KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 3.10.2007
COM(2007)560 konč.

2007/0201(COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o zaščiti pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu

{SEC(2007)1244}
{SEC(2007)1245}

(predložila Komisija)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. Ozadje predloga

Razlogi za predlog in njegovi cilji

Cilj predloga je krepitev zahtev Skupnosti, da bi se izboljšala varnost pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu v primeru poškodb pri trčenju z motornim vozilom.

Te zahteve ureja Direktiva 2003/102/ES[1]. Kot posledica zahtev iz člena 5 navedene direktive je bila izvedena presoja izvedljivosti nekaterih zahtev v okviru druge faze Direktive in možne uporabe aktivnih varnostnih sistemov. V presoji je bilo ugotovljeno, da te zahteve niso izvedljive.

Komisija zato predlaga novo uredbo, ki bo osnova za kombinacijo izvedljivih zahtev z aktivnimi varnostnimi sistemi. Prednost takega pristopa je, da se uredba uporablja neposredno po vsej EU, ni je treba prenesti v nacionalno zakonodajo, hkrati pa prinaša enotna pravila za podjetja in homologacijske organe.

Poleg tega Direktiva 2005/66/ES z dne 26. oktobra 2005 o uporabi prednjih zaščitnih sistemov določa nadzor nad uporabo takih sistemov in ravni zaščite izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu v primeru trčenja z motornim vozilom, ki take sisteme uporablja. Komisija sedaj predlaga združitev zahtev iz te direktive z zahtevami iz Direktive 2003/102/ES o zaščiti pešcev.

Splošno ozadje

Komisija je 21. decembra 2000 sprejela sporočilo o možni uporabi prostovoljne zaveze industrije za izboljšanje varnosti pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu pri trčenju z motornim vozilom. V tem sporočilu je Komisija sklenila pristopiti k pogovorom z Evropskim združenjem proizvajalcev avtomobilov (ACEA), da bi sprejeli tovrstno zavezo, vzporedno pa začeti pogovore z Združenjem japonskih proizvajalcev avtomobilov (JAMA) in Združenjem korejskih proizvajalcev avtomobilov (KAMA).

V sporočilu[2], sprejetem 11. julija 2001, je Komisija Svetu in Evropskemu parlamentu predstavila zavezo ACEA o zaščiti pešcev. Zaveza je vključevala vrsto preskusov za izboljšanje prednje konstrukcije motornih vozil ter dodatne aktivne in pasivne varnostne ukrepe, ki prav tako povečujejo zaščito pešcev. Ti ukrepi so zadevali: opremljanje motornih vozil s protiblokirnim zavornim sistemom – ABS in sistemom za prižiganje luči ob vzpostavitvi kontakta – DRL, prihodnjo uvedbo naprednih aktivnih novih tehnologij varnostnih sistemov ter prostovoljno prepoved prodaje togih sprednjih zaščitnih lokov. Odtlej sta Združenje japonskih proizvajalcev avtomobilov (JAMA) in Združenje korejskih proizvajalcev avtomobilov (KAMA) sprejeli podobne zaveze kakor ACEA, tako da zdaj enake zaveze veljajo za 99 % obstoječih proizvajalcev.

Komisija je v svojem sporočilu julija 2001 napovedala, da se bo po posvetovanju z Evropskim parlamentom in Svetom odločila, ali bo zavezo zadevne industrije sprejela v obliki priporočila ali pa predlagala zakonodajo na področju zaščite pešcev.

---

[1] UL L 321, 6.12.2003, str. 15.

[2] UL C 261, 30.10.2003, str. 576. COM(2001)389 konč.

Tako Evropski parlament kot Svet sta z veseljem sprejela glavne elemente zaveze zadevne industrije na področju izboljšav oblike sprednjih avtomobilskih delov.

Evropski parlament je v svoji resoluciji z dne 13. junija 2002 zahteval „okvirno“ direktivo o določitvi rokov za uporabo, ciljev in metode za spremljanje njihovega izvajanja. Komisija se je na podlagi tega strinjala s tem, da predloži okvirno zakonodajo na podlagi primerne vsebine zavez.

Zakonodajni predlog je bil predložen v soodločanje, rezultat pa je Direktiva 2003/102/ES o zaščiti pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu.

Komisija je zato v skladu z željami Sveta in Evropskega parlamenta predlagala ukrepe za nadzor prednjih zaščitnih sistemov. To je bilo objavljeno v Direktivi 2005/66/ES. Z vključevanjem potrebnih določil v predlagani uredbi je treba to direktivo tesno povezati z vsakim predlogom za spremembe Direktive o zaščiti peščev.

Obstoječe določbe na področju, na katero se nanaša predlog

Obstoječa direktiva je Direktiva 2003/102/ES o zaščiti pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu. Študija izvedljivosti za izvajanje zahtev druge faze v skladu s točko 5 direktive je pokazala, da te zahteve niso izvedljive. Ta predlog izhaja iz preteklih zahtev in ponuja spremembe, ki naj bi zagotovile izvedljivost.

Direktiva 2005/66/ES v zvezi z uporabo prednjih zaščitnih sistemov določa nadzor teh sistemov, vgrajenih kot originalna oprema ali dodanih v poprodajnem trgu. Predlog združuje te zahteve z zahtevami, ki določajo zaščito peščev in tako zagotavlja skladnost določb o zaščiti peščev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu.

Usklajenost z drugimi politikami in cilji Unije

Predlog je povsem skladen s cilji zmanjšanja števila smrtnih žrtev prometnih nesreč, ki je bil naveden v beli knjigi Komisije o evropski prometni politiki.

2. Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi in ocena učinka

Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi

Posvetovalne metode, glavni ciljni sektorji in splošni profil vprašancev

Vsa opravljena posvetovanja so bila v zvezi z določbo spremenjenih specifikacij za drugo fazo izvajanja Direktive o zaščiti peščev, ker se vključitev zahtev za prednje zaščitne sisteme ne bo spremenila.

Organiziran je bil posvetovalni sestanek s predstavniki evropskih, japonskih in korejskih avtomobilskih proizvajalcev. Na tem sestanku so bile obravnavane zahteve druge faze obstoječe direktive, in kaj bi bilo potrebno za zagotovitev izvedljivih rešitev, ki bi jih bilo mogoče uresničiti.

Javno posvetovanje je junija in julija 2005 potekalo tudi prek interneta. Komisija je prejela 17 odgovorov, katerih rezultati so na voljo na spletnem naslovu:

http://ec.europa.eu/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/consultation_phase_II/contributions.htm.

Povzetek odgovorov in njihovo upoštevanje

Odzivi na splošno kažejo, da je zdajšnji predlog sprejemljiv za vse strani, ker se zdi izvedljiv in po njihovem mnenju zagotavlja želeno varnost izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu.

