Tento dokument slúži čisto na potrebu dokumentácie a inštitúcie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah

►**B** **SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2005/66/ES**

z 26. októbra 2005

o používaní systémov čelnej ochrany motorových vozidiel, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/156/EHS

(UL L 309, 25.11.2005, str. 37)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
►**M1**	Smernica Rady 2006/96/ES z 20. novembra 2006	L 363	81	20.12.2006

▼B

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2005/66/ES

z 26. októbra 2005

o používaní systémov čelnej ochrany motorových vozidiel, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/156/EHS

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 ([1]),

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ([2]),

keďže:

(1) V posledných rokoch sa čoraz viac používajú systémy poskytujúce dodatočnú ochranu prednej časti motorových vozidiel. Niektoré z týchto systémov ohrozujú bezpečnosť chodcov a ďalších účastníkov cestnej premávky v prípade zrážky. Preto sú potrebné opatrenia na ochranu verejnosti pred takýmito rizikami.

(2) Systémy čelnej ochrany sa môžu ponúkať ako pôvodné namontované vybavenie vozidla alebo predávať na trhu ako samostatné technické jednotky. Technické požiadavky na typové schválenie motorových vozidiel vo veci akýchkoľvek systémov čelnej ochrany, ktoré možno zabudovať do vozidla, by sa mali harmonizovať, aby sa predišlo prijímaniu požiadaviek, ktoré by sa v jednotlivých členských štátoch líšili, a aby sa zabezpečilo riadne fungovanie vnútorného trhu. Z rovnakého dôvodu je nevyhnutné harmonizovať technické požiadavky na typové schválenie systémov čelnej ochrany ako samostatných technických jednotiek v zmysle smernice Rady 70/156/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel ([3]).

(3) Je potrebné kontrolovať používanie systémov čelnej ochrany motorových vozidiel a stanoviť požiadavky na skúšky, konštrukciu a montáž, ktoré musí spĺňať každý systém čelnej ochrany dodaný ako pôvodné namontované vybavenie vozidla alebo ponúkaný na trhu ako samostatná technická jednotka. Skúšky by mali vyžadovať, aby sa systémy čelnej ochrany konštruovali spôsobom, ktorý zvyšuje bezpečnosť chodcov a znižuje počet zranení.

(4) Tieto požiadavky by sa mali zohľadňovať v súvislosti s ochranou chodcov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky a vzhľadom na smernicu 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 ([4]). Táto smernica

([1]) Ú. v. EÚ C 112, 30.4.2004, s. 18.
([2]) Stanovisko Európskeho parlamentu z 26. mája 2005 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 11. októbra 2005.
([3]) Ú. v. ES L 42, 23.2.1970, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2005/49/ES (Ú. v. EÚ L 194, 26.7.2005, s. 12).
([4]) Ú. v. EÚ L 321, 6.12.2003, s. 15.

▼B

by sa mala prehodnotiť vzhľadom na ďalší výskum a vzhľadom na skúsenosti nadobudnuté počas prvých štyroch rokov jej uplatňovania.

(5) Táto smernica je jednou zo samostatných smerníc v rámci postupu pri typovom schvaľovaní v ES, stanoveného smernicou 70/156/EHS.

(6) Komisia by mala monitorovať dosah tejto smernice a podávať o ňom správy Európskemu parlamentu a Rade. Ak sa považuje za nutné dosiahnuť ďalšie zlepšenie v ochrane chodcov, musí Komisia predložiť pozmeňujúce a doplňujúce návrhy k tejto smernici v súlade s technickým pokrokom.

(7) Na niektoré vozidlá, na ktoré sa môže upevniť systém čelnej ochrany a ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, sa však nebude vzťahovať smernica 2003/102/ES. Požiadavky na vykonávanie skúšok zrážky makety hornej časti nohy podľa tejto smernice sa môžu považovať za technicky nerealizovateľné. Na dosiahnutie väčšej bezpečnosti chodcov, s ohľadom na zranenia hlavy, sa môžu, iba však v prípade týchto vozidiel, povoliť iné požiadavky na vykonávanie skúšok zrážky makety hornej časti nohy. Musí sa však zabezpečiť, aby montáž systému čelnej ochrany nezvýšila riziko zranenia nôh chodcov alebo iných nechránených účastníkov cestnej premávky.

(8) Opatrenia potrebné na vykonávanie tejto smernice a na jej prispôsobenie vedeckému a technickému pokroku by sa mali prijímať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy na výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu ([1]).

(9) Keďže cieľ tejto smernice, a to podporu bezpečnosti chodcov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky stanovením technických požiadaviek na typové schválenie motorových vozidiel v súvislosti so systémami čelnej ochrany, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov jeho rozsahu a dôsledkov 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 táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.

(10) Táto smernica je súčasťou európskeho akčného programu pre bezpečnosť cestnej premávky a môžu ju doplniť vnútroštátne opatrenia na zákaz alebo obmedzenie použitia systémov čelnej ochrany motorových vozidiel, ktoré boli na trhu pred nadobudnutím jej účinnosti.

(11) Smernica 70/156/EHS by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Predmet úpravy

Cieľom tejto smernice je zlepšiť bezpečnosť chodcov a vozidiel prostredníctvom pasívnych opatrení. Stanovuje technické požiadavky na typové schválenie motorových vozidiel v súvislosti so systémami čelnej ochrany dodávanými ako pôvodne namontované vybavenie vozidiel alebo ako samostatné technické jednotky.

