

I

(Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění je povinné)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 78/2009

ze dne 14. ledna 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

(Text s významem pro EHP)

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) Vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, ve kterém musí být zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Za tímto účelem existuje systém ES schvalování typu motorových vozidel. Technické předpisy pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska ochrany chodců by měly být harmonizovány, aby se zabránilo stanovení odlišných požadavků v jednotlivých členských státech a aby se zajistilo řádné fungování vnitřního trhu.

(2) Toto nařízení je jedním ze zvláštních právních aktů v rámci postupu ES 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⁾. Aby mohlo být dosaženo cílů uvedených v 1. bodě odůvodnění tohoto nařízení, měly by být změněny přílohy I, III, IV, VI a XI směrnice 2007/46/ES.

(3) Ze zkušenosti vyplývá, že právní předpisy v oblasti motorových vozidel často obsahují velmi podrobná technická ustanovení. Je proto vhodné přijmout nařízení namísto směrnice, aby se zabránilo vzniku rozporů mezi prováděcími opatřeními a zbytečnému množství právních předpisů v členských státech, jelikož nebude potřeba provedení ve vnitrostátních právních předpisech. 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 ⁽⁴⁾ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/66/ES ze dne 26. října 2005 o použití systémů čelní ochrany na motorových vozidlech ⁽⁵⁾, která stanoví požadavky na montáž a použití systémů čelní ochrany na vozidlech, a tedy úroveň ochrany chodců, by proto měly být nahrazeny tímto nařízením, aby byla zajištěna soudržnost v této oblasti. K tomu je nutné, aby členské státy zrušily právní předpisy, kterými se zrušované směrnice provádějí ve vnitrostátním právu.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 211, 19.8.2008, s. 9.

⁽²⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 18. června 2008 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 16. prosince 2008.

⁽³⁾ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

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

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 309, 25.11.2005, s. 37.

- (4) Ukázalo se, že požadavky na druhou etapu provádění směrnice 2003/102/ES nejsou proveditelné. V této souvislosti článek 5 uvedené směrnice požadoval, aby Komise předložila potřebné návrhy, které by vyřešily problémy proveditelnosti těchto požadavků a eventuálně využily systémy aktivní bezpečnosti a zároveň zajistily, aby nedošlo ke snížení úrovně bezpečnosti poskytované nechráněným účastníkům silničního provozu.
- (5) Ze studie, kterou Komise zadala, vyplývá, že ochranu chodců lze výrazně zlepšit požadavkem na kombinaci pasivních a aktivních opatření, která nabízejí vyšší úroveň ochrany než dřívější ustanovení. Studie zejména ukazuje na to, že systém aktivní bezpečnosti, totiž systém asistence při brzdění v kombinaci se změnami požadavků na pasivní bezpečnost, výrazně zvýší úroveň ochrany chodců. Stanovení povinnosti instalovat v nových motorových vozidlech systémy asistence při brzdění je proto vhodné. Tím by však neměly být nahrazeny, nýbrž pouze doplněny, systémy pasivní bezpečnosti s vysokou úrovní ochrany.
- (6) Vozidla vybavená systémy pro prevenci střetů nemusí splňovat některé požadavky stanovené tímto nařízením v rozsahu, v jakém budou schopna zabránit střetům s chodci namísto pouhého zmírnění následků těchto střetů. Ukázalo se, že použití takovéto technologie, že její použití může účinně zabránit střetům s chodci a ostatními nechráněnými účastníky silničního provozu, může Komise předložit návrhy na změnu tohoto nařízení umožňující použití systémů pro prevenci střetů.
- (7) Vzhledem k tomu, že je v silničním provozu ve městech používán stále větší počet těžších vozidel, je vhodné, aby se předpisy v oblasti ochrany chodců nevztahovaly pouze na vozidla s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg, nýbrž po uplynutí omezeného přechodného období rovněž na vozidla kategorie M₁ a kategorie N₁, která uvedený hmotnostní limit převyšují.
- (8) V zájmu zlepšení ochrany chodců v co nejbližší době by výrobci, kteří chtějí žádat o schválení typu v souladu s novými požadavky ještě před tím, než tyto požadavky budou povinné, měli by mít možnost tak učinit, pokud jsou již v platnosti potřebná prováděcí opatření.
- (9) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi⁽¹⁾.
- (10) Zejména je třeba zmocnit Komisi k přijetí technických ustanovení o uplatňování požadavků na zkoušky a prováděcích opatření založených na výsledcích vyhodnocování. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, včetně jeho doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (11) V zájmu zajištění plynulého přechodu od ustanovení směrnice 2003/102/ES a 2005/66/ES k tomuto nařízení je třeba použitelnost tohoto nařízení odložit o určitou dobu po jeho vstupu v platnost.
- (12) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž uskutečnění vnitřního trhu zavedením společných technických požadavků v oblasti ochrany chodců, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu rozsahu tohoto nařízení lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

PŘEDMĚT, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví požadavky na konstrukci a fungování vozidel a systémů čelní ochrany s cílem snížit počet a závažnost zranění chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu, do kterých narazí vozidla svou přední částí, jakož i zabránit těmto střetům.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na
 - a) motorová vozidla kategorie M₁ podle definice v čl. 3 odst. 11 směrnice 2007/46/ES a v části A bodě 1 přílohy II uvedené směrnice s výhradou odstavce 2 tohoto článku;
 - b) motorová vozidla kategorie N₁ podle definice v čl. 3 odst. 11 směrnice 2007/46/ES a v části A bodě 2 přílohy II uvedené směrnice s výhradou odstavce 2 tohoto článku;

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

c) systémy čelní ochrany montované na vozidla uvedená v písmenech a) a b) jako původní vybavení nebo dodávané jako samostatné technické celky určené k montáži do těchto vozidel.

2. Části 2 a 3 přílohy I tohoto nařízení se nepoužijí na

a) vozidla kategorie N_1 a

b) vozidla kategorie M_1 , která jsou odvozena od vozidel kategorie N_1 a maximální hmotností převyšující 2 500 kg,

u nichž se R-bod sedadla řidiče nachází buď před přední nápravou, nebo podélně za příčnou střednicí přední nápravy o maximálně 1 100 mm.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „sloupkem A“ přední vnější podpěra střechy, vedoucí od podvozku ke střeše vozidla;
- 2) „systémem asistence při brzdění“ funkce brzdového systému, která odvodí případ nouzového brzdění od charakteru řídičova požadavku na brzdění a za takových podmínek:
 - a) pomáhá řidiči dosáhnout maximálního dosažitelného brzděného zpomalení nebo
 - b) postačuje k aktivaci úplného cyklu protiblokovacího brzdového systému (ABS);
- 3) „nárazníkem“ jakákoliv přední spodní vnější část konstrukce vozidla, s výjimkou jakéhokoliv systému čelní ochrany, včetně upevňovacích prvků, která je určena k ochraně vozidla při čelním střetu v nízké rychlosti s jiným vozidlem;
- 4) „systémem čelní ochrany“ samostatná konstrukce nebo samostatné konstrukce, jako např. pevný ochranný rám nebo přídatný nárazník, které jsou společně s nárazníkem, jenž je součástí původního vybavení, určeny k ochraně vnějšího povrchu vozidla před poškozením v případě střetu s předmětem, s výjimkou konstrukcí s hmotností menší než 0,5 kg, určených pouze k ochraně světel;
- 5) „maximální hmotností“ maximální technicky přípustná hmotnost plně naloženého vozidla udávaná výrobcem podle bodu 2.8 přílohy I směrnice 2007/46/ES;
- 6) „vozidla kategorie N_1 odvozenými od kategorie M_1 “ vozidla kategorie N_1 , která mají v části před sloupky A stejnou základní konstrukci a tvar jako původní vozidla kategorie M_1 ;

7) „vozidla kategorie M_1 odvozenými od kategorie N_1 “ vozidla kategorie M_1 , která mají v části před sloupky A stejnou základní konstrukci a tvar jako původní vozidla kategorie N_1 .