Odgovori na spletno poizvedbo so obravnavali teme, ki so bile upoštevane v predlogu ali ki bodo vključene v izvedbeno zakonodajo.

Odgovori so izčrpneje obravnavani v oceni učinka, ki je priložena temu predlogu.

Zbiranje in uporaba izvedenskih mnenj

Zadevna znanstvena/strokovna področja

Analiza konstrukcije vozil ter statistike prometnih nesreč in poškodb.

Uporabljena metodologija

Analiza evidenc o poškodbah iz zbirk podatkov o nesrečah in simulacija rezultatov različnih možnih scenarijev glede hitrosti in mesta trka med vozilom in izpostavljenim udeležencem v cestnem prometu.

Glavne organizacije in strokovnjaki, vključeni v posvetovanje

Transport Research Laboratory v Združenem kraljestvu (TRL).

Povzetek prejetih in uporabljenih mnenj

Poročilo TRL je pokazalo potrebo po spremembi nekaterih zahtev iz obstoječe direktive, s čimer bi postale izvedljive, in priporočilo uporabo aktivnega varnostnega sistema kot zahteve v zakonodaji za večjo varnost izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu.

Sredstva, uporabljena za javno objavo izvedenskih mnenj

Poročilo TRL, ki vključuje poglobljeno obravnavo ovrednotenja koristi sistema pomoči pri zaviranju, najdete na:

http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/index.htm

Ocena učinka

Možnosti, ki niso bile vključene v oceno učinka so:

(1) Zakonodaja držav članic

Obstoječa direktiva je del sistema homologacije celotnega vozila, ki je na ravni EU določil polno usklajenost zakonodaje o konstrukciji vozil. Ta sistem homologacije obstaja od leta 1970 za zagotovitev pravilnega delovanja notranjega trga za avtomobilsko industrijo ter varnosti in kakovosti pri konstrukciji vozil.

Če bi se Direktiva razveljavila, bi države članice lahko sprejemale svojo lastno zakonodajo na tem področju. Posledica tega bi bilo neskladno delovanje notranjega trga, s čimer prost pretok vozil ne bi bil več zagotovljen.

Zato se ne predlaga umika zakonodaje.

(2) Uporaba prostovoljnega sporazuma

Treba je opozoriti, da je Direktiva nastala zaradi neposrednih zahtev Parlamenta in Sveta po preučitvi posvetovalnega dokumenta, ki ga je predložila Komisija v zvezi s preteklim prostovoljnim sporazumom na področju zaščite pešcev. Zaradi teh zahtev je bila glavnina prostovoljnega sporazuma vključena v obstoječo direktivo. Poleg tega je bila v direktivo vključena prostovoljna prepoved sprednjih zaščitnih lokov, kar so prav tako zahtevali zakonodajalci[3].

Nov prostovoljni sporazum na to temo se zato ni zdel primeren.

V oceni učinka so obravnavane naslednje možnosti:

(3) Ohranitev obstoječe direktive

Eden od možnih pristopov bi bil nespremememba specifikacij za II. fazo in predlaganje časovnega odloga za začetek izvajanja. Vendar Komisija ne more prezreti dejstva, da zahteve iz II. faze obstoječe direktive niso izvedljive in zdi se, da se s časom to ne bo spremenilo. Komisija mora zato izvesti potrebne in ustrezne ukrepe za spremembo zahtev ter zagotoviti potrebna zagotovila glede izvedljivosti[4].

Možnost nadaljevanja z obstoječo direktivo je bila zato zavrnjena. Vendar se obstoječa direktiva uporablja kot podlaga za sklicno točko za primerjavo z drugimi možnostmi.

(4) Sprejetje predloga industrije

Industrija je po proučitvi izvedljivosti predlagala, da se namesto zahtev iz faze II nadaljuje uporaba zahtev iz faze I ter da uporaba sistema pomoči pri zaviranju postane obvezna. Ta možnost je bila proučena in nato zavrnjena, ker je Komisija menila, da je mogoče večjo strogost uporabiti pri kateri od pasivnih zahtev. Vendar so potencialni rezultati uporabe te možnosti navedeni kot sklicna točka za primerjavo s končno možnostjo.

(5) Zagotoviti spremembe samo za pasivne zahteve

Predlog za spremembe samo obstoječih zahtev in njihovo večjo tehnično izvedljivost bi na izvedljiv način zagotovil izboljšanje sprednjega dela vozil. Vendar se šteje, da bi učinek zmanjšal pričakovano vrednost varnosti, kar ni v skladu z zahtevami člena 5 obstoječe direktive. Ker ta možnost ne bi zagotovila „niti enake zaščite kot obstoječe določbe“, je ni bilo mogoče več upoštevati.

(6) Poskrbeti za spremembe obstoječe direktive pri zahtevah iz II. faze in jih kombinirati z aktivnim varnostnim ukrepom, s čimer bi zagotovili zastavljene ravni varnosti

Ugotovljeno in sprejeto je bilo, da obstoječe zahteve niso izvedljive in jih je treba spremeniti. Poročilo TRL je proučilo in ocenilo uporabo sistema pomoči pri zaviranju skupaj s spremembo obstoječih pasivnih zahtev. V skladu s členom 5 obstoječe direktive mora Komisija zdaj predložiti predloge, ki „omogočajo vsaj enako raven zaščite kot obstoječe določbe“. Rezultati študije kažejo, da bi predlagana kombinacija spremenjenih pasivnih ukrepov in uporaba novih aktivnih ukrepov skupaj lahko zagotavljali znatno večjo varnost izpostavljenim udeležencem v cestnem prometu kakor obstoječe zahteve.

Zato predlog izhaja iz te možnosti.

---

3 Direktiva 2005/66/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. oktobra 2005 o uporabi prednjih zaščitnih sistemov na motornih vozilih in spremembi Direktive Sveta 70/156/EGS, UL L 309, 25.7.2005, str. 37.

4 Glej Direktivo 2003/102/ES, člen 5.

3. Pravni elementi predloga

Povzetek predlaganih ukrepov

Predlog Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o zaščiti pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu pred trčenjem z motornim vozilom in ob njem ter o spremembi okvirne direktive o homologaciji motornih vozil.

Pravna podlaga

Člen 95 Pogodbe

Načelo subsidiarnosti

Načelo subsidiarnosti se uporablja, če predlog ni v izključni pristojnosti Skupnosti.

Države članice ne morejo zadovoljivo doseči ciljev predloga, ker bo predlagana uredba del sistema EU-homologacije vozil.

Bolje jih bodo izpolnjevali ukrepi Skupnosti, ker se bodo izognili oviram za trgovanje med državami članicami, ki bi se sicer pojavile. Obstoječa uporaba in veljavnost sistema EU-homologacije za vozila kaže na sprejemanje in dragocenost takega sistema v evropskem okviru. Ponuja jasne zahteve za konstrukcijo vozil za krepitev njihove varnosti na enoten in usklajen način.