([1]) Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

▼B

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňujú nasledujúce vymedzenia pojmov a vymedzenia pojmov v prílohe I ods. 1:

1. „vozidlo“ znamená každé motorové vozidlo kategórie M_1, ako stanovuje článok 2 smernice 70/156/EHS a príloha II k tejto smernici, ktorého prípustná celková hmotnosť neprevyšuje 3,5 tony, a každé motorové vozidlo kategórie N_1, ako stanovuje článok 2 smernice 70/156/EHS a príloha II k tejto smernici;

2. „samostatná technická jednotka“ znamená každú samostatnú technickú jednotku v zmysle článku 2 smernice 70/156/EHS, určenú na montáž a použitie na jednom alebo viacerých typoch vozidiel.

Článok 3

Ustanovenia o typovom schválení

1. S účinnosťou od 25. augusta 2006 v súvislosti s novým typom vozidla vybaveného systémom čelnej ochrany, ktorý zodpovedá požiadavkám uvedeným v prílohe I a v prílohe II, členské štáty z dôvodov týkajúcich sa systémov čelnej ochrany nesmú:

a) odmietnuť udeliť typové schválenie ES alebo národné typové schválenie;

b) zakázať registráciu, predaj alebo prevádzku.

2. S účinnosťou od 25. augusta 2006 v súvislosti s novým typom systému čelnej ochrany, ktorý je dostupný ako samostatná technická jednotka a ktorý zodpovedá požiadavkám uvedeným v prílohe I a v prílohe II, členské štáty nesmú:

a) odmietnuť udeliť typové schválenie ES alebo národné typové schválenie;

b) zakázať predaj alebo používanie.

3. S účinnosťou od 25. novembra 2006 v súvislosti s novým typom vozidla vybaveného systémom prednej ochrany alebo novým typom systému prednej ochrany dodávaného ako samostatná technická jednotka, ktorý nevyhovuje požiadavkám stanoveným v prílohe I a prílohe II, členské štáty odmietnu udeliť typové schválenie ES a národné typové schválenie.

4. S účinnosťou od 25. mája 2007 v súvislosti s vozidlom, ktoré nevyhovuje požiadavkám stanoveným v prílohe I a prílohe II, z dôvodov súvisiacich so systémami prednej ochrany členské štáty:

a) posúdia, či osvedčenia o zhode, ktoré sú priložené k vozidlám v súlade so smernicou 70/156/EHS, nie sú už neplatné na účely článku 7 ods. 1 uvedenej smernice;

b) zakážu registráciu, predaj alebo prevádzku nových vozidiel, ku ktorým nie je priložené osvedčenie o zhode v súlade so smernicou 70/156/EHS.

5. S účinnosťou od 25. mája 2007 budú požiadavky uvedené v prílohe I a v prílohe II, týkajúce sa systémov čelnej ochrany dostupných ako samostatné technické jednotky, platiť na účely článku 7 ods. 2 smernice 70/156/EHS.

▼B

Článok 4

Vykonávacie opatrenia a zmeny a doplnenia

1. Komisia prijme podrobné technické požiadavky na ustanovenia o skúškach ustanovených v odseku 3 prílohy I v súlade s postupom uvedeným v článku 13 ods. 3 smernice 70/156/EHS.

2. Komisia v súlade s postupom uvedeným v článku 13 ods. 3 smernice 70/156/EHS prijme zmeny a doplnenia potrebné na prispôsobenie tejto smernice.

Článok 5

Revízia

Najneskôr do 25. augusta 2010 na základe technického pokroku a skúseností Komisia vykoná revíziu technických ustanovení tejto smernice, a najmä podmienok na vyžadovanie skúšky zrážky makety hornej časti nohy s časťou systému čelnej ochrany, zaradenia, skúšky zrážky makety hlavy dospelých osôb so systémom čelnej ochrany a podrobnosti pre skúšky zrážky makety hlavy detí so systémom čelnej ochrany. Výsledky tejto revízie budú predmetom správy Komisie pre Európsky parlament a Radu.

Ak na základe výsledkov tejto revízie bude vhodné upraviť technické ustanovenia tejto smernice, tieto úpravy sa vykonajú v súlade s postupom ustanoveným v článku 13 ods. 3 smernice 70/156/EHS.

Článok 6

Zmeny a doplnenia smernice 70/156/EHS

Prílohy I, III, IV a XI k smernici 70/156/EHS sa týmto menia a dopĺňajú v súlade s prílohou III k tejto smernici.

Článok 7

Transpozícia

1. Najneskôr do 25. augusta 2006 členské štáty prijmú a uverejnia zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Členské štáty uplatňujú tieto ustanovenia od 25. augusta 2006.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 8

Samostatné technické jednotky

Táto smernica nemá vplyv na právomoc členských štátov zakázať alebo obmedziť používanie systémov čelnej ochrany, ktoré boli uvedené na trh ako samostatné technické jednotky pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice.

▼B

Článok 9

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 10

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

▼B

ZOZNAM PRÍLOH

PRÍLOHA I	Technické ustanovenia	
PRÍLOHA II	Administratívne ustanovenia pre typové schválenie:	
	Dodatok 1:	Informačný dokument (vozidlo)
	Dodatok 2:	Informačný dokument (samostatná technická jednotka)
	Dodatok 3:	Osvedčenie o typovom schválení ES (vozidlo)
	Dodatok 4:	Osvedčenie o typovom schválení ES (samostatná technická jednotka)
	Dodatok 5:	Príklad označenia typového schválenia ES
PRÍLOHA III	Zmeny a doplnenia smernice 70/156/EHS	

▼B

PRÍLOHA I

TECHNICKÉ USTANOVENIA

1. VYMEDZENIE POJMOV

Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1.1. „Typ vozidla“ znamená kategóriu motorových vozidiel, ktoré sa z hľadiska časti nachádzajúcej sa pred stĺpikmi A nelíšia v takých podstatných znakoch, ako sú:

a) konštrukcia;

b) hlavné rozmery;

c) materiály vonkajších plôch vozidla;

d) usporiadanie komponentov (vonkajších a vnútorných);

e) spôsob upevnenia systému čelnej ochrany,

do tej miery, že by mohli mať vplyv na platnosť výsledkov nárazových skúšok predpísaných v tejto smernici.

