(3)</sup> Podľa Komisie [vykonávacie právne predpisy].

Poznámky: (napr. platné pre vozidlá s ľavostranným a pravostranným riadením).

## 1.5.3. Požiadavky oddielu 4:

Podrobné informácie o dodávanom systéme asistenta núdzového brzdenia <sup>(1)</sup>	
Poznámky <sup>(2)</sup>	

<sup>(1)</sup> Uveďte podrobné informácie o spôsobe prevádzkovania systému.

<sup>(2)</sup> Uveďte podrobné informácie o testoch vykonaných pri overovaní systému.

## ČASŤ 2

## VZOR

**maximálny formát: A 4 (210 × 297 mm)**

OSVEDČENIE O TYPOVOM SCHVÁLENÍ ES

Odtlačok pečiatky schvaľovacieho orgánu ES

Oznámenie o:

- typovom schválení ES <sup>(1)</sup>
- rozšírení typového schválenia ES <sup>(1)</sup>
- odmietnutí typového schválenia ES <sup>(1)</sup>
- odobratí typového schválenia ES <sup>(1)</sup>

pre typ vozidla vzhľadom na vybavenie systémom čelnej ochrany

vzhľadom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 zo 14. januára 2009, ktoré sa vykonáva ...

naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. .../... <sup>(2)</sup>.

Číslo typového schválenia ES:

Dôvod rozšírenia:

## ODDIEL I

- 0.1. Značka (obchodné meno výrobcu):
- 0.2. Druh:
  - 0.2.1. Obchodný(-é) názov (názvy) [ak je (sú) k dispozícii]:
- 0.3. Prostriedky identifikácie typu, ak sú vyznačené na vozidle <sup>(3)</sup>:
  - 0.3.1. Umiestnenie takého označenia:
- 0.4. Kategória vozidla <sup>(4)</sup>:
- 0.5. Meno a adresa výrobcu:
- 0.7. Umiestnenie a spôsob pripevnenia značky typového schválenia ES:
- 0.8. Adresa(-y) montážneho(-ych) závodu(-ov):
- 0.9. Meno a adresa zástupcu výrobcu (ak je ustanovený):

<sup>(1)</sup> Nehodiace sa prečiarknite.

<sup>(2)</sup> Vložte číslo zmeneného a doplneného nariadenia.

<sup>(3)</sup> Pokiaľ prostriedok označenia typu obsahuje znaky, ktoré nie sú relevantné s opisom typu vozidla, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka tento informačný dokument, také znaky budú v dokumentácii reprezentované symbolom „?“ (napr. ABC??123??).

<sup>(4)</sup> Ako je definované v oddiele A prílohy II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

## ODDIEL II

1. Doplňujúce informácie (kde je to potrebné): pozri dodatok
2. Technická služba zodpovedná za vykonávanie testov:
3. Dátum vydania protokolu o teste:
4. Číslo protokolu o teste:
5. Poznámky (ak nejaké sú): pozri dodatok
6. Miesto:
7. Dátum:
8. Podpis:

Prílohy: Schvaľovacia dokumentácia.  
Správa o teste.

Dodatok k osvedčeniu o typovom schválení ES č. ... týkajúci sa typového schválenia vozidla s ohľadom na vybavenie systémom čelnej ochrany vzhľadom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009

1. Dodatočné informácie
2. Poznámky:
3. Výsledky testov podľa požiadaviek oddielu 5 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 78/2009

Test	Zaznamenaná hodnota		Vyhovuje/ Nevyhovuje
Test s maketou dolnej časti nohy proti systému čelnej ochrany — 3 polohy testovania (ak bol vykonaný)	uhol ohybu	..... stupňov	
	šmykový posun	..... mm	
	zrýchlenie na holennej kosti	..... g	
Test s maketou hornej časti nohy proti systému čelnej ochrany — 3 polohy testovania (ak bol vykonaný)	súčet nárazových síl	..... kN	
	moment ohybu	..... Nm	
Test s maketou hornej časti nohy proti vodiacej hrane systému čelnej ochrany — 3 polohy testovania (len sledovanie)	súčet nárazových síl	..... kN	
	moment ohybu	Nm	
Test s maketou hlavy dieťaťa/dospelého človeka (3,5 kg) nízkej postavy so systémom čelnej ochrany	hodnoty HPC (minimálne 3 hodnoty)		