Zato je predlog v skladu z načelom subsidiarnosti.

Načelo sorazmernosti

Predlog je skladen z načelom sorazmernosti, ker se omeji doseganje ciljev zagotavljanja varnosti izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu.

V Poročilu TRL je prikazana analiza stroškov in koristi, ki kaže, da predlog prinaša znatne koristi družbi kot celoti.

Izbira instrumentov

Predlagani instrument: uredba.

Druga sredstva ne bi ustrezala iz naslednjih razlogov:

Primerna je uporaba uredbe, ker zagotavlja zahtevano skladnost, hkrati pa ne zahteva prenosa v zakonodajo držav članic.

4. Proračunske posledice

Predlog ne vpliva na proračun Skupnosti.

5. Dodatne informacije

Simulacija, pilotna faza in prehodno obdobje

V predlogu je več prehodnih obdobij, ki naj bi proizvajalcem vozil pri postopkih oblikovanja in proizvodnje omogočila zadostno pripravo.

Poenostavitev

Predlog predvideva poenostavitev upravnih postopkov za nacionalne organe in za Komisijo.

Zaradi uporabe uredbe ne bo potreben prenos v nacionalno zakonodajo.

Razveljavitev obstoječe zakonodaje

Sprejetje predloga bo pripeljalo do razveljavitve direktiv 2003/102/ES in 2005/66/ES.

Klavzula o pregledu/reviziji/časovni omejitvi veljavnosti

Predlog vključuje klavzule o pregledu za zagotovitev nadaljevanja stopnje varnosti tudi v prihodnje.

Evropski gospodarski prostor

Predlagani akt zadeva vprašanje EGP in se zato razširi na Evropski gospodarski prostor.

2007/0201(COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o zaščiti pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 95 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije[5]

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora[6]

v skladu s postopkom iz člena 251 Pogodbe[7]

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Notranji trg zajema območje brez notranjih meja, na katerem mora biti zagotovljen prost pretok blaga, oseb, storitev in kapitala. Zato deluje sistem homologacije motornih vozil Skupnosti. Tehnične zahteve za homologacijo motornih vozil v zvezi z zaščito pešcev je treba uskladiti, da se v posameznih državah članicah ne bi sprejemale različne zahteve in da se zagotovi pravilno delovanje notranjega trga.

(2) Ta uredba je eden od posamičnih regulativnih aktov v okviru postopka homologacije Skupnosti v skladu z Direktivo [.../.../*ES*] Evropskega parlamenta in Sveta [datum], ki vzpostavlja okvir za homologacijo motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva)[8].

(3) Izkušnje kažejo, da je bila vsebina zakonodaje o motornih vozilih pogosto zelo podrobna in tehnično zahtevna. Zato je primerno sprejeti uredbo namesto direktive, da bi se izognili odstopanjem med prenesenimi ukrepi in nepotrebni zakonodajni ravni v državah članicah. Da se zagotovi skladnost na tem področju, je treba Direktivo 2003/102/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. novembra 2003 o zaščiti pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu pred in ob trčenju z motornim vozilom ter o spremembi Direktive Sveta 70/156/EGS[9] ter Direktivo 2005/66/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. oktobra 2005 o uporabi prednjih zaščitnih sistemov na motornih vozilih in spremembi Direktive Sveta 70/156/EGS[10], ki določa zahteve za namestitev in uporabo prednjih zaščitnih sistemov na motornih vozilih in tako določa stopnjo zaščite za pešce, nadomestiti s to uredbo.

---

5 UL C

6 UL C

7 UL C

8 [Predlog nove okvirne direktive je trenutno v postopku sprejemanja. COM(2003) 418 in COM(2004) 738.]

9 UL L 321, 6.12.2003, str. 15.

10 UL L 309 25.11. 2005, str. 37.

To pomeni, da morajo države članice razveljaviti preneseno zakonodajo razveljavljenih direktiv.

(4) Direktiva 2003/102/ES se je izkazala za neizvedljivo pri zahtevah za drugo fazo izvajanja. Komisija je v skladu s členom 5 navedene direktive predložila nujne predloge za odpravo težav z izvedljivostjo teh zahtev in mogočo uporabo aktivnih varnostnih sistemov, hkrati pa ohranitev že zagotovljene stopnje varnosti za izpostavljene udeležence v cestnem prometu.

(5) Študija, ki jo je naročila Komisija, kaže, da je mogoče zahteve za zaščito pešcev občutno izboljšati s kombinacijo pasivnih in aktivnih ukrepov, ki zagotavljajo boljšo zaščito od prejšnjih določb. Opredeljen je bil zlasti aktivni varnostni sistem pomoči pri zaviranju, ki bo v kombinaciji s spremembami pasivnih varnostnih zahtev občutno izboljšal zagotovljeno zaščito. Zato je primerno predvideti obvezno vgradnjo sistemov pomoči pri zaviranju v nova motorna vozila.

(6) Vozilom, opremljenim s sistemi za preprečevanje trčenja, ni treba izpolnjevati nekaterih zahtev, določenih v tej uredbi, ker se bodo sposobna trkom s pešci nasploh izogibati, ne pa zgolj blažit posledic trčenj.

(7) Ker se na cestah v naseljih uporablja vse več težjih vozil, je primerno, da se določbe o zaščiti pešcev uporabljajo na samo za vozila, katerih največja masa ne presega 2 500 kg, ampak za določeno vmesno obdobje, tudi za vozila kategorij M_1 in N_1, ki presegajo to mejo.

(8) Za povečanje zaščite pešcev v najzgodnejši fazi lahko proizvajalci, ki želijo uporabljati homologacijo v skladu z novimi zahtevami, še preden postanejo obvezne, to izvedejo, vendar pod pogojem, da so izvedbeni ukrepi že veljavni.

(9) Potrebne ukrepe za izvajanje te uredbe je treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil[11].

(10) Predvsem je treba Komisijo pooblastiti, da sprejme tehnične določbe za uporabo zahtev preskusa, zahtev učinkovitosti za sisteme za preprečevanje trčenja in izvedbene ukrepe, ki temeljijo na rezultatih nadzora. Ker so navedeni ukrepi splošni in so namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te uredbe z dodajanjem novih nebistvenih določb, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.

(11) Da se zagotovi nemoten prehod z določb direktiv 2003/102/ES in 2005/66/ES na to uredbo, bi bilo treba uporabo te uredbe odložiti za določen čas po njenem začetku veljavnosti.

(12) Države članice same ne morejo zadovoljivo izpolniti ciljev te uredbe, ki so oblikovanje notranjega trga z uvedbo skupnih tehničnih zahtev za zaščito pešcev. Zaradi obsega potrebnih ukrepov je cilje laže doseči na ravni Skupnosti. Zato lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti, kakor je navedeno v členu 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne posega dlje, kakor je potrebno za doseganje teh ciljev –

---

[11] UL L 184, 17.7.1999, str. 23. Sklep, kakor je bil spremenjen s Sklepom 2006/512/ES (UL L 200, 22.7.2006, str. 11).