KAPITOLA II

POVINNOSTI VÝROBCŮ

Článek 4

Technické požadavky

1. V souladu s článkem 9 výrobci zajistí, aby vozidla uváděná na trh byla vybavena systémem asistence při brzdění schváleným pro daný typ v souladu s požadavky části 4 přílohy I a aby tato vozidla splňovala požadavky stanovené v části 2 nebo 3 přílohy I.

2. V souladu s článkem 10 výrobci zajistí, aby systémy čelní ochrany, buď montované na vozidla uváděná na trh jako původní vybavení nebo dodávané jako samostatné technické celky, splňovaly požadavky stanovené v částech 5 a 6 přílohy I.

3. Výrobci poskytnou schvalovacím orgánům příslušné údaje o požadavcích na vozidlo a systém čelní ochrany a o podmínkách zkoušek. Mezi těmito údaji musí být rovněž informace požadované pro účely kontroly fungování jakýchkoli zařízení aktivní bezpečnosti instalovaných ve vozidle.

4. V případě systémů čelní ochrany dodávaných jako samostatné technické celky výrobci poskytnou schvalovacím orgánům příslušné údaje o požadavcích na tyto systémy a podmínkách zkoušek.

5. Systémy čelní ochrany jako samostatné technické celky nesmějí být distribuovány, nabízeny k prodeji ani prodávány, jestliže k nim není připojen seznam typů vozidel, pro něž byl systém čelní ochrany schválen, a srozumitelné pokyny k montáži. Pokyny k montáži musí obsahovat konkrétní návod na připevnění včetně způsobů uchycení pro vozidla, pro něž byl celek schválen, aby bylo možné připevnit schválené konstrukční části na vozidlo způsobem, jenž je v souladu s příslušnými ustanoveními části 6 přílohy I.

6. Komise přijme prováděcí opatření stanovující technické požadavky pro použití požadavků uvedených v příloze I. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení včetně jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 40 odst. 2 směrnice 2007/46/ES.

Článek 5

Žádost o ES schválení typu

1. Žádá-li výrobce o ES schválení typu pro typ vozidla z hlediska ochrany chodců, předloží schvalovacímu orgánu informační dokument vyhotovený v souladu se vzorem stanoveným v části I přílohy II.

Technické zkušebně provádějící zkoušky pro schválení typu předá výrobce vozidlo reprezentativní pro typ vozidla, který má být schválen.

2. Žádá-li výrobce o ES schválení typu pro typ vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany, předloží schvalovacímu orgánu informační dokument vyhotovený v souladu se vzorem stanoveným v části 2 přílohy II.

Technické zkušebně provádějící zkoušky pro schválení typu předá výrobce vozidlo reprezentativní pro typ vozidla s namontovaným systémem čelní ochrany, který má být schválen. Na požádání musí výrobce technické zkušebně předat rovněž specifické konstrukční části nebo vzorky použitých materiálů.

3. Žádá-li výrobce o ES schválení typu pro typ systému čelní ochrany jako samostatného technického celku, předloží schvalovacímu orgánu informační dokument vyhotovený v souladu se vzorem stanoveným v části 3 přílohy II.

Technické zkušebně provádějící zkoušky pro schválení typu předá výrobce jeden vzorek typu systému čelní ochrany, který má být schválen. Bude-li to zkušebna považovat za nutné, může požádat o další vzorky. Vzorky musí být zřetelně a nesmazatelně označeny obchodní firmou nebo značkou žadatele a označením typu. Výrobce přijme opatření pro pozdější povinné uvedení značky ES schválení typu.

KAPITOLA III

POVINNOSTI ORGÁNŮ ČLENSKÝCH STÁTŮ

Článek 6

Udělení ES schválení typu

1. Jsou-li splněny příslušné požadavky, udělí schvalovací orgán ES schválení typu a vydá číslo schválení typu v souladu se systémem číslování stanoveným v příloze VII směrnice 2007/46/ES.

2. Pro účely části 3 tohoto čísla schválení typu se použije jedno z následujících písmen:

- a) Pro schvalování vozidel s ohledem na ochranu chodců:
- „A“ pokud vozidlo splňuje požadavky části 2 přílohy I,
 - „B“ pokud vozidlo splňuje požadavky části 3 přílohy I.

b) Pro schválení vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany nebo schválení systému čelní ochrany dodávaného jako samostatný technický celek:

- „A“ pokud systém čelní ochrany splňuje požadavky části 5 přílohy I s ohledem na použití bodů 5.1.1.1, 5.1.2.1, 5.2 a 5.3 této přílohy,
- „B“ pokud systém čelní ochrany splňuje požadavky části 5 přílohy I s ohledem na použití bodů 5.1.1.2, 5.1.2.1, 5.2 a 5.3 této přílohy,
- „X“ pokud systém čelní ochrany splňuje požadavky části 5 přílohy I s ohledem na použití bodů 5.1.1.3, 5.1.2.2, 5.2 a 5.3 této přílohy.

3. Schvalovací orgán nepřidělí stejné číslo jinému typu vozidla nebo systému čelní ochrany.

4. Pro účely odstavce 1 vydá schvalovací orgán certifikát ES schválení typu v souladu s těmito vzory:

- a) vzor stanovený v části 1 přílohy III pro typ vozidla z hlediska ochrany chodců;
- b) vzor stanovený v části 2 přílohy III pro typ vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany;
- c) vzor stanovený v části 3 přílohy III pro typ systému čelní ochrany dodávaný jako samostatný technický celek.

Článek 7

Značka ES schválení typu

Každý systém čelní ochrany schválený v souladu s tímto nařízením v rámci schvalování typu vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany, nebo schvalování typu systému čelní ochrany dodávaného jako samostatný technický celek musí splňovat požadavky tohoto nařízení a musí mu být udělena značka ES schválení typu vytvořená v souladu s ustanoveními přílohy IV, která musí být následně na systému čelní ochrany připevněna.

Článek 8

Úprava typu a změny schválení typu

Každá změna vozidla v části před sloupky A nebo systému čelní ochrany, která má vliv na konstrukci, hlavní rozměry, materiály vnějšího povrchu vozidla, způsoby upevnění nebo uspořádání vnějších i vnitřních konstrukčních částí a která by mohla podstatně ovlivnit výsledky zkoušek, se považuje za změnu podle článku 13 směrnice 2007/46/ES, a vyžaduje proto podání nové žádosti o schválení typu.

Článek 9

Harmonogram pro použití nařízení na vozidla

1. Ode dne stanoveného v čl. 16 druhém pododstavci vnitrostátní orgány odmítnou z důvodů týkajících se ochrany chodců udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro následující nové typy vozidel:

- a) typy vozidel kategorie M_1 , které nesplňují technické požadavky uvedené v části 4 přílohy I;
- b) typy vozidel kategorie M_1 s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg, které nesplňují technické požadavky uvedené v částech 2 nebo 3 přílohy I;
- c) typy vozidel kategorie N_1 odvozené od typů vozidel kategorie M_1 s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg, které nesplňují technické požadavky uvedené v částech 2 a 4 nebo částech 3 a 4 přílohy I.

2. Od 24. února 2011 vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se ochrany chodců považují prohlášení o shodě za neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a zakáží registraci, prodej a uvedení do provozu následujících nových vozidel, která nesplňují technické požadavky uvedené v části 4 přílohy I tohoto nařízení:

- a) vozidla kategorie M_1 ;
- b) vozidla kategorie N_1 odvozená od vozidel kategorie M_1 , jejichž maximální hmotnost nepřevyšuje 2 500 kg.

3. Od 24. února 2013 vnitrostátní orgány odmítnou z důvodů týkajících se ochrany chodců udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro následující nové typy vozidel:

- a) typy vozidel kategorie M_1 s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg, které nesplňují technické požadavky uvedené v části 3 přílohy I;
- b) vozidla kategorie N_1 odvozená od vozidel kategorie M_1 , jejichž maximální hmotnost nepřevyšuje 2 500 kg a která nesplňují technické požadavky uvedené v části 3 přílohy I.

4. Od 31. prosince 2012 vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se ochrany chodců považují prohlášení o shodě za neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a zakáží registraci, prodej a uvedení do provozu následujících nových vozidel, která nesplňují technické požadavky uvedené v části 2 nebo 3 přílohy I tohoto nařízení:

- a) vozidla kategorie M_1 s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg,
- b) vozidla kategorie N_1 odvozená od vozidel kategorie M_1 , jejichž maximální hmotnost nepřevyšuje 2 500 kg.