Na účely posúdenia toho, že systémy čelnej ochrany sa budú typovo schvaľovať ako samostatné technické jednotky, každý odkaz na vozidlo možno interpretovať ako odkaz na rám, na ktorom je systém upevnený na testovanie a ktorý má predstavovať rozmery predného vonkajšieho okraja konkrétneho typu vozidla, pre ktoré sa systém typovo schvaľuje.

1.2. „Normálna jazdná poloha“ je poloha vozidla na zemi v prevádzkovom stave s pneumatikami nahustenými na odporúčaný tlak, s prednými kolesami vyrovnanými smerom dopredu, najväčším objemom všetkých kvapalín potrebných na prevádzku vozidla, celkovým štandardným vybavením od výrobcu vozidla, so záťažou s hmotnosťou 75 kg umiestnenou na sedadle vodiča a so záťažou s hmotnosťou 75 kg umiestnenou na prednom sedadle spolujazdca a zavesením náprav podvozku nastaveným na rýchlosť 40 alebo 35 km/h pri bežných podmienkach jazdy udávaných výrobcom (najmä v prípade vozidiel s aktívnym zavesením náprav podvozku alebo automatickým stabilizačným systémom).

1.3. „Vonkajší povrch“ znamená vonkajšok vozidla pred stĺpikmi A vrátane kapoty, blatníkov, svetlometov a svetelných signalizačných zariadení a viditeľných spevňovacích dielov.

1.4. „Polomer zakrivenia“ znamená polomer kružnice, ktorý sa najviac približuje k tvaru zaoblenia posudzovaného dielu.

1.5. „Najkrajnejší vonkajší bod“ vozidla je vo vzťahu k stranám vozidla bod, v ktorom sa vertikálna rovina rovnobežná s pozdĺžnou stredovou rovinou vozidla dotýka najširšieho miesta vozidla, a vo vzťahu k prednej a zadnej strane vozidla je to bod, v ktorom sa zvislá priečna rovina vozidla dotýka predných a zadných vonkajších okrajov, pričom sa nezohľadňujú presahujúce časti:

a) pneumatiky v blízkosti bodu dotyku s povrchom vozovky a spojenia so snímačmi tlaku v pneumatikách;

b) protišmykové zariadenia na kolesách;

c) spätné zrkadlá;

d) bočné smerové svetlá, koncové obrysové svetlá, predné a zadné polohové obrysové (bočné) svetlá a parkovacie svetlá;

e) vo vzťahu k prednej a zadnej časti vozidla ide o časti, ktoré sa montujú na nárazníky, ťažné zariadenia a výfuky.

1.6. „Nárazníkom“ sa rozumie podľa typového schválenia predná, spodná, vonkajšia časť vozidla. Zahŕňa všetky časti vozidla, ktorých účelom je chrániť vozidlo v prípade čelnej zrážky s iným vozidlom pri nízkej rýchlosti, ako aj prídavné zariadenia k tejto časti vozidla, ako napr. podložky na upevnenie evidenčnej tabuľky. Nezahŕňa zariadenia, ktoré sa namontujú na vozidlo po typovom schválení a ktorých účelom je dodatočná čelná ochrana vozidla.

1.7. „Systém čelnej ochrany“ znamená samostatnú konštrukciu alebo samostatné konštrukcie, ako napríklad ochranné rúrkové rámy alebo

▼B

pridaný nárazník umiestnený nad a/alebo pod nárazník, ktorý je súčasťou pôvodného vybavenia, a určený na ochranu vonkajšieho povrchu vozidla pred poškodením pri zrážke s akýmkoľvek predmetom. Vymedzenie tohto pojmu nezahŕňa konštrukcie s najvyššou hmotnosťou do 0,5 kg, ktoré sú určené len na ochranu svetlometov.

1.8. „Kontaktná línia predného okraja karosérie“ sa definuje ako 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 podľa vymedzenia pojmu v odseku 1.13. Ak sa rovná tyč v priebehu tohto postupu dotkne hornej hrany nárazníka, považuje sa táto hrana na účely tejto smernice tiež za predný okraj karosérie.

1.9. „Horná kontaktná línia systému čelnej ochrany“ znamená hornú hranicu dôležitých bodov kontaktu chodca so systémom čelnej ochrany alebo vozidlom. Je to geometrická spojnica najvyšších dotykových bodov medzi 700 mm dlhou rovnou tyčou a systémom čelnej ochrany alebo prednou časťou vozidla (podľa toho, kde dôjde k dotyku), keď sa tyč držaná rovnobežne so zvislou pozdĺžnou plochou vozidla a naklonená o 20° smerom dozadu posúva pozdĺž prednej časti vozidla, pričom sa stále dotýka zeme a povrchu systému čelnej ochrany alebo vozidla.

1.10. „Spodná kontaktná línia systému čelnej ochrany“ znamená spodnú hranicu dôležitých bodov kontaktu chodca so systémom čelnej ochrany alebo vozidlom. Je to geometrická spojnica najnižších dotykových bodov medzi 700 mm dlhou rovnou tyčou a systémom čelnej ochrany, keď sa priama hrana držaná rovnobežne so zvislou pozdĺžnou rovinou vozidla a naklonená o 25° smerom dopredu posúva pozdĺž prednej časti vozidla a pretne s prednou časťou vozidla, pričom sa stále dotýka zeme a povrchu systému čelnej ochrany alebo vozidla.