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

Predmet, področje uporabe in opredelitev pojmov

Člen 1

Predmet

Ta uredba določa zahteve za konstrukcijo in delovanje vozil in prednjih zaščitnih sistemov, da bi se zmanjšala število in resnost poškodb pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu, ki jih povzročijo površine prednjega dela teh vozil ter za izogibanje takim trčenjem.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za:

   (a) motorna vozila kategorije M_1, kakor so opredeljena v členu [3(11)] Direktive […/…/*ES*] in v oddelku A Priloge II k tej uredbi;

   (b) motorna vozila kategorije N_1, kakor so opredeljena v členu [3(11)] Direktive […/…/*ES*] in v oddelku A Priloge II k tej uredbi ter v skladu z odstavkom 2 tega člena;

   (c) prednje zaščitne sisteme, nameščene kot originalna oprema na vozila iz točk (a) in (b) ali prodane kot samostojne tehnične enote, namenjene za taka vozila

2. Oddelka 2 in 3 Priloge I se ne uporabljata za vozila kategorije N1, kadar je položaj voznika „točka R“ bodisi pred prvo osjo bodisi manj kot 1 000 mm longitudinalno za vzdolžno ravnino vozila.

Člen 3

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje splošne opredelitve pojmov:

(1) „A-stebriček“ pomeni prednjo zunanjo oporo strehe, ki poteka od spodnjega dela karoserije do strehe vozila;

(2) „sistem pomoči pri zaviranju“ pomeni sistem, ki pomaga vozniku, tako da zagotavlja uporabo največjega možnega pojemka pri zaviranju v sili;

(3) „odbijač“ je sprednja, spodnja, zunanja struktura homologiranega vozila, vključuje vse strukture vozila, ki ščitijo vozilo ob čelnem trčenju z drugim vozilom pri nizki hitrosti;

(4) „prednji zaščitni sistem“ je samostojna struktura, kot je na primer „bull bar“ ali dodatni odbijač, ki ščiti zunanjo površino vozila, poleg odbijača iz prvotne opreme, pred poškodbo v primeru trčenja, razen struktur z največjo maso manj kot 0,5 kg, namenjene le zaščiti svetil;

(5) „največja masa“ pomeni največjo tehnično dovoljeno maso obremenjenega vozila po navedbah proizvajalca skladno s točko 3.8 Priloge I k Direktivi […/…/ES];

(6) „vozila kategorije N1, izpeljana iz kategorije M1“ pomenijo vozila kategorije N1, katerih največja masa ne presega 2 500 kg, ki so v splošni konstrukciji in obliki v delu pred A-stebrički enaka ustreznemu vozilu kategorije M1.

Poglavje II
Obveznosti proizvajalcev

Člen 4

Obveznosti proizvajalcev

1. Proizvajalci v skladu s členom 9 zagotovijo, da so vozila, ki se dajejo na trg, opremljena s preverjenim sistemom za pomoč pri zaviranju v skladu z zahtevami oddelka 4 Priloge I in zahtevami oddelkov 2 in 3 Priloge I.

2. Proizvajalci v skladu s členom 10 zagotovijo, da so prednji zaščitni sistemi, ki so dobavljeni kot originalna oprema, bodisi vgrajeni v vozilo, bodisi dobavljeni kot samostojne tehnične enote, skladne z zahtevami oddelka 5 Priloge I.

3. Proizvajalci homologacijskemu organu predložijo ustrezne podatke o specifikacijah vozila in prednjih zaščitnih sistemov ter preskusnih pogojih. Podatki vključujejo informacije, potrebne za preverjanje delovanja vseh aktivnih varnostnih naprav, vgrajenih v vozilo.

4. Če so prednji zaščitni sistemi prodani kot samostojne tehnične enote, bodo proizvajalci homologacijskemu organu predložijo ustrezne podatke o specifikacijah sistemov in preskusnih pogojih. Podatki vključujejo informacijo o vozilih, za katere je bil sistem preskušen in vsa navodila za vgradnjo.

5. Prednji zaščitni sistemi kot samostojne tehnične enote se ne smejo distribuirati, ponujati za prodajo ali prodajati, razen če so opremljeni s seznamom tipov vozil, za katere je prednji zaščitni sistem homologiran, in z jasnimi navodili za montažo. Navodila za montažo morajo vsebovati posebna navodila za vgradnjo, vključno z načini pritrditve za vozila, za katera je bila ta enota homologirana, in ki omogočajo, da se odobrene sestavne dele vgradi na to vozilo na takšen način, ki je skladen z ustreznimi določbami oddelka 6 Priloge I.

6. Komisija sprejme izvedbene ukrepe, ki določajo tehnične določbe za uporabo zahtev iz Priloge I.

   Navedeni ukrepi za spremembo nebistvenih določb te uredbe, med drugim z njeno dopolnitvijo, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 40(2) Direktive [.../.../*ES*].

Člen 5

Vloga za ES-homologacijo

1. Proizvajalec v vlogi za podelitev ES-homologacije za določen tip vozila v zvezi z zaščito pešcev homologacijskemu organu predloži opisni list, določen v skladu z vzorcem iz dela 1 Priloge II.

   Proizvajalec tehnični službi, pristojni za opravljanje homologacijskih preskusov, predloži vozilo, ki predstavlja tip, za katerega se zahteva homologacija.

2. Proizvajalec v vlogi za podelitev ES-homologacije za določen tip vozila, ki bo opremljeno s prednjim zaščitnim sistemom, homologacijskemu organu predloži opisni list, določen v skladu z vzorcem iz dela 2 Priloge II.

   Proizvajalec tehnični službi, pristojni za opravljanje homologacijskih preskusov, predloži vozilo, ki predstavlja tip, opremljen s prednjim zaščitnim sistemom, za katerega se zahteva homologacija. Proizvajalec na zahtevo tehnične službe predloži uporabljene specifične dele ali vzorce uporabljenih materialov.

3. Proizvajalec v vlogi za podelitev ES-homologacije za določeno samostojno tehnično enoto tipa prednjega zaščitnega sistema homologacijskemu organu predloži opisni list, določen v skladu z vzorcem iz dela 3 Priloge II.

   Proizvajalec tehnični službi, pristojni za opravljanje homologacijskih preskusov, predloži primerek tipa prednjega zaščitnega sistema, za katerega se zahteva homologacija. Tehnična služba lahko zahteva predložitev dodatnih vzorcev, če se ji zdi primerno. Ti vzorci se jasno in neizbrisno označijo s trgovskim imenom ali blagovno znamko vlagatelja in oznako tipa. Proizvajalec sprejme določbe za kasnejše obvezno nameščanje oznake ES-homologacije.