5. Od 24. února 2015 vnitrostátní orgány odmítnou z důvodů týkajících se ochrany chodců udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro následující nové typy vozidel:

- a) vozidla kategorie M_1 s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg, která nesplňují technické požadavky uvedené v části 3 přílohy I;
- b) vozidla kategorie N_1 , která nesplňují technické požadavky uvedené v částech 3 a 4 přílohy I.

6. Od 24. srpna 2015 vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se ochrany chodců považují prohlášení o shodě za neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a zakáží registraci, prodej a uvedení do provozu nových vozidel kategorie N_1 , která nesplňují technické požadavky uvedené v části 4 přílohy I tohoto nařízení.

7. Od 24. února 2018 vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se ochrany chodců považují prohlášení o shodě za neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a zakáží registraci, prodej a uvedení do provozu následujících nových vozidel:

- a) vozidla kategorie M_1 s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg, která nesplňují technické požadavky uvedené v části 3 přílohy I tohoto nařízení;
- b) vozidla kategorie N_1 odvozená od vozidel kategorie M_1 , která nesplňují technické požadavky uvedené v části 3 přílohy I tohoto nařízení.

8. Od 24. srpna 2019 vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se ochrany chodců považují prohlášení o shodě za neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a zakáží registraci, prodej a uvedení následujících nových vozidel do provozu:

- a) vozidla kategorie M_1 s maximální hmotností nepřevyšující 2 500 kg, která nesplňují technické požadavky uvedené v části 3 přílohy I tohoto nařízení;
- b) vozidla kategorie N_1 , která nesplňují technické požadavky uvedené v části 3 přílohy I tohoto nařízení.

9. Aniž jsou dotčeny odstavce 1 až 8 tohoto článku a s výhradou vstupu v platnost opatření přijatých podle čl. 4 odst. 6, pokud o to výrobce požádá, nesmějí vnitrostátní orgány z důvodů týkajících se ochrany chodců odmítnout udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro nový typ vozidla ani zakázat registraci, prodej nebo uvedení do provozu nového vozidla, pokud dotčené vozidlo splňuje technické požadavky uvedené v části 3 nebo 4 přílohy I.

Článek 10

Použití nařízení na systémy čelní ochrany

1. Vnitrostátní orgány odmítnou udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu u nového typu vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany nebo ES schválení typu pro samostatný technický celek u nového typu systému čelní ochrany, pokud systém čelní ochrany nespĺňuje požadavky stanovené v částech 5 a 6 přílohy I.
2. Z důvodů souvisejících se systémy čelní ochrany považují vnitrostátní orgány prohlášení o shodě za již neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a zakáží registraci, prodej a uvedení do provozu nových vozidel, která nespĺňují požadavky stanovené v částech 5 a 6 přílohy I tohoto nařízení.
3. Požadavky stanovené v částech 5 a 6 přílohy I tohoto nařízení se použijí na systémy čelní ochrany dodávané jako samostatné technické celky pro účely článku 28 směrnice 2007/46/ES.

Článek 11

Systémy pro prevenci střetů

1. Na základě posouzení Komisí vozidla vybavená systémy pro prevenci střetů nemusejí splňovat požadavky na zkoušky uvedené v částech 2 a 3 přílohy I, aby jim bylo uděleno ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro typ vozidla z hlediska ochrany chodců, nebo aby mohla být prodávána, registrována nebo uváděna do provozu.
2. Komise toto posouzení předloží Evropskému parlamentu a Radě spolu s případnými návrhy na změnu tohoto nařízení.

Všechna navržená opatření zajistí úroveň ochrany, které jsou ve smyslu skutečné účinnosti přinejmenším rovnocenné úrovním ochrany, které zajišťují části 2 a 3 přílohy I.

Článek 12

Vyhodnocování

1. Vnitrostátní orgány poskytnou Komisi každý rok výsledky vyhodnocování podle bodů 2.2, 2.4 a 3.2 přílohy I, a to nejpozději do 28. února roku následujícího po roce jejich získání.

Požadavek na poskytování těchto výsledků se přestane používat od 24. února 2014.

2. Komise může na základě výsledků vyhodnocování provedeného podle bodů 2.2, 2.4 a 3.2 přílohy I podle potřeby přijmout prováděcí opatření.

Tato opatření, jejichž účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, včetně jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou stanoveným v čl. 40 odst. 2 směrnice 2007/46/ES.

3. Komise na základě odpovídajících informací sdělených schvalovacími orgány a zúčastněnými stranami, jakož i na základě nezávislých studií, vyhodnotí technický vývoj v oblasti zvýšených požadavků na pasivní bezpečnost, systémů asistence při brzdění a jiných technologií aktivní bezpečnosti, které mohou poskytovat lepší ochranu nechráněných účastníků silničního provozu.

4. Do 24. února 2014 Komise přezkoumá proveditelnost a uplatňování všech takových zvýšených požadavků na pasivní bezpečnost. Přezkoumá fungování tohoto nařízení ohledně použití a účinnosti systémů asistence při brzdění a jiných technologií aktivní bezpečnosti.

5. Komise předloží zprávu Evropskému parlamentu a Radě doplněnou případně o vhodné návrhy.

Článek 13

Sankce

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení výrobci a přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění jejich provádění. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí takto stanovené sankce Komisi do 24. srpna 2010 a neprodleně jí oznámí každou jejich následnou změnu.
2. Mezi porušení tohoto nařízení, za něž se ukládají sankce, patří alespoň:
 - a) vydávání nepravdivých prohlášení při postupech schvalování nebo postupech vedoucích ke stažení schválení;
 - b) padělání výsledků zkoušek pro schválení typu;
 - c) neposkytnutí údajů nebo technických specifikací, které by mohly vést ke stažení nebo odejmutí schválení typu;
 - d) odmítnutí poskytnout přístup k informacím.

KAPITOLA IV

PŘECHODNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 14

Změny směrnice 2007/46/ES

Směrnice 2007/46/ES se mění v souladu s přílohou V tohoto nařízení.

Článek 15

Zrušení

Směrnice 2003/102/ES a 2005/66/ES se zrušují s účinkem ode dne stanoveného v čl. 16 druhém pododstavci tohoto nařízení.

Odkazy na zrušené směrnice se považují za odkazy na toto nařízení.

Článek 16

Vstup v platnost

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

Použije se ode dne 24. listopadu 2009, s výjimkou čl. 4 odst. 6 a čl. 9 odst. 9, které se použijí ode dne vstupu nařízení v platnost, a s výjimkou odstavců 2 až 8 článku 9, které se použijí ode dne uvedeného v těchto odstavcích.

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

Ve Štrasburku dne 14. ledna 2009.

Za Evropský parlament
předseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
předseda
A. VONDRA

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha I Technické požadavky pro zkoušky vozidel a systémů čelní ochrany
- Příloha II Vzorové informační dokumenty poskytované výrobcem
- Část 1 Informační dokument týkající se ES schválení typu vozidla z hlediska ochrany chodců
 - Část 2 Informační dokument týkající se ES schválení typu vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany
 - Část 3 Informační dokument týkající se ES schválení typu systému čelní ochrany dodávaného jako samostatný technický celek
- Příloha III Vzorové certifikáty ES schválení typu
- Část 1 Certifikát ES schválení typu týkající se schválení typu vozidla z hlediska ochrany chodců
 - Část 2 Certifikát ES schválení typu týkající se schválení typu vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany
 - Část 3 Certifikát ES schválení typu týkající se schválení typu systému čelní ochrany dodaného jako samostatný technický celek
- Příloha IV Značka ES schválení typu
- Dodatek Příklad značky ES schválení typu
- Příloha V Změny směrnice 2007/46/ES