1.11. „Horná výška systému čelnej ochrany“ je zvislou vzdialenosťou medzi vozovkou a hornou kontaktnou líniou systému čelnej ochrany, definovanou v odseku 1.9, keď vozidlo stojí v normálnej jazdnej polohe.

1.12. „Spodná výška systému čelnej ochrany“ je zvislou vzdialenosťou medzi vozovkou a spodnou kontaktnou líniou systému čelnej ochrany, definovanou v odseku 1.10, keď vozidlo stojí v normálnej jazdnej polohe.

1.13. „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 predok 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.

1.14. „Kontaktná línia predného okraja systému čelnej ochrany“ sa definuje ako geometrické miesto bodov dotykov medzi 1 000 mm dlhou rovnou tyčou a predným povrchom systému čelnej ochrany, keď rovná tyč udržiavaná v rovnobežnej polohe so zvislou pozdĺžnou rovinou vozidla, sklonenou v uhle 50° smerom dozadu priečne pozdĺž predného okraja systému čelnej ochrany, postupuje tak, že sa jej stále dotýka. V prípade vozidiel s horným povrchom systému čelnej ochrany skloneným v podstate v uhle 50° tak, že rovná tyč vykazuje skôr súvislý alebo viacnásobný než bodový dotyk, sa kontaktná línia stanoví rovnou tyčou sklonenou v uhle 40° smerom dozadu.

▼B

1.15. „Hodnota HPC – Head performance criterion (kritérium zaťaženia hlavy)“ sa vypočíta pomocou vzorca:

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

kde „a“ je výsledné zrýchlenie v ťažisku hlavy (m/s^2) ako násobok „g“, zaznamenaný vo vzťahu k času a filtrovaný pri kanálovej frekvenčnej triede 1 000 Hz; t_1 a t_2 sú dva časové body, ktoré označujú začiatok a koniec trvania záznamu, pri ktorom je hodnota HPC najvyššie medzi prvým a posledným okamihom dotyku. Hodnoty HPC, pri ktorých je časový interval (t_1 a t_2) väčší ako 15 ms, sa pri výpočte najvyššej hodnoty neberú do úvahy.

2. KONŠTRUKČNÉ A MONTÁŽNE USTANOVENIA

2.1. Systémy čelnej ochrany

Nasledujúce požiadavky platia rovnako pre systémy čelnej ochrany, ktoré sa dodávajú namontované na nových vozidlách, a pre systémy čelnej ochrany, ktoré sa dodávajú ako samostatné technické jednotky určené na montáž na určité vozidlá.

So súhlasom príslušného schvaľovacieho úradu sa však môžu požiadavky uvedené v odseku 3 považovať za úplne alebo čiastočne splnené na základe akýchkoľvek zodpovedajúcich skúšok systému čelnej ochrany, vykonaných podľa inej smernice o typovom schválení.

2.1.1. Súčiastky systému čelnej ochrany sa musia navrhnúť tak, aby najmenší priemer zaoblenia všetkých pevných plôch, ktorých sa môže dotknúť guľa s priemerom 100 mm, bol 5 mm.

2.1.2. Celková hmotnosť systému čelnej ochrany vrátane všetkých konzol a upevnení nesmie presiahnuť 1,2 % hmotnosti vozidla, na ktoré je určená, ale smie dosiahnuť najviac 18 kg.

2.1.3. Výška systému čelnej ochrany pri namontovaní na vozidlo nesmie v žiadnom bode presahovať 50 mm nad kontaktnou líniou predného okraja karosérie, ako sa uvádza v odseku 1.8, pri meraní zvislej pozdĺžnej roviny prierezu vozidla v tomto bode.

2.1.4. Systém čelnej ochrany nesmie zväčšiť šírku vozidla, na ktorom je namontovaný. Ak je celková šírka systému čelnej ochrany väčšia než 75 % šírky vozidla, ukončenia systému musia byť ohnuté smerom k vonkajšej ploche, aby sa riziko zachytenia znížilo na najmenšiu možnú mieru. Táto požiadavka sa považuje za splnenú, ak je systém čelnej ochrany vložený alebo integrovaný do karosérie alebo ukončenie systému je ohnuté tak, že sa nemôže dostať do kontaktu s guľou s priemerom 100 mm, a medzera medzi ukončením systému a karosériou nie je väčšia ako 20 mm.

2.1.5. S výnimkou odseku 2.1.4 medzera medzi komponentmi systému čelnej ochrany 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.

2.1.6. S cieľom zachovať účinnosť nárazníka vozidla nesmie byť pozdĺžna vzdialenosť medzi najprednejšou časťou nárazníka a najprednejšou časťou systému čelnej ochrany v žiadnom bode na boku vozidla väčšia ako 50 mm.

2.1.7. Systém čelnej ochrany nesmie výrazne znížiť účinnosť nárazníka. Táto požiadavka sa považuje za splnenú vtedy, keď nárazník prekrývajú najviac dva zvislé komponenty a ani jeden vodorovný komponent systému čelnej ochrany.

2.1.8. Systém čelnej ochrany nesmie byť naklonený od kolmice dopredu. Najvrchnejšie časti systému čelnej ochrany nesmú smerom nahor či dozadu (smerom k čelnému sklu) prečnievať viac ako 50 mm nad kontaktnou líniou prednej hrany kapoty vozidla, ako je vymedzené v odseku 1.8 (merané pri odmontovanom systéme čelnej ochrany).

▼B

Každý bod sa meria na zvislej pozdĺžnej rovine cez vozidlo a tento bod.

2.1.9. Súlad s požiadavkami iných smerníc o typovom schválení vozidiel sa nesmie porušiť namontovaním systémov čelnej ochrany.