Poglavje III

Obveznosti organov držav članic

Člen 6

Podelitev ES-homologacije

1. Če so izpolnjene ustrezne zahteve, homologacijski organ podeli ES-homologacijo in izda homologacijsko številko v skladu s številčnim sistemom iz Priloge VII Direktive [*.../.../ES*].

   Homologacijski organ ne more podeliti iste številke drugemu tipu vozila ali prednjemu zaščitnemu sistemu.

2. Homologacijski organ v skladu z odstavkom 1 izda certifikat o ES-homologaciji v skladu z:

   (a) vzorcem za tip vozila v zvezi z zaščito pešcev, določenim v delu 1 Priloge III;

   (b) vzorcem za tip vozila, ki bo opremljeno s prednjim zaščitnim sistemom, določenim v delu 2 Priloge III;

   (c) vzorcem za tip prednjega zaščitnega sistema, določenim v delu 3 Priloge III kot samostojna tehnična enota.

Člen 7

Certifikat o ES-homologaciji samostojne tehnične enote

Vsi prednji zaščitni sistemi, skladni s homologiranim tipom, ki je bil homologiran kot samostojna tehnična enota, so označeni s certifikatom o ES-homologaciji samostojne tehnične enote iz Priloge IV.

Člen 8

Sprememba tipa in dopolnitve homologacij

Sprememba vozila pred A-stebrički ali sprememba prednjega zaščitnega sistema, ki vpliva na konstrukcijo, glavne mere, materiale zunanjih površin vozila, način vgradnje in razporeditev sestavnih delov (zunanjih ali notranjih) ter ima lahko znaten vpliv na rezultate preskusov, se šteje za spremembo v skladu s členom [13] Direktive […/…/ES] in je zato zanje treba predložiti novo vlogo za homologacijo.

Člen 9

Roki za uporabo na vozilih

1. Nacionalni organi lahko v skladu z datumom iz drugega odstavka člena 15 iz razlogov, povezanih z zaščito pešcev, zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije v zvezi z naslednjimi novimi tipi vozil:

   (a) kategorija M_1, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelka 4 Priloge I;

   (b) kategorija M_1, katerih največja masa ne presega 2 500 kg, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelkov 2 ali 3 Priloge I;

   (c) kategorija N_1, izpeljana iz M_1, katerih največja masa ne presega 2 500 kg, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelkov 2 in 4 ali oddelkov 3 in 4 Priloge I.

2. Nacionalni organi z začetkom veljavnosti [DATUM *triintrideset mesecev po začetku veljavnosti te uredbe*] iz razlogov, povezanih z zaščito pešcev, štejejo certifikat o skladnosti za neveljaven za namen člena [26] Direktive […/…/ES] v primeru novih vozil kategorije M_1, ali N_1, izpeljanih iz M_1, katerih največja masa ne presega 2 500 kg, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelka 4 Priloge I, in prepovejo registracijo, prodajo ali začetek uporabe vozil.

3. Nacionalni organi z začetkom veljavnosti [DATUM *šestinpetdeset mesecev po začetku veljavnosti te uredbe*] iz razlogov, povezanih z zaščito pešcev, zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije v zvezi z naslednjimi novimi tipi vozil:

   (a) kategorija M_1, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelka 4 Priloge I;

   (b) kategorija M_1, katerih največja masa ne presega 2 500 kg, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelka 3 Priloge I;

   (c) kategorija N_1, izpeljana iz M_1, katerih največja masa ne presega 2.500 kg, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelkov 3 in 4 Priloge I.

4. Nacionalni organi z začetkom veljavnosti [DATUM *šestdeset mesecev po začetku veljavnosti te uredbe*] iz razlogov, povezanih z zaščito pešcev, štejejo certifikat o skladnosti za neveljaven za namen člena [26] Direktive […/…/ES] v primeru novih vozil kategorije M_1, ali N_1, izpeljanih iz M_1, katerih največja masa ne presega 2 500kg, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelkov 2 in 4 ali oddelkov 3 in 4 Priloge I, in prepovejo registracijo, prodajo ali začetek uporabe vozil.

5. Nacionalni organi z začetkom veljavnosti [DATUM *oseminsedemdeset mesecev po začetku veljavnosti te uredbe*] iz razlogov, povezanih z zaščito pešcev, zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije vozila, če tip vozila ni skladen s tehničnimi določbami iz oddelkov 3 in 4 Priloge I.

6. Nacionalni organi z začetkom veljavnosti [DATUM *oseminsedemdeset mesecev po začetku veljavnosti te uredbe*] iz razlogov, povezanih z zaščito pešcev, štejejo certifikat o skladnosti za neveljaven za namen člena [26] Direktive […/…/ES] v primeru novih vozil in prepovejo registracijo, prodajo ali začetek uporabe vozil:

   (a) kategoriji M_1 ali N_1, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelka 4 Priloge I;

   (b) kategorij M_1, ali N_1, izpeljanih iz M_1, katerih največja masa ne presega 2 500kg, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelkov 2 ali 3 Priloge I.

7. Nacionalni organi z začetkom veljavnosti [DATUM *sto šestnajst mesecev po začetku veljavnosti te uredbe*] iz razlogov, povezanih z zaščito pešcev, štejejo certifikat o skladnosti za neveljaven za namen člena [26] Direktive […/…/ES] v primeru novih vozil in prepovejo registracijo, prodajo ali začetek uporabe vozil:

   (a) kategoriji M_1 ali N_1, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelka 4 Priloge I;

   (b) kategorij M_1, ali N_1, izpeljanih iz M_1, katerih največja masa ne presega 2 500kg, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelka 3 Priloge I.

8. Nacionalni organi z začetkom veljavnosti [DATUM *sto osemintrideset mesecev po začetku veljavnosti te uredbe*] iz razlogov, povezanih z zaščito pešcev, štejejo certifikat o skladnosti za neveljaven za namen člena [26] Direktive […/…/ES] v primeru novih vozil, ki niso skladna s tehničnimi določbami iz oddelkov 3 in 4 Priloge I, in prepovejo registracijo, prodajo ali začetek uporabe vozil.

9. Brez poseganja v odstavke 1 do 8 tega člena in v skladu z začetkom veljavnosti ukrepov, sprejetih v skladu s členom 4(6), nacionalni organi zaradi razlogov, povezanih z zaščito pešcev, ne smejo zavrniti podelitve ES-homologacije ali nacionalne homologacije za novi tip vozila ali prepovedati registracije, prodaje ali začetka uporabe novega vozila, skladnega s tehničnimi določbami iz oddelkov 3 ali 4 Priloge I, če proizvajalec za to zaprosi.