PŘÍLOHA I

Technické požadavky pro zkoušky vozidel a systémů čelní ochrany

1. Pro účely tohoto nařízení se rozumí:
 - 1.1 „náběžnou hranou kapoty“ přední strana horní vnější části konstrukce, která zahrnuje kapotu a blatníky, horní a boční části pouzder světlometů a všechny další upevňovací prvky;
 - 1.2 „vztažnou čárou náběžné hrany kapoty“ geometrické místo bodů dotyku 1 000 mm dlouhého příložného pravítka s předním povrchem kapoty, když se příložným pravítkem udržovaným v poloze rovnoběžné se svislou podélnou rovinou vozidla, skloněným v úhlu 50° směrem dozadu a s dolním koncem 600 mm nad vozovkou pohybuje příčně podél náběžné hrany kapoty tak, že se jí stále dotýká. U vozidel s horním povrchem kapoty skloněným v podstatě v úhlu 50°, takže příložné pravítko vykazuje spíše souvislý nebo vícenásobný dotyk než bodový, se vztažná čára stanoví s příložným pravítkem skloněným v úhlu 40° směrem dozadu. Je-li vozidlo takového tvaru, že se v určitém místě podél šířky vozidla dotkne povrchu vozidla nejprve spodní konec příložného pravítka, považují se body dotyku v této poloze za body vztažné čáry náběžné hrany kapoty. Je-li vozidlo takového tvaru, že se v určitém místě podél šířky vozidla dotkne povrchu vozidla nejprve horní konec příložného pravítka, považuje se za vztažnou čáru náběžné hrany kapoty v této postranní poloze dosah ovinutí 1 000 mm. Jestliže se příložné pravítko v průběhu tohoto postupu dotkne horní hrany nárazníku, považuje se tato hrana pro účely tohoto nařízení rovněž za náběžnou hranu kapoty;
 - 1.3 „dosahem ovinutí 1 000 mm“ geometrické místo bodů opsané na předním horním povrchu jedním koncem 1 000 mm dlouhé ohebné pásky udržované ve svislé podélné rovině vozidla a posouvané příčně podél předku kapoty, nárazníku a systému čelní ochrany. Páska je po celou dobu měření napjatá, přičemž se jeden konec dotýká vztažné úrovně vozovky svisle pod přední stranou nárazníku a druhý se dotýká předního horního povrchu. Vozidlo je v normální jízdní poloze;
 - 1.4 „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 mimo jiné kapotu, blatníky, mřížku vstupu vzduchu, hřídele stíračů skel a dolní rám čelního skla;
 - 1.5 „předním horním povrchem“ vnější část konstrukce, která zahrnuje horní povrch všech vnějších dílů s výjimkou čelního skla, sloupků A a částí konstrukce za nimi;
 - 1.6 „vztažnou úroveň vozovky“ vodorovná rovina rovnoběžná s úrovní vozovky, která představuje úroveň vozovky pro vozidlo stojící v klidu na rovinném povrchu, se zataženou ruční brzdou, v normální jízdní poloze;
 - 1.7 „normální jízdní polohou“ poloha vozidla v provozním stavu, které stojí na vozovce, s pneumatikami nahuštěnými na doporučený tlak, s předními koly v přímém směru, s maximálními náplněmi všech kapalin nezbytných k provozu vozidla, s plnou standardní výbavou dodávanou výrobcem vozidla, se zátěží o hmotnosti 75 kg umístěnou na sedadle řidiče a se zátěží o hmotnosti 75 kg umístěnou na předním sedadle spolujezdce a s odpružením seřízeným na jízdu rychlostí 40 km/h nebo 35 km/h za běžných jízdních podmínek stanovených výrobcem (zvláště u vozidel s aktivním odpružením nebo se zařízením pro automatické vyrovnávání výšky);
 - 1.8 „čelním sklem“ přední zasklení vozidla, které splňuje všechny příslušné požadavky přílohy I směrnice Rady 77/649/EHS ze dne 27. září 1977 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se pole výhledu řidičů motorových vozidel (1);
 - 1.9 „kritériem pohybu hlavy (HPC)“ hodnota nejvyššího zrychlení během nárazu vypočtená pro daný časový interval. Vypočítává se z výsledků časových průběhů akcelerometru jako maximální hodnota (v závislosti na t_1 a t_2) 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 zrychlení v násobcích „g“ a t_1 a t_2 jsou dva časové okamžiky (vyjádřené v sekundách) v průběhu nárazu určující počátek a konec záznamu, kdy je hodnota HPC nejvyšší. Hodnoty HPC, u nichž je časový interval ($t_1 - t_2$) větší než 15 ms, se pro účely výpočtu nejvyšší hodnoty neberou v úvahu;

(1) Úř. věst. L 267, 19.10.1977, s. 1.

- 1.10 „poloměrem zakřivení“ poloměr oblouku kružnice, která se co nejvíce blíží oblému tvaru uvažované konstrukční části.
2. Na vozidlech se požaduje provedení těchto zkoušek:
- 2.1 Náraz makety nohy do nárazníku:
- Vyžaduje se provedení jedné z následujících zkoušek:
- a) 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.
- b) 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 nesmí překročit 510 Nm.
- 2.2 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, zaznamenaná se ohybový moment působící na maketu a porovná se s možnou cílovou hodnotou 300 Nm.
- Tato zkouška se provádí pouze za účelem vyhodnocování a výsledky se v úplnosti zaznamenají.
- 2.3 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.
- 2.4 Náraz makety hlavy dospělého do čelního skla:
- Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 35 km/h s použitím makety o hmotnosti 4,8 kg. Zaznamenaná se kritérium pohybu hlavy (HPC) a porovná se s možnou cílovou hodnotou 1 000.
- Tato zkouška se provádí pouze za účelem vyhodnocování a výsledky se v úplnosti zaznamenají.
3. Na vozidlech se požaduje provedení těchto zkoušek:
- 3.1 Náraz makety nohy do nárazníku:
- Vyžaduje se provedení jedné z následujících zkoušek:
- a) Náraz dolní části makety nohy do nárazníku:
- Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Maximální úhel dynamického ohybu kolena nesmí překročit 19,0°, maximální dynamický střížný posuv kolenního kloubu nesmí překročit 6,0 mm a zrychlení měřené na horním konci holeně nesmí překročit 170 g.
- Dále může výrobce určit šířky až do celkové hodnoty 264 mm pro zkoušky nárazem do nárazníku, přičemž zrychlení měřené na horním konci holeně nesmí překročit 250 g.
- b) 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 nesmí překročit 510 Nm.

- 3.2 Náráz 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 se porovná s možnou maximální hodnotou 5,0 kN a ohybový moment působící na maketu se porovná s možnou maximální hodnotou 300 Nm.
- Tato zkouška se provádí pouze za účelem vyhodnocování a výsledky se v úplnosti zaznamenají.
- 3.3 Náráz 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) musí splňovat požadavky bodu 3.5.
- 3.4 Náráz makety hlavy dospělého do horního povrchu kapoty:
- Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 35 km/h s použitím makety o hmotnosti 4,5 kg. Kritérium pohybu hlavy (HPC) musí splňovat požadavky bodu 3.5.
- 3.5 Zaznamenaná hodnota kritéria pohybu hlavy (HPC) nesmí překročit 1 000 na jedné polovině zkušební povrchové plochy u makety hlavy dítěte a navíc nesmí překročit 1 000 na dvou třetinách zkušebních povrchových ploch u makety hlavy dítěte a makety hlavy dospělého dohromady. Kritérium pohybu hlavy (HPC) na zbývajících povrchových plochách nesmí u obou maket hlavy překročit 1 700.
4. Na vozidlech se požaduje provedení těchto zkoušek:
- 4.1 Referenční zkouška k určení bodu provozu systému, v němž se aktivuje protiblokovací brzdový systém (ABS).
- 4.2 Zkouška k ověření, zda je systém asistence při brzdění řádně spuštěn tak, aby se uplatnily maximální dosažitelné vlastnosti zpomalení vozidla.
5. Na systémech čelní ochrany se požaduje provedení těchto zkoušek:
- 5.1 Vyžaduje se provedení jedné z následujících zkoušek makety nohy podle bodu 5.1.1 nebo 5.1.2:
- 5.1.1 Náráz dolní části makety nohy do systému čelní ochrany:
- Všechny zkoušky musí být provedeny při rychlosti nárazu 40 km/h.
- 5.1.1.1 U systému čelní ochrany schváleného k montáži do vozidel, která splňují požadavky části 2, nesmí maximální úhel dynamického ohybu kolena 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.
- 5.1.1.2 U systému čelní ochrany schváleného k montáži do vozidel, která splňují požadavky části 3, nesmí maximální úhel dynamického ohybu kolena překročit 19,0°, maximální dynamický střížný posuv kolenního kloubu nesmí překročit 6,0 mm a zrychlení měřené na horním konci holeně nesmí překročit 170 g.
- 5.1.1.3 U systému čelní ochrany, který byl schválen pouze k montáži do vozidel, která nesplňují ani část 2 ani část 3, lze požadavky na zkoušky stanovené v bodech 5.1.1.1 a 5.1.1.2 nahradit požadavky na zkoušky stanovenými v bodě 5.1.1.3.1 nebo v bodě 5.1.1.3.2.
- 5.1.1.3.1 Maximální úhel dynamického ohybu kolena nesmí překročit 24,0°, maximální dynamický střížný posuv kolenního kloubu nesmí překročit 7,5 mm a zrychlení měřené na horním konci holeně nesmí překročit 215 g.
- 5.1.1.3.2 Na vozidle se provádějí dvě zkoušky, jedna s namontovaným systémem čelní ochrany a druhá bez namontovaného systému čelní ochrany. Obě zkoušky se provádějí na rovnocenných místech dle dohody s příslušným schvalovacím orgánem. Zaznamenají se hodnoty maximálního úhlu dynamického ohybu kolena, maximálního dynamického střížného posuvu kolenního kloubu a zrychlení měřené na horním konci holeně. V každém případě nesmějí hodnoty zaznamenané u vozidla s namontovaným systémem čelní ochrany překročit 90 % hodnot zaznamenaných u vozidla bez namontovaného systému čelní ochrany.