2.2. Systémy čelnej ochrany ako samostatné technické jednotky sa nesmú distribuovať, ponúkať na predaj či predávať, ak nie je priložený zoznam typov vozidiel, pre ktoré bol systém čelnej ochrany schválený, a jasný návod na montáž. Návod na montáž musí obsahovať konkrétne pokyny montáže vrátane spôsobov upevnenia na vozidle, na ktoré je jednotka schválená, a upevniť schválené súčiastky na toto vozidlo spôsobom, ktorý je v súlade s príslušnými ustanoveniami odseku 2.1.

3. USTANOVENIA NA VYKONANIE SKÚŠOK

3.1. Aby boli systémy čelnej ochrany schválené, musia splniť tieto skúšky:

3.1.1. Zrážka makety dolnej časti nohy s nárazníkovou časťou systému čelnej ochrany. Táto skúška sa vykonáva pri náraze v rýchlosti 40 km/h. Najväčší uhol ohybu dynamického kolena môže byť najviac 21,0°, najväčší šmykový posun dynamického kolena nesmie prekročiť 6,0 mm a zrýchlenie merané na hornej časti tíbie nesmie presiahnuť 200 g.

3.1.1.1. S ohľadom na systémy čelnej ochrany, ktoré boli schválené ako samostatné technické jednotky a určené na použitie na stanovených motorových vozidlách s celkovou prípustnou hmotnosťou neprevyšujúcou 2,5 tony a ktoré boli typovo schválené pred 1. októbrom 2005, alebo na motorových vozidlách s celkovou prípustnou hmotnosťou prevyšujúcou 2,5 tony, sa však môžu ustanovenia odseku 3.1.1 nahradiť ustanoveniami odseku 3.1.1.1.1 alebo odseku 3.1.1.1.2.

3.1.1.1.1. Táto skúška sa vykonáva pri náraze v rýchlosti 40 km/h. Najväčší uhol ohybu dynamického kolena môže byť najviac 26,0°, najväčší šmykový posun dynamického kolena nesmie prekročiť 7,5 mm a zrýchlenie merané na hornej časti tíbie neprevyšuje 250 g.

3.1.1.1.2. Skúšky sa vykonávajú na motorovom vozidle s pripevneným systémom čelnej ochrany a bez pripevneného systému čelnej ochrany pri náraze v rýchlosti 40 km/h. Obidve skúšky sa vykonávajú na rovnocenných miestach podľa dohody s príslušnou technickou službou. Zaznamenajú sa hodnoty najväčšieho uhlu ohybu dynamického kolena, najväčšieho šmykového posunu dynamického kolena a zrýchlenie merané na hornom konci tíbie. 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.

3.1.1.2. Ak výška spodnej časti systému čelnej ochrany presahuje 500 mm, táto skúška musí byť nahradená skúškou nárazu makety hornej časti nohy do systému čelnej ochrany vymedzenej v odseku 3.1.2.

3.1.2. Zrážka makety hornej časti nohy s nárazníkovou časťou systému čelnej ochrany: Táto skúška sa vykonáva pri náraze v rýchlosti 40 km/h. Okamžitý súčet nárazových síl v jednom časovom bode nesmie presiahnuť 7,5 kN a ohybový moment na makete nesmie presiahnuť 510 Nm.

Skúška zrážky makety hornej časti nohy s nárazníkovou časťou systému čelnej ochrany sa uskutoční, ak výška spodného „nárazníka“ systému čelnej ochrany v skúšobnej polohe presahuje 500 mm.

3.1.2.1. Avšak s ohľadom na systémy čelnej ochrany, ktoré boli schválené ako samostatné technické jednotky určené na použitie na stanovených motorových vozidlách s celkovou prípustnou hmotnosťou neprevyšujúcou 2,5 tony, ktoré boli schválené pred 1. októbrom 2005, alebo na motorových vozidlách s celkovou prípustnou hmotnosťou prevyšujúcou 2,5 tony, môžu byť ustanovenia odseku 3.1.2 nahradené ustanoveniami odseku 3.1.2.1.1 alebo odseku 3.1.1.1.2.

3.1.2.1.1. Táto skúška sa vykonáva pri náraze v rýchlosti 40 km/h. Okamžitý súčet nárazových síl v jednom časovom bode nesmie presiahnuť 9,4 kN a ohybový moment na makete nesmie presiahnuť 640 Nm.

▼B

3.1.2.1.2. Skúšky sa vykonávajú na motorovom vozidle s pripevneným systémom prednej ochrany a bez pripevneného systému čelnej ochrany pri náraze v rýchlosti 40 km/h. Obidve skúšky sa vykonávajú na rovnocenných miestach podľa dohody s príslušnou technickou službou. 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.

3.1.2.2. Ak výška spodnej časti systému čelnej ochrany nepresahuje 500 mm, táto skúška sa nevyžaduje.

3.1.3. Zrážky makety hornej časti nohy so systémom čelnej ochrany v oblasti vodiacej hrany. Táto skúška sa vykonáva pri náraze v rýchlosti 40 km/h. Okamžitý súčet nárazových síl v jednom časovom bode v hornej a spodnej časti makety by nemal prekročiť možný cieľ 5,0 kN a ohybový moment na makete by nemal prekročiť možný cieľ 300 Nm. Oba výsledky sa zaznamenávajú len na monitorovacie účely.

3.1.4. Náraz makety hlavy dieťaťa/malého dospelého na systém čelnej ochrany. Tieto skúšky sa uskutočňujú pri rýchlosti 35 km/h použitím 3,5 kg makety hlavy dieťaťa/malého dospelého. Hodnota kritéria splnenia pre hlavu (headform performance criterion, HPC), vypočítaná z výsledkov časových záznamov akcelerometra podľa odseku 1.15, nesmie v žiadnom prípade presiahnuť 1 000.