Člen 10

Uporaba na prednjih zaščitnih sistemih

1. Nacionalni organi v zvezi z novim tipom vozila z vgrajenim prednjim zaščitnim sistemom ali novim tipom prednjega zaščitnega sistema, ki se dobavi kot samostojna tehnična enota, ki ne izpolnjuje zahtev iz oddelkov 5 in 6 Priloge I, zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije.

2. Nacionalni organi iz razlogov, ki se nanašajo na prednji zaščitni sistem, za namen člena [26] Direktive […/…/ES] certifikate o skladnosti, za vozila, ki niso skladna z zahtevami iz oddelkov 5 in 6 Priloge I k tej uredbi, štejejo za neveljavne in prepovejo registracijo, prodajo ali začetek uporabe vozil.

3. Zahteve iz oddelkov 5 in 6 Priloge I k tej uredbi se za namene člena [28] Direktive […/…/ES] uporabljajo za prednje zaščitne sisteme, ki so na razpolago kot samostojne tehnične enote.

Člen 11

Sistemi za preprečevanje trčenja

1. Vozilom, opremljenim s sistemi za preprečevanje trčenja, za podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije, ali za začetek prodaje, registracije ali začetek uporabe za tip vozila v zvezi z zaščito pešcev, ni treba izpolnjevati nekaterih zahtev preskusov iz oddelkov 2 in 3 Priloge I.

2. Komisija lahko sprejme izvedbene ukrepe glede učinkovitosti, potrebne za uporabo odstavka 1.

   Navedeni ukrepi za spremembo nebistvenih določb te uredbe, med drugim z njeno dopolnitvijo, se sprejmejo v skladu s postopkom iz člena 40(2) Direktive [*.../.../ES*].

   Zahteve zagotavljajo vsaj enakovredne ravni dejanske učinkovitosti kakor oddelka 2 in 3 Priloge I k tej uredbi.

Člen 12

Spremljanje

1. Nacionalni organi Komisiji predložijo rezultate spremljanja, navedenega v točkah 2.2, 2.4. in 3.2 Priloge I, in sicer letno ter najkasneje do 28. februarja leta, ki sledi njihovi pridobitvi.

   Zahteva po predložitvi teh rezultatov preneha veljati [*datum, pet let po začetku veljavnosti te uredbe*].

2. Komisija lahko na podlagi rezultatov spremljanja, izvedenega v skladu s točkami 2.2, 2.4 in 3.2 Priloge I, sprejme ustrezne izvedbene ukrepe.

   Navedeni ukrepi za spremembo nebistvenih določb te uredbe, med drugim z njeno dopolnitvijo, se sprejmejo v skladu s postopkom iz člena 40(2) Direktive [*.../.../ES*].

Člen 13

Kazni

1. Države članice določijo pravila o kaznih za kršitev določb s strani proizvajalcev te uredbe in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotavljanje njihovega izvajanja. Predvidene kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice uradno obvestijo Komisijo o navedenih določbah najpozneje [*datum, osemnajst mesecev po začetku veljavnosti te uredbe*] in brez odlašanja tudi o vseh poznejših spremembah navedenih določb.

2. Vrste kršitev, ki so kaznive, vključujejo:

(a) podajanje lažnih izjav med homologacijskimi postopki ali postopki preklica;

(b) ponarejanje rezultatov preskusov za homologacijo;

(c) nesporočanje podatkov ali tehničnih specifikacij, ki bi lahko vodili do preklica ali umika homologacije;

(d) zavrnitev dostopa do informacij.

3. Komisija bo spremljala uporabo sistema pomoči pri zaviranju in drugih tehnologij, ki lahko zagotovijo boljšo zaščito izpostavljenih udeležencev v prometu in bo najpozneje do [datum, pet let po začetku veljavnosti te uredbe] pregledala delovanje te uredbe v zvezi z učinkovito uvedbo in uporabo tehnologije in njen nadaljnji razvoj ter predložila poročilo Evropskemu parlamentu in Svetu skupaj z ustreznimi predlogi o zadevi.

Poglavje IV

Prehodne in končne določbe

Člen 14

Razveljavitev

Direktivi 2003/102/ES in 2005/66/ES prenehata veljati z datumom, navedenim v drugem odstavku člena 15.

Sklici na razveljavljene uredbe veljajo kot sklici na to uredbo.

Člen 15

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporabljati se začne z [DATUM *devet mesecev po začetku veljavnosti*], z izjemo člena 9(9), ki se začne uporabljati z datumom veljavnosti.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
Predsednik	*Predsednik*

PRILOGA

PRILOGA I

TEHNIČNE DOLOČBE ZA PRESKUŠANJE VOZIL IN PREDNJIH ZAŠČITNIH SISTEMOV

1. Za namene te priloge se uporabljajo naslednje opredelitve:

1.1. „Prednji rob prednjega pokrova“ pomeni prednjo zgornjo zunanjo konstrukcijo vozila, vključno s pokrovom in blatniki, zgornje in bočne dele ohišja žarometov ter ostale pritrjene dele.

1.2. „Referenčna črta sprednjega roba prednjega pokrova“ je geometrijska sled stičnih točk med 1 000-milimetrskim ravnilom in sprednjo površino pokrova motorja, kadar se ravnilo, vzporedno z navpično vzdolžno ravnino vozila in nagnjeno nazaj za 50° ter s spodnjim skrajnim delom 600 milimetrov nad tlemi, prečno vodi ob sprednjem robu prednjega pokrova in se ga dotika. Za vozila, pri katerih je zgornja površina prednjega pokrova nagnjena dejansko za 50°, tako da se je ravnilo dotika nepretrgoma ali večkrat in ne le na eni točki, se določi referenčno črto z ravnilom, nagnjenim nazaj za 40°. Pri vozilih take oblike, kjer se spodnji skrajni del ravnila prvi dotakne prednjega pokrova, je ta stik referenčna črta sprednjega roba prednjega pokrova na tem bočnem mestu. Pri vozilih take oblike, kjer se zgornji skrajni del ravnila prvi dotakne prednjega pokrova, se kot referenčna črta sprednjega roba prednjega pokrova uporablja 1 000-milimetrska oklepajoča razdalja. Zgornji rob odbijača je tudi zgornji rob prednjega pokrova za namene te uredbe, če se ga ravnilo med tem postopkom dotika.

1.3. „Oklepajoča razdalja 1 000 mm“ je geometrijska sled, ki jo na zgornji sprednji površini opiše en konec 1 000 milimetrov dolgega gibljivega traku, ki se namesti v navpični sprednji in zadnji ravnini vozila ter vodi prečno ob sprednjem delu odbijača prednjega pokrova in prednjega zaščitnega sistema. Trak je med postopkom napet, pri čemer je en konec v stiku z referenčno ravnijo tal, navpično pod sprednjo stranjo odbijača, in druga stran v stiku s sprednjo zgornjo površino. Vozilo je v normalnem položaju za vožnjo.