- 5.1.2 Náráz horní části makety nohy do systému čelní ochrany:
- Všechny zkoušky musí být provedeny při rychlosti nárazu 40 km/h.
- 5.1.2.1 Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase nesmí překročit 7,5 kN a ohybový moment působící na maketu nesmí překročit 510 Nm.
- 5.1.2.2 U systému čelní ochrany, který byl schválen pouze k montáži do vozidel, která nesplňují ani část 2 ani část 3, lze požadavky na zkoušky stanovené v bodě 5.1.2.1 nahradit požadavky na zkoušky stanovenými v bodě 5.1.2.2.1 nebo v bodě 5.1.2.2.2.
- 5.1.2.2.1 Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase nesmí překročit 9,4 kN a ohybový moment působící na maketu nesmí překročit 640 Nm.
- 5.1.2.2.2 Na vozidle se provádějí dvě zkoušky, jedna s namontovaným systémem čelní ochrany a druhá bez namontovaného systému čelní ochrany. Obě zkoušky se provádějí na rovnocenných místech dle dohody s příslušným schvalovacím orgánem. Zaznamenají se hodnoty okamžitého součtu nárazových sil a ohybového momentu působícího na maketu. V každém případě nesmějí hodnoty zaznamenané u vozidla s namontovaným systémem čelní ochrany překročit 90 % hodnot zaznamenaných u vozidla bez namontovaného systému čelní ochrany.
- 5.2 Náráz horní části makety nohy do náběžné hrany systému čelní ochrany
- Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 40 km/h. Okamžitý součet nárazových sil v závislosti na čase na horní a spodní část makety by neměl překročit možnou cílovou hodnotu 5,0 kN a ohybový moment působící na maketu by neměl překročit možnou cílovou hodnotu 300 Nm. Oba údaje se zaznamenají za účelem vyhodnocování.
- 5.3 Náráz makety hlavy dítěte nebo malého dospělého do systému čelní ochrany
- Zkouška se provádí při rychlosti nárazu 35 km/h za použití makety hlavy dítěte nebo malého dospělého o hmotnosti 3,5 kg. Kritérium pohybu hlavy (HPC) vypočítané z výsledků časových průběhů akcelerometru nesmí v žádném případě překročit hodnotu 1 000.
6. Ustanovení týkající se výroby a montáže systémů čelní ochrany:
- 6.1 Následující požadavky se vztahují na systémy čelní ochrany namontované na nových vozidlech a stejně tak pro systémy čelní ochrany dodávané jako samostatné technické celky k montáži na stanovená vozidla.
- 6.1.1 Konstrukční části systému čelní ochrany musí být navrženy tak, aby veškeré pevné plochy, kterých se může dotknout koule o průměru 100 mm, měly minimální poloměr zakřivení 5 mm.
- 6.1.2 Celková hmotnost systému čelní ochrany včetně veškerých úchytů a držáků nesmí přesáhnout 1,2 % maximální hmotnosti vozidla, pro něž je určen, přičemž jeho hmotnost smí být nejvýše 18 kg.
- 6.1.3 Systém čelní ochrany namontovaný na vozidle nesmí převyšovat o více než 50 mm vztahnou čáru náběžné hrany kapoty.
- 6.1.4 Vozidlo nesmí být namontováním systému čelní ochrany rozšířeno. Pokud celková šířka systému čelní ochrany představuje více než 75 % šířky vozidla, musí být konce systému zahnuty směrem k vnějšímu povrchu, aby se riziko zachycení snížilo na minimum. Tento požadavek se považuje za splněný, pokud je systém čelní ochrany zapuštěný do karoserie nebo je její součástí nebo pokud jsou konce systému zahnuty tak, že nedoje ke kontaktu mezi nimi a koulí o průměru 100 mm a že mezera mezi konci systému a okolní karoserií není větší než 20 mm.
- 6.1.5 Při splnění podmínek bodu 6.1.4 nesmí být mezera mezi konstrukčními částmi systému čelní ochrany a vnějším povrchem pod systémem čelní ochrany větší než 80 mm. Na prohlubně v povrchu karoserie pod systémem čelní ochrany (jako otvory v mřížce chladiče, otvory sání vzduchu apod.) se nebere ohled.
- 6.1.6 Aby byla zachována účelnost nárazníku vozidla, nesmí být podélná vzdálenost mezi nejpřednější částí nárazníku a nejpřednější částí systému čelní ochrany v žádném místě po celé šířce vozidla větší než 50 mm.
- 6.1.7 Systém čelní ochrany nesmí výraznou měrou snižovat účinnost nárazníku. Tento požadavek se považuje za splněný, jestliže na systému čelní ochrany jsou nejvýše dvě svislé konstrukční části a žádné vodorovné konstrukční části přechýlující nárazník.

- 6.1.8 Systém čelní ochrany nesmí být nakloněn vpřed od svislice. Nejvyšší součásti systému čelní ochrany nesmějí vyčnívat vzhůru nebo dozadu (k čelnímu sklu) více než 50 mm nad vztaznou čáru náběžné hrany kapoty vozidla s odmontovaným systémem čelní ochrany.
- 6.1.9 Shoda s požadavky schvalování typu vozidel nesmí být namontováním systému čelní ochrany narušena.
7. Odchylně od části 2, 3 a 5 může příslušný schvalovací orgán považovat požadavky pro jakoukoliv zkoušku stanovenou v uvedených bodech za splněné na základě jakýchkoliv odpovídajících zkoušek provedených podle požadavků jiné zkoušky podle této přílohy.
-

PŘÍLOHA II

Vzorové informační dokumenty poskytované výrobcem

Část 1

Informační dokument týkající se ES schválení typu vozidla z hlediska ochrany chodců

Část 2

Informační dokument týkající se ES schválení typu vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany

Část 3

Informační dokument týkající se ES schválení typu systému čelní ochrany dodávané jako samostatný technický celek

ČÁST 1

VZOR

Informační dokument č. ... týkající se ES schválení typu vozidla z hlediska ochrany chodců

Následující informace, přicházejí-li v úvahu, se spolu se soupisem obsahu předkládají trojmo. Předkládají-li se výkresy, musí být dodány ve vhodném měřítku a s dostatečnými podrobnostmi na archu formátu A4 nebo musí být na tento formát složeny. Předkládají-li se fotografie, musí být dostatečně podrobné.

Mají-li systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky elektronické řízení, musí být poskytnuty informace o jeho vlastnostech.