▼B

PRÍLOHA II

ADMINISTRATÍVNE USTANOVENIA NA TYPOVÉ SCHVÁLENIE

1. ŽIADOSŤ O UDELENIE TYPOVÉHO SCHVÁLENIA ES

1.1. Žiadosť o udelenie typového schválenia ES pre typ vozidla so zreteľom na vybavenie systémom čelnej ochrany

1.1.1. Vzor požadovaného informačného dokumentu podľa článku 3 ods. 1 smernice 70/156/EHS je uvedený v dodatku 1.

1.1.2. Reprezentatívny typ vozidla vybavený systémom čelnej ochrany, pre ktoré sa požaduje schválenie, sa pristaví technickej službe zodpovednej za typové schválenie. Na požiadanie technickej služby sa predložia aj špecifické súčiastky alebo vzorky použitých materiálov.

1.2. Žiadosť o typové schválenie systémov čelnej ochrany ES, ktoré sú samostatnými technickými jednotkami

1.2.1. Vzor požadovaného informačného dokumentu podľa článku 3 ods. 4 smernice 70/156/EHS je uvedený v dodatku 2.

1.2.2. Vzorka typu systému čelnej ochrany, ktorý sa má schvaľovať, sa predloží technickej službe zodpovednej za skúšky typového schválenia. Ak to služba považuje za potrebné, môže požiadať o ďalšie vzory. Vzorky musia mať jasne a nezmazateľne vyznačené obchodné meno alebo obchodnú značku žiadateľa a typové označenie. Musí sa vyhradiť miesto na neskoršie povinné umiestnenie značky o typovom schválení ES.

2. UDELENIE TYPOVÉHO SCHVÁLENIA ES

2.1. Vzory osvedčení typového schválenia ES podľa článku 4 ods. 3, prípadne podľa článku 4 ods. 4 smernice 70/156/EHS sú uvedené v:

a) dodatku 3 pre žiadosti uvedené v bode 1.1;

b) dodatku 4 pre žiadosti uvedené v bode 1.2.

3. ZNAČKA TYPOVÉHO SCHVÁLENIA ES

3.1. Na každý systém čelnej ochrany zodpovedajúci typu schválenému podľa tejto smernice sa musí umiestniť značka typového schválenia ES.

3.2. Táto značka sa skladá z:

3.2.1. obdĺžnika okolo písmena „e“, po ktorom nasleduje poznávacie číslo alebo písmená členského štátu, ktorý udelil typové schválenie:

1 pre Nemecko

2 pre Francúzsko

3 pre Taliansko

4 pre Holandsko

5 pre Švédsko

6 pre Belgicko

9 pre Španielsko

11 pre Veľkú Britániu

12 pre Rakúsko

13 pre Luxembursko

17 pre Fínsko

18 pre Dánsko

21 pre Portugalsko

23 pre Grécko

IRL pre Írsko

49 pre Cyprus

8 pre Českú republiku

29 pre Estónsko

▼B

7 pre Maďarsko

32 pre Lotyšsko

36 pre Litvu

50 pre Maltu

20 pre Poľsko

27 pre Slovenskú republiku

26 pre Slovinsko

▼M1

34 pre Bulharsko

19 pre Rumunsko.

▼B

3.2.2. V blízkosti obdĺžnika „základné schvaľovacie číslo“ obsiahnuté v oddiele 4 čísla typového schválenia uvedeného v prílohe VII k smernici 70/156/EHS, pred ktorým sú dve číslice označujúce poradové číslo pridelené najnovšej veľkej technickej zmene tejto smernice v deň udelenia typového schválenia ES. V tejto smernici je to poradové číslo 01.

Hviezdička vložená za poradové číslo bude znamenať, že systém čelnej ochrany bol schválený pre skúšku makety nohy za podmienok stanovených v bode 3.1.1.1 alebo 3.1.2.1 prílohy I. Ak schvaľovací úrad toto schválenie neudelil, nahradí sa hviezdička medzerou.

3.3. Značka typového schválenia ES sa umiestni na systém čelnej ochrany tak, aby sa nedala odstrániť a bola jasne čitateľná, aj keď je systém namontovaný na vozidle.

3.4. Príklad značky typového schválenia ES je uvedený v dodatku 5.

▼B

Dodatok 1

INFORMAČNÝ DOKUMENT č. […]

podľa prílohy I k smernici Rady 70/156/EHS o typovom schválení vozidiel ES vzhľadom na vybavenie systémami čelnej ochrany

Nasledujúce údaje treba dodať v troch vyhotoveniach spolu s obsahom. Všetky výkresy sa musia dodať v primeranej mierke a dostatočne podrobné vo formáte A 4 alebo zložené do formátu A 4. Ak sa predkladajú fotografie, musia byť na nich dobre viditeľné detaily.

Ak systémy, súčiastky alebo samostatné technické jednotky obsahujú špeciálne materiály, treba priložiť informácie o ich vlastnostiach.