1.4. „Zgornja stran prednjega pokrova“ pomeni zgornje zunanje površine zunanjih konstrukcij pred vetrobranskim steklom in A-stebrički. Med drugim torej vključuje prednji pokrov, blatnike, predel za zračenje med vetrobranom in prednjim pokrovom, gredi brisalnikov in spodnji del okvirja vetrobranskega stekla.

1.5. „Zgornja površina prednjega dela vozila“ je zunanja konstrukcija, ki vključuje zgornjo površino vseh zunanjih konstrukcij, razen vetrobranskega stekla, stebričkov A in konstrukcij, ki se nahajajo za njimi.

1.6. „Referenčna raven tal“ je vodoravna ravnina, vzporedna z ravnijo tal, ki predstavlja raven del tal, na katerem stoji vozilo v stanju mirovanja na ravni površini z zategnjeno ročno zavoro in v normalnem voznem položaju.

1.7. „Normalni vozni položaj“ je položaj vozila v voznem stanju na tleh, pri čemer so pnevmatike napolnjene do priporočenega tlaka, sprednja kolesa usmerjena naravnost naprej, vse tekočine, potrebne za delovanje vozila, nalite do vrha, je v vozilu vsa standardna oprema, ki jo je predvidel proizvajalec vozila, sta voznikov in sovoznikov sedež obremenjena z maso 75 kg in pri čemer je vzmetenje vozila nastavljeno na vozno hitrost 40 km/h ali 35 km/h pri normalnih voznih pogojih, ki jih navaja

proizvajalec (zlasti pri vozilih z aktivnim vzmetenjem ali samodejnim uravnavanjem višine).

1.8. „Vetrobransko steklo“ pomeni zasteklitev prednjega dela vozila, ki izpolnjuje vse ustrezne zahteve Priloge I Direktive Sveta 77/649/EGS[12].

1.9. „Kriterij obremenitve glave (HPC)“ je vrednost, ki se izrazi kot največji pospešek glave, ki nastane pri trčenju v določenem času. Izračuna se na podlagi časovnih zapisov merilnika pospeška kot največja vrednost (v odvisnosti t_1 in t_2) naslednje enačbe:

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

V tej enačbi je „a“ rezultanta pospeška kot večkratnik „g“ in sta t_1 in t_2 dva časa (izražena v sekundah) med trkom, ki opredeljujeta časovni interval med začetkom in koncem merjenja, v katerem ima HPC največjo vrednost. Vrednosti HPC, za katere znaša časovni interval (t_1 - t_2) več kot 15 ms, se pri izračunu največje vrednosti ne upoštevajo.

1.10. „Radij zaobljenja“ je radij krožnega loka, ki se najbolj približa zaobljenju dotičnega dela.

2. Na vozilih je treba opraviti naslednje preskuse:

2.1. Preskusi trčenja noge z odbijačem:

Treba je opraviti enega od naslednjih preskusov:

(a) preskus trčenja spodnjega dela noge z odbijačem: Preskus se izvaja pri hitrosti trka 40 km/h. Največji dinamični kot upogiba kolena ne sme presegati 21,0°, največji strižni premik kolena ne sme presegati 6,0 mm, pospešek, izmerjen na zgornjem koncu golenice, pa ne sme presegati 200 g;

(b) preskus trčenja zgornjega dela noge z odbijačem: Preskus se izvaja pri hitrosti trka 40 km/h. Vsota udarnih sil, ki delujejo v eni točki časovnega intervala, ne sme presegati 7,5 kN, upogibni moment, ki deluje na udarno telo, pa ne sme presegati 510 Nm.

2.2. Preskus trčenja zgornjega dela noge s prednjim robom prednjega pokrova:

Preskus se izvaja pri hitrosti trka do 40 km/h. Vsota udarnih sil, ki delujejo v eni točki časovnega intervala, ne sme presegati mejne vrednosti 5,0 kN, upogibni moment, ki deluje na udarno telo, pa je treba zabeležiti in primerjati z mejno vrednostjo 300 Nm.

Ta preskus se izvede samo zaradi spremljanja in rezultati se v celoti zabeležijo.

2.3. Preskusi trčenja glave otroka/majhnega odraslega z zgornjo površino prednjega pokrova:

Preskus se opravi pri hitrosti udarca 35 km/h, ob uporabi udarne glave z maso 3,5 kg. Vrednost kriterija obremenitve glave (HPC) ne sme presegati 1000 na 2/3 preskusne površine prednjega pokrova, na preostali tretjini preskusne površine pa ne sme presegati 2 000.

---

[12] UL L 267, 19.10.1977, str. 1.

2.4. Preskusi trčenja glave odraslega z vetrobranskim steklom:

Preskus se opravi pri hitrosti udarca 35 km/h, ob uporabi udarne glave z maso 4,8 kg. Treba je zabeležiti vrednost HPC in jo primerjati z mejno vrednostjo 1 000.

Ta preskus se izvede samo zaradi spremljanja in rezultati se v celoti zabeležijo.

3. Na vozilih je treba opraviti naslednje preskuse:

3.1. Preskusi trčenja noge z odbijačem:

Treba je opraviti enega od naslednjih preskusov:

(a) Preskus trčenja spodnjega dela noge z odbijačem: Preskus se izvaja pri hitrosti trka 40 km/h. Največji dinamični kot upogiba kolena ne sme presegati 19,0°, največji strižni premik kolena ne sme presegati 6,0 mm, pospešek, izmerjen na zgornjem koncu golenice, pa ne sme presegati 170 g.

Poleg tega lahko proizvajalec določi širine pri preskusih trčenja z odbijačem do skupno 264 mm, pri katerih pospešek, izmerjen na zgornjem koncu golenice, ne sme presegati 250 g.

(b) Preskus trčenja zgornjega dela noge z odbijačem: Preskus se izvaja pri hitrosti trka 40 km/h. Vsota udarnih sil, ki delujejo v eni točki časovnega intervala, ne sme presegati 7,5 kN, upogibni moment, ki deluje na udarno telo, pa ne sme presegati 510 Nm.

3.2. Preskus trčenja zgornjega dela noge s prednjim robom prednjega pokrova:

Preskus se izvaja pri hitrosti trka do 40 km/h. Vsoto udarnih sil, ki delujejo v eni točki časovnega intervala, je treba primerjati z možno najvišjo vrednostjo 5,0 kN, upogibni moment, ki deluje na udarno telo, pa je treba primerjati z možno najvišjo vrednostjo 300 Nm.

Ta preskus se izvede samo zaradi spremljanja in rezultati se v celoti zabeležijo.

3.3. Preskusi trčenja glave otroka/majhne odrasle osebe z zgornjo površino prednjega pokrova:

Preskus se opravi pri hitrosti udarca 35 km/h, ob uporabi udarne glave z maso 3,5 kg. HPC se mora skladati z zahtevami iz točke 3.5.