- 0 OBEČNĚ
- 0.1 Značka (obchodní firma výrobce):
- 0.2 Typ:
 - 0.2.1 Obchodní označení (jsou-li k dispozici):
- 0.3 Způsob označení typu, je-li na vozidle vyznačen ^(b) (1):
 - 0.3.1 Umístění tohoto označení:
- 0.4 Kategorie vozidla (e):
- 0.5 Název a adresa výrobce:
- 0.8 Název a adresa montážního závodu (závodů):
- 0.9 Název a adresa zástupce výrobce (pokud existuje):
- 1. OBEČNÉ KONSTRUKČNÍ VLASTNOSTI VOZIDLA
 - 1.1 Fotografie nebo výkresy reprezentativního typu vozidla:
 - 1.6 Umístění a uspořádání motoru:
- 9. KAROSERIE
 - 9.1 Druh karoserie:
 - 9.2 Použité materiály a způsoby konstrukce:
 - 9.2.3 Ochrana chodců
 - 9.2.3.1 Musí být předložen podrobný popis vozidla, včetně fotografií nebo výkresů, s ohledem na konstrukci, rozměry, významné vztažné čáry a hlavní materiály přední části vozidla (vnitřní a vnější). Tento popis musí zahrnovat podrobnosti o všech namontovaných aktivních ochranných systémech.

ČÁST 2

VZOR

Informační dokument č. ... týkající se ES schválení typu vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany

Následující informace, přicházejí-li v úvahu, se spolu se soupisem obsahu předkládají trojmo. Předkládají-li se výkresy, musí být dodány ve vhodném měřítku a s dostatečnými podrobnostmi na archu formátu A4 nebo musí být na tento formát složeny. Předkládají-li se fotografie, musí být dostatečně podrobné.

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

0 OBECNĚ

0.1 Značka (obchodní firma výrobce):

0.2 Typ:

0.2.1 Obchodní označení (jsou-li k dispozici):

0.3 Způsob označení typu, je-li na vozidle vyznačen ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1 Umístění tohoto označení:

0.4 Kategorie vozidla ^(c):

0.5 Název a adresa výrobce:

0.7 Umístění a způsob připevnění značky ES schválení typu:

0.8 Název a adresa montážního závodu (závodů):

0.9 Název a adresa zástupce výrobce (pokud existuje):

1. OBECNÉ KONSTRUKČNÍ VLASTNOSTI VOZIDLA

1.1 Fotografie nebo výkresy reprezentativního typu vozidla:

2. HMOTNOSTI A ROZMĚRY: (v kg a mm) (případně uveďte odkaz na výkres)

2.8 Maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla udávaná výrobcem:

2.8.1 Rozložení této hmotnosti na nápravy (max. a min.):

9. KAROSERIE

9.1 Druh karoserie:

9.24 Systém čelní ochrany

9.24.1 Obecné uspořádání (výkresy nebo fotografie) zobrazující polohu a upevnění systémů čelní ochrany:

- 9.24.2 Výkresy nebo fotografie, je-li to opodstatněné, mřížek otvorů sání vzduchu, mřížky chladiče, ozdobných lemů, znaků, emblémů a prohlubní a všech vnějších výstupků a součástí vnějšího povrchu, které lze považovat za velmi důležité (např. osvětlovací zařízení). Pokud nejsou části vyjmenované v první větě velmi důležité, může být jejich výkres pro dokumentační účely nahrazen fotografiemi, které jsou v případě potřeby doplněny rozměrovými údaji nebo popisem:
- 9.24.3 Všechny podrobnosti o vyžadovaných úchytech a úplné pokyny včetně požadavků na krouticí moment pro úchyty:
- 9.24.4 Výkres nárazníků:
- 9.24.5 Výkres podlahové čáry přední části vozidla:

ČÁST 3

VZOR

Informační dokument č. ... týkající se ES schválení typu systému čelní ochrany dodávaného jako samostatný technický celek

Následující informace, přicházejí-li v úvahu, se spolu se soupisem obsahu předkládají trojmo. Předkládají-li se výkresy, musí být dodány ve vhodném měřítku a s dostatečnými podrobnostmi na archu formátu A4 nebo musí být na tento formát složeny. Předkládají-li se fotografie, musí být dostatečně podrobné.

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

- 0 OBECE
- 0.1 Značka (obchodní firma výrobce):
- 0.2 Typ:
 - 0.2.1 Obchodní označení (jsou-li k dispozici):
- 0.5 Název a adresa výrobce:
- 0.7 Umístění a způsob připevnění značky ES schválení typu:
- 0.8. Název a adresa montážního závodu (závodů):
- 0.9 Název a adresa zástupce výrobce (pokud existuje):
- 1. POPIS ZAŘÍZENÍ
 - 1.1 Podrobný technický popis (včetně fotografií nebo výkresů):
 - 1.2 Pokyny pro sestavení a montáž, včetně požadovaných krouticích momentů:
 - 1.3 Seznam vozidel, na která smí být systém namontován:
 - 1.4 Omezení použití a podmínky montáže:

^(b) Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typu vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týká tento informační dokument, nahradí se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

^(c) Klasifikace podle definic uvedených v části A přílohy II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte (jsou případy, kdy není třeba nic vypustit, pokud se vyplňuje více záznamů).

PŘÍLOHA III

Vzorové certifikáty ES schválení typu

Část 1

Certifikát ES schválení typu týkající se schválení typu vozidla z hlediska ochrany chodců

Část 2

Certifikát ES schválení typu týkající se schválení typu vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany

Část 3

Certifikát ES schválení typu týkající se schválení typu systému čelní ochrany dodávaného jako samostatný technický celek

ČÁST 1

VZOR

maximální formát: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU

Razítko ES schvalovacího orgánu

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 ochrany chodců

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 ze dne 14. ledna 2009 provedené ...

naposledy pozměněné nařízením (ES) č. .../... ⁽²⁾

ES schválení typu č.:

Důvod rozšíření:

ODDÍL I

- 0.1 Značka (obchodní firma výrobce):
- 0.2 Typ:
 - 0.2.1 Obchodní označení (jsou-li k dispozici):
- 0.3 Způsob označení typu, je-li na vozidle vyznačen ⁽³⁾:
 - 0.3.1 Umístění tohoto označení:
- 0.4 Kategorie vozidla ⁽⁴⁾:
- 0.5 Název a adresa výrobce:
- 0.8 Název a adresa montážního závodu (závodů):
- 0.9 Název a adresa zástupce výrobce (pokud existuje):

ODDÍL II

- 1. Doplnující informace (přicházejí-li v úvahu) (viz doplněk)
- 2. Technická zkušebna provádějící zkoušky:
- 3. Datum zkušebního protokolu:
- 4. Číslo zkušebního protokolu:

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.

⁽²⁾ Vložte číslo novelizujícího nařízení.

⁽³⁾ Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týkají tyto informace, nahraďte se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

⁽⁴⁾ Podle definice v části A přílohy II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

5. Poznámky (jsou-li nějaké) (viz doplněk)
6. Místo:
7. Datum:
8. Podpis:

Přílohy: Schvalovací dokumentace
Zkušební protokol

Doplněk k certifikátu ES schválení typu č. ... týkajícímu se schválení typu vozidla
z hlediska ochrany chodců s ohledem na nařízení (ES) č. 78/2009

1. Doplnující informace
 - 1.1 Stručný popis typu vozidla z hlediska nosné konstrukce, rozměrů, tvarování a konstrukčních materiálů:
 - 1.2 Umístění motoru: přední část/zadní část/střed ⁽¹⁾
 - 1.3 Pohon: pohon na přední kola/pohon na zadní kola ⁽¹⁾
 - 1.4 Hmotnost vozidla předaného ke zkoušce (vymezená v souladu s bodem 1.7 přílohy I nařízení (ES) č. 78/2009)
 - Přední náprava:
 - Zadní náprava:
 - Celkem:
 - 1.5 Výsledky zkoušek podle požadavků přílohy I nařízení (ES) č. 78/2009:
 - 1.5.1 Výsledky zkoušek podle části 2:

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

⁽¹⁾ Podle hodnot uvedených v části 2 přílohy I nařízení (ES) č. 78/2009.