## ČASŤ 3

## VZOR

**maximálny formát: A 4 (210 × 297 mm)**

OSVEDČENIE O TYPOVOM SCHVÁLENÍ ES

Odtlačok pečiatky schvaľovacieho orgánu ES

Oznámenie o:

- typovom schválení ES <sup>(1)</sup>
- rozšírení typového schválenia ES <sup>(1)</sup>
- odmietnutí typového schválenia ES <sup>(1)</sup>
- odobratí typového schválenia ES <sup>(1)</sup>

pre typ vozidla vzhľadom na vybavenie systémom čelnej ochrany, ktorý sa má dodávať ako samostatná technická jednotka vzhľadom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 zo 14. januára 2009, ktoré sa vykonáva ... naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. .../... <sup>(2)</sup>.

Číslo typového schválenia ES:

Dôvod rozšírenia:

## ODDIEL I

- 0.1. Značka (obchodné meno výrobcu):
- 0.2. Druh:
- 0.3. Spôsob označenia typu, ak je vyznačený na systéme čelnej ochrany <sup>(3)</sup>:
  - 0.3.1. Umiestnenie takého označenia:
- 0.5. Meno a adresa výrobcu:
- 0.7. Umiestnenie a spôsob pripevnenia homologizačnej značky:
- 0.8. Adresa(-y) montážneho(-nych) závodu(-ov):
- 0.9. Meno a adresa zástupcu výrobcu (ak je ustanovený):

## ODDIEL II

1. Dodatočné údaje: pozri dodatok
2. Technická služba zodpovedná za vykonávanie testov:
3. Dátum vydania protokolu o teste:

<sup>(1)</sup> Nehodiace sa prečiarknite.

<sup>(2)</sup> Vložte číslo zmeneného a doplneného nariadenia.

<sup>(3)</sup> Pokiaľ prostriedok označenia typu obsahuje znaky, ktoré nie sú relevantné s opisom typu vozidla, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, ktorých sa týka tento informačný dokument, také znaky budú v dokumentácii reprezentované symbolom „?“ (napr. ABC??123??).

4. Číslo protokolu o teste:
5. Poznámky (ak nejaké sú): pozri dodatok
6. Miesto:
7. Dátum:
8. Podpis:

Prílohy: Schvaľovacia dokumentácia.  
Správa o teste.

Dodatok k osvedčeniu o typovom schválení ES č. ... týkajúci sa typového schválenia typu systému čelnej ochrany, ktorý sa má dodávať ako samostatná technická jednotka vzhľadom na nariadenie (ES) č. 78/2009

1. Doplnujúce informácie
  - 1.1. Spôsob pripevnenia:
  - 1.2. Návod na zloženie a montáž:
  - 1.3. Zoznam motorových vozidiel, na ktoré sa dá namontovať systém čelnej ochrany, akékoľvek obmedzenia použitia a nevyhnutné podmienky montáže:  
.....
2. Poznámky:
3. Výsledky testov podľa požiadaviek oddielu 5 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 78/2009

Test	Zaznamenaná hodnota		Vyhovuje/ Nevyhovuje
Test s maketou dolnej časti nohy proti systému čelnej ochrany — 3 polohy testovania (ak bol vykonaný)	uhol ohybu	..... stupňov	
	šmykový posun	..... mm	
	zrýchlenie na holennej kosti	..... g	
Test s maketou hornej časti nohy proti systému čelnej ochrany — 3 polohy testovania (ak bol vykonaný)	súčet nárazových síl	..... kN	
	moment ohybu	..... Nm	
Test s maketou hornej časti nohy proti vodiacej hrane systému čelnej ochrany — 3 polohy testovania (len sledovanie)	súčet nárazových síl	..... kN	
	moment ohybu	Nm	
Test s maketou hlavy dieťaťa/dospelého človeka (3,5 kg) nízkej postavy so systémom čelnej ochrany	hodnoty HPC (minimálne 3 hodnoty)		