0. VŠEOBECNE

0.1. Značka (obchodný názov podniku):

0.2. Typ a všeobecný obchodný názov (názvy):

0.3. Spôsob označenia typu, ak je vyznačený na vozidle:

0.3.1. Umiestnenie tohto označenia:

0.4. Kategória vozidla:

0.5. Názov a adresa výrobcu:

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

1. VŠEOBECNÉ KONŠTRUKČNÉ CHARAKTERISTIKY VOZIDLA

1.1. Fotografie a/alebo výkresy reprezentatívneho vozidla:

2. HMOTNOSTI A ROZMERY (v kg a mm)

(Pozri výkresy, ak sú k dispozícii)

2.8. Technicky prípustná najväčšia hmotnosť s nákladom podľa údajov výrobcu (max. a min.):

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

9. KAROSÉRIA

9.1. Typ karosérie:

9.[11]. Systém čelnej ochrany

9.[11].1. Celkové usporiadanie (výkresy alebo fotografie) naznačujúce polohu a pripojenie systémov čelnej ochrany:

9.[11].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 predchádzajúcej vete nie sú kritické, na dokumentačné účely ich možno nahradiť fotografiami doplnenými podľa potreby údajmi o rozmeroch a/alebo sprievodným textom:

9.[11].3. Všetky požadované podrobnosti o montáži a úplné pokyny vrátane požiadaviek krútiaceho momentu pre skrutkové spoje:

9.[11].4. Výkres nárazníkov:

9.[11].5. Výkres podlahovej línie na prednej strane vozidla:

Dátum:

▼B

Dodatok 2

INFORMAČNÝ DOKUMENT č. […]

týkajúci sa typového schválenia systémov čelnej ochrany ES ako samostatných technických jednotiek (2005/66/ES)

Nasledujúce údaje treba dodať v troch vyhotoveniach spolu s obsahom. Všetky výkresy sa musia dodať v primeranej mierke a dostatočne podrobné vo formáte A 4 alebo zložené do formátu A 4. Ak sa predkladajú fotografie, musia byť na nich dobre viditeľné detaily.

Ak systémy, súčiastky alebo samostatné technické jednotky obsahujú špeciálne materiály, treba priložiť informácie o ich vlastnostiach.

0. VŠEOBECNE

0.1. Značka (obchodný názov podniku):

0.2. Typ a všeobecný obchodný názov (názvy):

0.5. Názov a adresa výrobcu:

0.7. Miesto a spôsob upevnenia značky typového schválenia ES:

1. OPIS ZARIADENIA

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

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

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

1.4. Všetky obmedzenia použitia a podmienky montáže:

▼B

Dodatok 3

(VZOR)

[najväčší formát: A 4 (210 x 297 mm)]

OSVEDČENIE O TYPOVOM SCHVÁLENÍ ES

ODTLAČOK PEČIATKY SCHVAĽOVACIEHO ÚRADU

Oznámenie o:

— typovom schválení,

— rozšírení typového schválenia,

— odmietnutí typového schválenia,

— odobratí typového schválenia

typu vozidla vybaveného systémom prednej ochrany v súlade so smernicou 2005/66/ES.

Číslo typového schválenia:

Dôvod rozšírenia:

ODDIEL I

0.1. Značka (obchodný názov podniku):

0.2. Typ a všeobecný obchodný názov (názvy):

0.3. Spôsob označenia typu, ak je vyznačený na vozidle:

0.3.1. Umiestnenie tohto označenia:

0.4. Kategória vozidla:

0.5. Názov a adresa výrobcu:

0.7. V prípade systému čelnej ochrany umiestnenie a spôsob upevnenia značky typového schválenia ES:

0.8 Adresa (-y) montážneho (-nych) podniku (-ov):

ODDIEL II

1. Dodatočné informácie (podľa potreby): pozri dodatok.

2. Technická služba zodpovedná za vykonanie skúšok:

3. Dátum vyhotovenia skúšobnej správy:

4. Číslo skúšobnej správy:

5. Poznámky: pozri dodatok.

6. Miesto:

7. Dátum:

8. Podpis:

9. Zoznam informačných materiálov uložených v schvaľujúcom úrade, ktoré možno dostať na požiadanie, je priložený.

▼B

Addendum

k osvedčeniu o typovom schválení ES č. […]

týkajúci sa typového schválenia vozidla vzhľadom na umiestnenie systému čelnej ochrany

1. Dodatočné informácie:

2. Poznámky:

3. Výsledky skúšok podľa prílohy I ods. 3

Skúška	Zaznamenané hodnoty		Vyhovel/Nevyhovel
Zrážka makety dolnej časti nohy s nárazníkovou časťou systému čelnej ochrany – 3 skúšobné pozície (v prípade vykonania)	Uhol ohybu	…… …… stupne ……	
	Šmykový posun	…… …… mm ……	
	Zrýchlenie na tíbii	…… …… g ……	
Zrážka makety hornej časti nohy s nárazníkovou časťou systému čelnej ochrany – 3 skúšobné pozície (v prípade vykonania)	Súčet nárazových síl	…… …… kN ……	
	Uhol ohybu	…… …… Nm ……	
Zrážka makety hornej časti nohy s predným okrajom systému čelnej ochrany. – 3 skúšobné pozície (len pre kontrolu)	Súčet nárazových síl	…… …… kN ……	
	Uhol ohybu	…… …… Nm ……	
Zrážka makety hlavy dieťaťa/malého dospelého človeka (3,5 kg) so systémom čelnej ochrany	Hodnoty HPC (aspoň 3 hodnoty)	…… …… ……	

▼B

Dodatok 4

(VZOR)

[najväčší formát: A 4 (210 x 297 mm)]

OSVEDČENIE O TYPOVOM SCHVÁLENÍ ES

ODTLAČOK PEČIATKY SCHVAĽOVACIEHO ÚRADU

Oznámenie o:

— typovom schválení,

— rozšírení typového schválenia,

— odmietnutí typového schválenia,

— odobratí typového schválenia

typu systému čelnej ochrany ako samostatnej technickej jednotky s ohľadom na smernicu 2005/66/ES.