⁽²⁾ Pouze za účelem vyhodnocování.

⁽³⁾ Podle [prováděcího právního předpisu] Komise.

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.

1.5.2 Výsledky zkoušek podle části 3:

Zkouška	Zaznamenaná hodnota		Vyhovuje/ nevyhovuje ⁽¹⁾
Náraz dolní části makety nohy do nárazníku (pokud provedeno)	Úhel ohybu	..... stupňů	
	Střížný posuv	..... mm	
	Zrychlení na holeni	..... g	
Náraz horní části makety nohy do nárazníku (pokud provedeno)	Součet nárazových sil	..... kN	
	Ohybový moment	..... Nm	
Náraz horní části makety nohy do náběžné hrany kapoty	Součet nárazových sil	..... kN	⁽²⁾
	Ohybový moment	..... Nm	⁽²⁾
Náraz makety hlavy dítěte nebo malého dospělého (3,5 kg) do horního povrchu kapoty	Hodnoty HPC (9 výsledků ⁽³⁾)		
Náraz makety hlavy dospělého (4,5 kg) do horního povrchu kapoty	Hodnoty HPC (9 výsledků ⁽³⁾)		

⁽¹⁾ Podle hodnot uvedených v části 3 přílohy I nařízení (ES) č. 78/2009.

⁽²⁾ Pouze za účelem vyhodnocování.

⁽³⁾ Podle [prováděcího právního předpisu] Komise.

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

1.5.3 Požadavky části 4:

Údaje o dodaném systému asistence při brzdění ⁽¹⁾	
Poznámky ⁽²⁾ :	

⁽¹⁾ Uveďte podrobnosti o způsobu fungování systému.

⁽²⁾ Uveďte podrobnosti o zkouškách provedených k ověření systému.

ČÁST 2

VZOR

maximální formát: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU

Razítko ES schvalovacího orgánu

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 montáže systému čelní ochrany

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 ze dne 14. ledna 2009, provedené ...

naposledy pozměněné nařízením (ES) č. .../... ⁽²⁾

ES schválení typu č.:

Důvod rozšíření:

ODDÍL I

- 0.1 Značka (obchodní firma výrobce):
- 0.2 Typ
 - 0.2.1 Obchodní označení (jsou-li k dispozici):
- 0.3 Způsob označení typu, je-li na vozidle vyznačen ⁽³⁾:
 - 0.3.1 Umístění tohoto označení:
- 0.4 Kategorie vozidla ⁽⁴⁾:
- 0.5 Název a adresa výrobce:
- 0.7 Umístění a způsob připevnění značky ES schválení typu:
- 0.8 Adresa (adresy) montážního závodu (závodů):
- 0.9 Název a adresa zástupce výrobce (pokud existuje):

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.

⁽²⁾ Vložte číslo novelizujícího nařízení.

⁽³⁾ Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týkají tyto informace, nahraďte se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

⁽⁴⁾ Podle definice v části A přílohy II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

ODDÍL II

1. Doplnující informace (přicházejí-li v úvahu): viz doplněk
2. Technická zkušebna provádějící zkoušky:
3. Datum zkušebního protokolu:
4. Číslo zkušebního protokolu:
5. Poznámky (jsou-li nějaké): viz doplněk
6. Místo:
7. Datum:
8. Podpis:

Přílohy: Schvalovací dokumentace
Zkušební protokol

Doplněk k certifikátu ES schválení typu č. ... týkajícímu se schválení typu vozidla z hlediska montáže systému čelní ochrany s ohledem na nařízení (ES) č. 78/2009

1. Doplnující informace (přicházejí-li v úvahu):
2. Poznámky:
3. Výsledky zkoušek podle požadavků části 5 přílohy I nařízení (ES) č. 78/2009

Zkouška	Zaznamenaná hodnota		Vyhovuje/ nevyhovuje
Náraz dolní části makety nohy do systému čelní ochrany — 3 zkušební polohy (pokud provedeno)	Úhel ohybu	..... stupňů	
	Střížný posuv	..... mm	
	Zrychlení na holení	..... g	
Náraz horní části makety nohy do systému čelní ochrany — 3 zkušební polohy (pokud provedeno)	Součet nárazových sil	..... kN	
	Ohybový moment	..... Nm	
Náraz horní části makety nohy do náběžné hrany systému čelní ochrany (pouze pro vyhodnocování)	Součet nárazových sil	..... kN	
	Ohybový moment	Nm	
Náraz makety hlavy dítěte nebo hlavy malého dospělého (3,5 kg) do systému čelní ochrany	Hodnoty HPC (nejméně 3 hodnoty)		

ČÁST 3

VZOR

maximální formát: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFIKÁT ES SCHVÁLENÍ TYPU

Razítko ES schvalovacího orgánu

Sdělení týkající se

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

pro typ systému čelní ochrany dodávaného jako samostatný technický celek

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 ze dne 14. ledna 2009, provedené ...

naposledy pozměněné nařízením (ES) č. .../... ⁽²⁾

ES schválení typu č.:

Důvod rozšíření:

ODDÍL I

- 0.1 Značka (obchodní firma výrobce):
- 0.2 Typ:
- 0.3 Způsob označení typu, je-li na systému čelní ochrany vyznačen ⁽³⁾:
 - 0.3.1 Umístění tohoto označení:
- 0.5 Název a adresa výrobce:
- 0.7 Umístění a způsob připevnění značky ES schválení typu:
- 0.8 Název a adresa montážního závodu (závodů):
- 0.9 Název a adresa zástupce výrobce (pokud existuje):

ODDÍL II

1. Doplňující informace: viz doplněk
2. Technická zkušebna provádějící zkoušky:
3. Datum zkušebního protokolu:

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.

⁽²⁾ Vložte číslo novelizujícího nařízení.

⁽³⁾ Pokud způsob označení typu obsahuje znaky, které nejsou důležité pro popis typů vozidla, konstrukční části nebo samostatného technického celku, kterých se týkají tyto informace, nahraďte se tyto znaky v dokumentaci znakem „?“ (např. ABC??123??).

4. Číslo zkušebního protokolu:
5. Poznámky (jsou-li nějaké): viz doplněk
6. Místo:
7. Datum:
8. Podpis:

Přílohy: Schvalovací dokumentace
Zkušební protokol

Doplněk k certifikátu ES schválení typu č. ... týkajícímu se schválení typu systému čelní ochrany dodaného jako samostatný technický celek s ohledem na nařízení (ES) č. 78/2009

1. Doplnující informace
 - 1.1 Způsob připevnění:
 - 1.2 Pokyny pro sestavení a montáž:
 - 1.3 Seznam vozidel, na která může být systém čelní ochrany namontován, všechna omezení použití a nezbytné podmínky pro montáž:
.....
2. Poznámky:
3. Výsledky zkoušek podle požadavků části 5 přílohy I nařízení (ES) č. 78/2009

Zkouška	Zaznamenaná hodnota	Vyhovuje/ nevyhovuje
Náraz dolní části makety nohy do systému čelní ochrany — 3 zkušební polohy (pokud provedeno)	Úhel ohybu	..... stupňů
	Střížný posuv	..... mm
	Zrychlení na holení	..... g
Náraz horní části makety nohy do systému čelní ochrany — 3 zkušební polohy (pokud provedeno)	Součet nárazových sil	..... kN
	Ohybový moment	..... Nm
Náraz horní části makety nohy do naběžné hrany systému čelní ochrany — 3 zkušební polohy (pouze pro vyhodnocování)	Součet nárazových sil	..... kN
	Ohybový moment	Nm
Náraz makety hlavy dítěte nebo hlavy dospělého (3,5 kg) do systému čelní ochrany	Hodnoty HPC (nejméně 3 hodnoty)	