## PRÍLOHA IV

## ZNAČKA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA ES

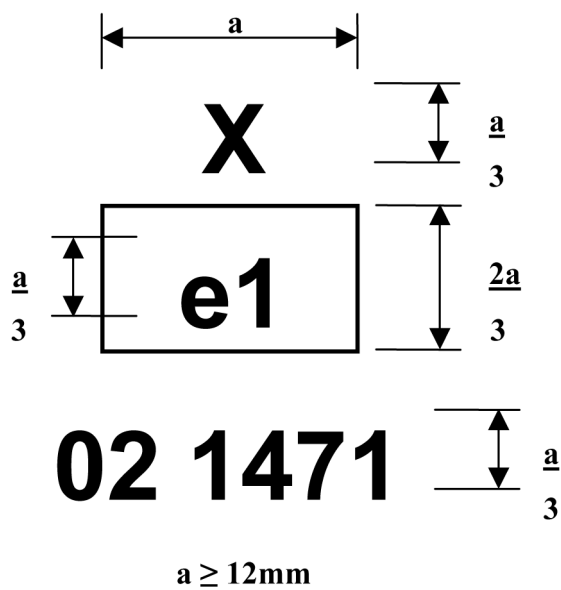
1. Táto značka sa skladá:
  - 1.1. z malého písmena „e“ v obdĺžniku, za ktorým nasleduje rozlišovacie písmeno (-ná) alebo číslo členského štátu, ktorý udelil typové schválenie ES:

—	1	pre Nemecko
—	2	pre Francúzsko
—	3	pre Taliansko
—	4	pre Holandsko
—	5	pre Švédsko
—	6	pre Belgicko
—	7	pre Maďarsko
—	8	pre Českú republiku
—	9	pre Španielsko
—	11	pre Spojené kráľovstvo
—	12	pre Rakúsko
—	13	pre Luxembursko
—	17	pre Fínsko
—	18	pre Dánsko
—	19	pre Rumunsko
—	20	pre Poľsko
—	21	pre Portugalsko
—	23	pre Grécko
—	24	pre Írsko
—	26	pre Slovinsko
—	27	pre Slovensko
—	29	pre Estónsko
—	32	pre Lotyšsko
—	34	pre Bulharsko
—	36	pre Litvu
—	49	pre Cyprus
—	50	pre Maltu.
  - 1.2. V blízkosti obdĺžnika „základné schvaľovacie číslo“ obsiahnuté na štvrtom mieste v čísle typového schválenia uvedeného v prílohe VII k smernici 2007/46/ES, pred ktorým sú dve číslice označujúce poradové číslo pridelené najnovšej veľkej technickej zmene tohto nariadenia v deň udelenia typového schválenia ES. Poradové číslo v tomto nariadení je 02.
  - 1.3. Nasledujúce dodatočné písmená nachádzajúce sa pod obdĺžnikom:
    - 1.3.1. „A“ znamená, že systém čelnej ochrany bol schválený v súlade s požiadavkami bodu 5.1.1.1 prílohy I a je vhodný na montáž do vozidiel, ktoré spĺňajú požiadavky oddielu 2 prílohy I.
    - 1.3.2. „B“ znamená, že systém čelnej ochrany bol schválený v súlade s požiadavkami bodu 5.1.1.2 prílohy I a je vhodný na montáž do vozidiel, ktoré spĺňajú požiadavky oddielu 3 prílohy I.

- 1.3.3. „X“ znamená, že systém čelnej ochrany bol schválený pre test makety nohy za podmienok stanovených v bodoch 5.1.1.3 alebo 5.1.2.2 prílohy I a je vhodný len na montáž na vozidlá, ktoré nespĺňajú požiadavky oddielu 2 ani oddielu 3 prílohy I.
  - 1.4. Značka typového schválenia ES je jasne čitateľná a nezmazateľná a zreteľne viditeľná, keď je pripevnená na vozidle.
  - 1.5. Príklad značky schválenia je uvedený v dodatku k tejto prílohe.
-

## Dodatok

## Príklad značky typového schválenia ES



V prípade zariadenia so zobrazenou značkou typového schválenia ES ide o systém čelnej ochrany typovo schválený v Nemecku (e1) podľa tohto nariadenia (02) pod základným schvaľovacím číslom 1471.

Písmeno „X“ znamená, že systém čelnej ochrany bol schválený pre test makety nohy za podmienok stanovených v bodoch 5.1.1.3 alebo 5.1.2.2 prílohy I.