Číslo typového schválenia:

Dôvod rozšírenia:

ODDIEL I

0.1. Značka (obchodný názov podniku):

0.2. Typ a všeobecný obchodný názov (názvy):

0.3. Spôsob označenia typu, ak je vyznačený na systéme čelnej ochrany:

0.3.1. Umiestnenie tohto označenia:

0.5. Názov a adresa výrobcu:

0.7. Umiestnenie a spôsob upevnenia značky typového schválenia ES:

0.8. Adresa (-y) montážneho (-ych) podniku (-ov):

ODDIEL II

1. Dodatočné informácie: pozri addendum.

2. Technická služba zodpovedná za vykonanie skúšok:

3. Dátum vyhotovenia skúšobnej správy:

4. Číslo skúšobnej správy:

5. Prípadné poznámky: pozri dodatok.

6. Miesto:

7. Dátum:

8. Podpis:

9. Zoznam informačných materiálov uložených v schvaľujúcom úrade, ktoré možno dostať na požiadanie, je priložený.

▼B

Addendum

k osvedčeniu o typovom schválení ES č. […]

týkajúcemu sa typového schválenia systému čelnej ochrany v súlade so smernicou 2005/66/ES

1. Dodatočné 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:

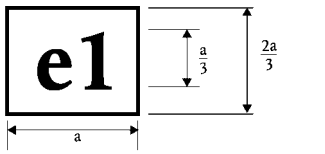
3. Výsledky skúšok podľa prílohy I ods. 3

Skúška	Zaznamenané hodnoty		Vyhovel/Nevyhovel
Zrážka makety dolnej časti nohy s nárazníkovou časťou systému čelnej ochrany – 3 skúšobné pozície (v prípade vykonania)	Uhol ohybu	…… …… Stupne ……	
	Šmykový posun	…… …… mm ……	
	Zrýchlenie na tíbii	…… …… g ……	
Zrážka makety hornej časti nohy s nárazníkovou časťou systému čelnej ochrany – 3 skúšobné pozície (v prípade vykonania)	Súčet nárazových síl	…… …… kN ……	
	Uhol ohybu	…… …… Nm ……	
Zrážka makety hornej časti nohy s predným okrajom systému čelnej ochrany. – 3 skúšobné pozície (len pre kontrolu)	Súčet nárazových síl	…… …… kN ……	
	Uhol ohybu	…… …… Nm ……	
Zrážka makety hlavy dieťaťa/malého dospelého človeka (3,5 kg) so systémom čelnej ochrany	Hodnoty HPC (aspoň tri hodnoty)	…… …… ……	

▼B

Dodatok 5

Príklad značky typového schválenia ES





(a ≥ 12 mm)

V prípade zariadenia so značkou typového schválenia ES zobrazenou vyššie ide o systém čelnej ochrany typovo schválený v Nemecku (e1) podľa tejto smernice (01) pod základným schvaľovacím číslom 1471.

Hviezdička znamená, že systém čelnej ochrany bol schválený pre skúšku makety nohy za podmienok stanovených v bode 3.1.1.1 alebo 3.1.2.1 prílohy I. Ak schvaľovací úrad toto schválenie neudelil, nahradí sa hviezdička medzerou.

▼B

PRÍLOHA III

ZMENY A DOPLNENIA SMERNICE 70/156/EHS

Prílohy k smernici 70/156/EHS sa menia a dopĺňajú takto:

1. V prílohe I sa vkladajú tieto body:

„9.[24]. Systémy čelnej ochrany

9.[24].1. Predkladá sa podrobný opis vrátane fotografií a/alebo výkresov vozidla vzhľadom na konštrukciu, rozmery, relevantné kontaktné línie a konštrukčné materiály systému čelnej ochrany a prednej časti vozidla.

9.[24].2. Predkladá sa podrobný opis vrátane fotografií a/alebo výkresov metódy montáže systémy čelnej ochrany na vozidlo. Tento opis obsahuje všetky rozmery skrutiek a potrebné krútiace momenty.“

2. V prílohe III časti I oddiele A sa vkladajú tieto body:

„9.[24].

9.[24].1. Predkladá sa podrobný opis vrátane fotografií a/alebo výkresov vozidla vzhľadom na konštrukciu, rozmery, relevantné kontaktné línie a konštrukčné materiály systému čelnej ochrany a prednej časti vozidla.

9.[24].2. Predkladá sa podrobný opis vrátane fotografií a/alebo výkresov metódy montáže systémov čelnej ochrany vozidla. Tento opis obsahuje všetky rozmery skrutiek a potrebné krútiace momenty.“

3. Do prílohy IV časti I sa dopĺňa táto tabuľka:

Vec	Číslo smernice	Odkaz na úradný vestník	Platnosť									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„[60]. Systém čelnej ochrany	2005/66/ES	L 309, 25.11.2005, s. 37.	X (*)	–	–	X	–	–				

(*) Nepresahujúce celkovú povolenú hmotnosť 3,5 tony.“

4. Príloha XI sa mení a dopĺňa takto:

a) V dodatku 1 sa dopĺňa táto tabuľka:

Č.	Vec	Číslo smernice	$M_1 \leq 2\,500$ ([1]) kg	$M_1 > 2\,500$ ([1]) kg	M_2	M_3
„[60]	Systém čelnej ochrany	2005/66/ES	X	X (*)	–	–

(*) Nepresahujúce celkovú povolenú hmotnosť 3,5 tony.“

▼B

b) V dodatku 2 sa dopĺňa táto tabuľka:

Č.	Vec	Číslo smernice	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„[60]	Systém čelnej ochrany	2005/66/ES	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–“

c) V dodatku 3 sa dopĺňa táto tabuľka:

Č.	Vec	Číslo smernice	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„[60]	Systém čelnej ochrany	2005/66/ES	–	–	–	–	–	–	–	–	–“