PŘÍLOHA IV

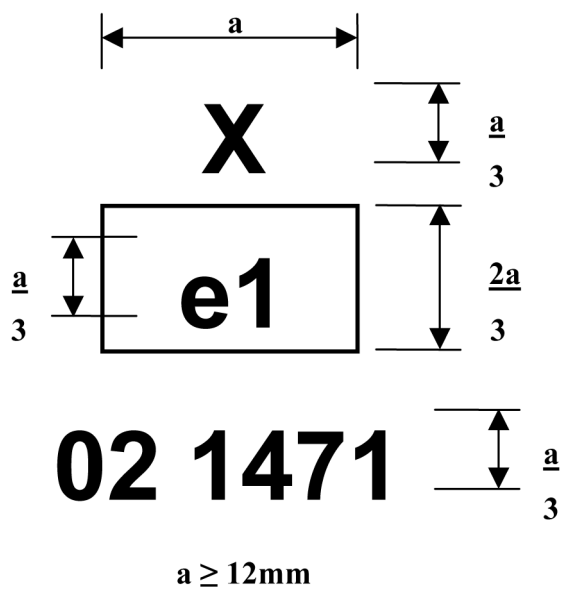
ZNAČKA ES SCHVÁLENÍ TYPU

1. Tuto značku tvoří:
 - 1.1 Obdélník, ve kterém je vepsáno malé písmeno „e“, po kterém následuje rozlišovací číslo nebo písmeno (písmena) členského státu, který udělil ES schválení typu
 - 1 pro Německo
 - 2 pro Francii
 - 3 pro Itálii
 - 4 pro Nizozemsko
 - 5 pro Švédsko
 - 6 pro Belgie
 - 7 pro Maďarsko
 - 8 pro Českou republiku
 - 9 pro Španělsko
 - 11 pro Spojené království
 - 12 pro Rakousko
 - 13 pro Lucembursko
 - 17 pro Finsko
 - 18 pro Dánsko
 - 19 pro Rumunsko
 - 20 pro Polsko
 - 21 pro Portugalsko
 - 23 pro Řecko
 - 24 pro Irsko
 - 26 pro Slovinsko
 - 27 pro Slovensko
 - 29 pro Estonsko
 - 32 pro Lotyšsko
 - 34 pro Bulharsko
 - 36 pro Litvu
 - 49 pro Kypr
 - 50 pro Maltu
 - 1.2 V blízkosti obdélníku „základní číslo schválení“ uvedené v části 4 čísla schválení typu uvedeného v příloze VII směrnice 2007/46/ES, před nímž jsou uvedeny dvě číslice označující pořadové číslo přidělené poslední významné technické změně tohoto nařízení ke dni udělení ES schválení typu. Pořadovým číslem tohoto nařízení je dvojčíslí 02.
 - 1.3 Následující doplňující písmena nacházející se nad obdélníkem:
 - 1.3.1 „A“ značící, že systém čelní ochrany byl schválen v souladu s požadavky bodu 5.1.1.1 přílohy I a je vhodný k montáži do vozidel, která splňují požadavky části 2 přílohy I.
 - 1.3.2 „B“ značící, že systém čelní ochrany byl schválen v souladu s požadavky bodu 5.1.1.2 přílohy I a je vhodný k montáži do vozidel, která splňují požadavky části 3 přílohy I.

- 1.3.3 „X“ značí, že systém čelní ochrany byl pro zkoušku makety nohy schválen za podmínek stanovených v bodech 5.1.1.3 nebo 5.1.2.2 přílohy I a je vhodný pouze k montáži do vozidel, která nesplňují požadavky ani části 2, ani části 3 přílohy I.
 - 1.4 Značka ES schválení typu musí být jasně čitelná, nesmazatelná a jasně viditelná při připevnění na vozidlo.
 - 1.5 Příklad značky schválení je uveden v dodatku k této příloze.
-

Dodatek

Příklad značky ES schválení typu



Zařízení opatřené výše uvedenou značkou ES schválení typu je systém čelní ochrany, jehož typ byl schválen v Německu (e1) v souladu s tímto nařízením (02) pod základním číslem schválení 1471.

Písmeno „X“ znamená, že systém čelní ochrany byl pro zkoušku makety nohy schválen za podmínek stanovených v bodech 5.1.1.3 nebo 5.1.2.2 přílohy I.

PŘÍLOHA V

Změny směrnice 2007/46/ES

Směrnice 2007/46/ES se mění takto:

1) V příloze I se položka 9.24 nahrazuje tímto:

„9.24 Systémy čelní ochrany

9.24.1 Obecné uspořádání (výkresy nebo fotografie) zobrazující polohu a upevnění systémů čelní ochrany:

9.24.2 Výkresy nebo fotografie, je-li to opodstatněné, mřížek otvorů sání vzduchu, mřížky chladiče, ozdobných lemů, znaků, emblémů a všech vnějších výstupků a součástí vnějšího povrchu, které lze považovat za velmi důležité (např. osvětlovací zařízení). Pokud nejsou části vyjmenované v první větě velmi důležité, může být jejich výkres pro dokumentační účely nahrazen fotografiemi, které jsou v případě potřeby doplněny rozměrovými údaji nebo popisem:

9.24.3 Všechny podrobnosti o vyžadovaných úchytech a úplné pokyny včetně požadavků na krouticí moment pro úchyty:

9.24.4 Výkres nárazníků:

9.24.5 Výkres podlahové čáry přední části vozidla:“.

2) V části I bodě A přílohy III se položka 9.24 nahrazuje tímto:

„9.24 Systémy čelní ochrany

9.24.1 Obecné uspořádání (výkresy nebo fotografie) zobrazující polohu a upevnění systémů čelní ochrany:

9.24.3 Všechny podrobnosti o vyžadovaných úchytech a úplné pokyny včetně požadavků na krouticí moment pro úchyty:“.

3) Příloha IV se mění takto:

a) V části I

i) bod 58 se nahrazuje tímto:

„58. Ochrana chodců	Nařízení (ES) č. 78/2009	L 35, 4.2.2009, s. 1	X				X“						
---------------------	--------------------------	----------------------	---	--	--	--	----	--	--	--	--	--	--

ii) poznámka pod čarou č. 7 se zrušuje,

iii) bod 60 se zrušuje.

b) V dodatku

i) bod 58 se nahrazuje tímto:

„58. Ochrana chodců	Nařízení (ES) č. 78/2009	L 35, 4.2.2009, s. 1		nepoužije se (*)
---------------------	--------------------------	----------------------	--	------------------

(*) Jakýkoliv systém čelní ochrany dodaný spolu s vozidlem musí splňovat požadavky nařízení (ES) č. 78/2009, musí být dodán s číslem schválení typu a příslušným způsobem označen.“,

ii) bod 60 se zrušuje.

4) Dodatek přílohy VI se mění takto:

a) bod 58 se nahrazuje tímto:

„58.	Ochrana chodců	Nařízení (ES) č. 78/2009“		
------	----------------	---------------------------	--	--

b) bod 60 se zrušuje.

5) Příloha XI se mění takto:

a) V dodatku 1

i) bod 58 se nahrazuje tímto:

„58.	Ochrana chodců	Nařízení (ES) č. 78/2009	X	nepoužije se (*)						
------	----------------	--------------------------	---	------------------	--	--	--	--	--	--

(*) Každý systém čelní ochrany dodaný spolu s vozidlem musí splňovat požadavky nařízení (ES) č. 78/2009, musí být dodán s číslem schválení typu a příslušným způsobem označen.“

ii) bod 60 se zrušuje.

b) V dodatku 2

i) bod 58 se nahrazuje tímto:

„58.	Ochrana chodců	Nařízení (ES) č. 78/2009	nepoužije se		nepoužije se“						
------	----------------	--------------------------	--------------	--	---------------	--	--	--	--	--	--

ii) bod 60 se zrušuje.

c) V dodatku 3

i) bod 58 se nahrazuje tímto:

„58.	Ochrana chodců	Nařízení (ES) č. 78/2009								X“
------	----------------	--------------------------	--	--	--	--	--	--	--	----

ii) bod 60 se zrušuje.

d) V dodatku 4

i) bod 58 se nahrazuje tímto:

„58.	Ochrana chodců	Nařízení (ES) č. 78/2009			nepoužije se (*)					
------	----------------	--------------------------	--	--	------------------	--	--	--	--	--

(*) Každý systém čelní ochrany dodaný spolu s vozidlem musí splňovat požadavky nařízení (ES) č. 78/2009, musí být dodán s číslem schválení typu a příslušným způsobem označen.“

ii) bod 60 se zrušuje.