## PRÍLOHA V

## Zmeny a doplnenia smernice 2007/46/ES

Smernica 2007/46/ES sa mení a dopĺňa takto:

1. príloha I oddiel 9.24 sa nahrádza takto:

„9.24. Systémy čelnej ochrany

9.24.1. Celkové usporiadanie (výkresy alebo fotografie) naznačujúce polohu a pripojenie systémov čelnej ochrany:

9.24.2. Výkresy a/alebo fotografie – podľa potreby – mriežok nasávača vzduchu, mriežky chladiča, ozdobného rámu, znakov, emblémov a výklenkov a ostatných vonkajších výčnelkov a častí vonkajšieho povrchu, ktoré možno považovať za kritické (napríklad osvetľovacie zariadenia). Ak súčasti uvedené v prvej vete nie sú kritické, na dokumentačné účely ich možno nahradiť fotografiami doplnenými podľa potreby údajmi o rozmeroch a/alebo sprievodným textom:

9.24.3. Všetky požadované podrobnosti o montáži a úplné pokyny vrátane požiadaviek krútiaceho momentu pre skrutkové spoje:

9.24.4. Výkres nárazníkov:

9.24.5. Výkres podlahovej línie prednej časti vozidla:“;

2. v prílohe III časti I bode A sa znenie oddielu 9.24 nahrádza takto:

„9.24. Systémy čelnej ochrany

9.24.1. Celkové usporiadanie (výkresy alebo fotografie) naznačujúce polohu a pripojenie systémov čelnej ochrany:

9.24.3. Všetky požadované podrobnosti o montáži a úplné pokyny vrátane požiadaviek krútiaceho momentu pre skrutkové spoje:“;

3. príloha IV sa mení a dopĺňa takto:

a) v časti I:

i) bod 58 sa nahrádza takto:

„58. Ochrana chodcov	nariadenie (ES) č. 78/2009	Ú. v. EÚ L 35, 4.2.2009, s. 1	X				X“						
----------------------	----------------------------	-------------------------------	---	--	--	--	----	--	--	--	--	--	--

ii) poznámka pod čiarou č. 7 sa vypúšťa;

iii) bod 60 sa vypúšťa;

b) v dodatku:

i) bod 58 sa nahrádza takto:

„58. Ochrana chodcov	nariadenie (ES) č. 78/2009	Ú. v. EÚ L 35, 4.2.2009, s. 1	N/A (*)
----------------------	----------------------------	-------------------------------	---------

(\*) Akýkoľvek systém čelnej ochrany dodaný spolu s vozidlom musí spĺňať požiadavky nariadenia (ES) č. 78/2009, musí byť dodaný s číslom typového schválenia a označený zodpovedajúcim spôsobom.“;

ii) bod 60 sa vypúšťa;

4. v prílohe VI sa dodatok mení a dopĺňa takto:

a) bod 58 sa nahrádza takto:

„58.	Ochrana chodcov	nariadenie (ES) č. 78/2009“		
------	-----------------	-----------------------------	--	--

b) bod 60 sa vypúšťa;

5. príloha XI sa mení a dopĺňa takto:

a) v dodatku 1:

i) bod 58 sa nahrádza takto:

„58.	Ochrana chodcov	nariadenie (ES) č. 78/2009	X	N/A (*)						
------	-----------------	----------------------------	---	---------	--	--	--	--	--	--

(\*) Akýkoľvek systém čelnej ochrany dodaný spolu s vozidlom musí spĺňať požiadavky nariadenia (ES) č. 78/2009, musí byť dodaný s číslom typového schválenia a označený zodpovedajúcim spôsobom.“;

ii) bod 60 sa vypúšťa;

b) v dodatku 2:

i) bod 58 sa nahrádza takto:

„58.	Ochrana chodcov	nariadenie (ES) č. 78/2009	N/A		N/A“					
------	-----------------	----------------------------	-----	--	------	--	--	--	--	--

ii) bod 60 sa vypúšťa;

c) v dodatku 3:

i) bod 58 sa nahrádza takto:

„58.	Ochrana chodcov	nariadenie (ES) č. 78/2009								X“
------	-----------------	----------------------------	--	--	--	--	--	--	--	----

ii) bod 60 sa vypúšťa;

d) v dodatku 4:

i) bod 58 sa nahrádza takto:

„58.	Ochrana chodcov	nariadenie (ES) č. 78/2009			N/A (*)					
------	-----------------	----------------------------	--	--	---------	--	--	--	--	--

(\*) Akýkoľvek systém čelnej ochrany dodaný spolu s vozidlom musí spĺňať požiadavky nariadenia (ES) č. 78/2009, musí byť dodaný s číslom typového schválenia a označený zodpovedajúcim spôsobom.“;

ii) bod 60 sa vypúšťa.