3.4. Preskusi trčenja glave odrasle osebe z zgornjo površino prednjega pokrova:

Preskus se opravi pri hitrosti trka 35 km/h ob uporabi udarne glave z maso 4,5 kg. HPC se mora skladati z zahtevami iz točke 3.5.

3.5. Zabeleženi HPC ni več kot 1 000 nad polovico preskusnega območja modela glave otroka in hkrati ni več kot 1 000 nad 2/3 kombiniranih preskusnih območij modela glave otroka in odrasle osebe. HPC za preostala območja ni višji od 1 700 za oba modela glave.

4. Na vozilih je treba opraviti naslednje preskuse:

4.1. Referenčni preskus za opredelitev operativnega trenutka, v katerem se vključi antiblokirni sistem (ABS).

4.2. Preskus za preverjanje pravilnega sprožanja sistema pomoči pri zaviranju, tako da zagotavlja uporabo največjega možnega pojemka vozila.

5. V zvezi s prednjimi zaščitnimi sistemi je treba opraviti naslednje preskuse:

5.1. Preskus trčenja spodnjega dela noge prednjim zaščitnim sistemom:

Preskus se izvaja pri hitrosti trka 40 km/h. Največji dinamični kot upogiba kolena ne sme presegati 21,0°, največji strižni premik kolena ne sme presegati 6,0 mm, pospešek, izmerjen na zgornjem koncu golenice, pa ne sme presegati 200 g.

5.1.1. Vseeno pa se, v zvezi s prednjimi zaščitnimi sistemi, homologirani kot samostojne tehnične enote za uporabo samo na določenih vozilih, katerih skupna dovoljena masa ne presega 2,5 tone in ki so bila homologirana pred 1. oktobrom 2005, ali na vozilih, katerih skupna dovoljena masa presega 2,5 tone, lahko preskusi iz točke 5.1 nadomestijo s preskusi iz točke 5.1.1.1. ali 5.1.1.2.

5.1.1.1. Preskus se izvaja pri hitrosti trka 40 km/h. Največji dinamični kot upogiba kolena ne sme presegati 26,0°, največji strižni premik kolena ne sme presegati 7,5 mm, pospešek, izmerjen na zgornjem koncu golenice, pa ne sme presegati 250 g.

5.1.1.2. Na vozilu se izvedeta dva poskusa,prvi z vgrajenim prednjim sistemom zaščite in drugi brez, preskusa se opravita pri hitrosti trka 40km/h. Oba preskusa se izvedeta na enakovrednih lokacijah, kot je dogovorjeno z ustreznim preskuševalnim organom. Zabeležijo se vrednosti za največji dinamični upogibni kot kolena, največji strižni premik kolena in pospešek na zgornjem koncu golenice. V vsakem primeru vrednost, zabeležena za vozilo, ki ima vgrajen prednji zaščitni sistem, ne sme presegati 90 % vrednosti, zabeležene za vozilo brez prednjega zaščitnega sistema.

5.1.2. Če spodnja višina prednjega zaščitnega sistema presega 500 mm, je treba ta preskus nadomestiti s preskusom modela zgornjega dela noge na prednji zaščitni sistem, kot je določeno v točki 5.2.

5.2. Preskus trčenja zgornjega dela noge prednjim zaščitnim sistemom:

Preskus se izvaja pri hitrosti trka 40 km/h. Vsota udarnih sil, ki delujejo v eni točki časovnega intervala, ne sme presegati 7,5 kN, upogibni moment, ki deluje na udarno telo, pa ne sme presegati 510 Nm.

5.2.1. Vseeno pa se v zvezi s prednjimi zaščitnimi sistemi, homologiranimi kot samostojne tehnične enote za uporabo samo na določenih vozilih, katerih skupna dovoljena masa ne presega 2,5 tone in ki so bila homologirana pred 1. oktobrom 2005, ali na vozilih, katerih skupna dovoljena masa presega 2,5 tone, lahko preskusi iz točke 5.2 nadomestijo s preskusi iz točke 5.2.1.1. ali 5.2.1.2.

5.2.1.1. Preskus se izvaja pri hitrosti trka 40 km/h. Vsota udarnih sil, ki delujejo v eni točki časovnega intervala, ne sme presegati 9,4 kN, upogibni moment, ki deluje na udarno telo, pa ne sme presegati 640 Nm.

5.2.1.2. Na vozilu se izvedeta dva poskusa, prvi z vgrajenim prednjim sistemom zaščite in drugi brez, preskusa se opravita pri hitrosti trka 40km/h. Oba preskusa se izvedeta na enakovrednih lokacijah, kot je dogovorjeno z ustreznim preskuševalnim organom. Zabeležijo se vrednosti za vsoto sočasnih sil udarca in za upogibni moment udarnega telesa. V vsakem primeru vrednost, zabeležena za vozilo, ki ima vgrajen prednji zaščitni sistem, ne sme presegati 90 % vrednosti, zabeležene za vozilo brez prednjega zaščitnega sistema.

5.2.2. Če je spodnja višina prednjega zaščitnega sistema manjša ali enaka 500 mm, je treba ta preskus nadomestiti s preskusom modela zgornjega dela noge na prednji zaščitni sistem, kot je določeno v točki 5.1.

5.3. Preskus trčenja zgornjega dela noge s prednjim zaščitnim sistemom: Preskus se izvaja pri hitrosti trka 40 km/h. Vsota sil udarca v določeni časovni točki na zgornji in spodnji del udarnega telesa naj ne presega možne ciljne vrednosti 5,0 kN in upogibni moment udarnega telesa naj ne presega možne ciljne vrednosti 300 Nm. Oba rezultata se zabeležita za namene spremljanja.

5.4. Preskusi trčenja glave otroka/majhne odrasle osebe s prednjim zaščitnim sistemom: Preskus se izvaja pri hitrosti 35 km/h ob trku, pri čemer se uporabi 3,5 kg težak model glave preskusnega telesa otroka/majhne odrasle osebe. Kriterij obremenitve glave (HPC), izračunan na podlagi časovnih zapisov merilnika pospeška v nobenem primeru ne sme preseči 1 000.

6. Določbe glede konstrukcije in vgradnje za prednje zaščitne sisteme:

6.1. Naslednje zahteve veljajo enako za prednje zaščitne sisteme, nameščene na nova vozila, in prednje zaščitne sisteme, ki se prodajajo kot samostojne tehnične enote za namestitev na določena vozila.

6.1.1. Deli prednjega zaščitnega sistema morajo biti izdelani tako, da so vsi togi deli, ki se jih lahko dotakne s 100-milimetrsko kroglo, zaobljeni s polmerom najmanj 5 milimetrov.

6.1.2. Skupna masa prednjega zaščitnega sistema, vključno z vsemi nosilci in držali, ne sme znašati več kot 1,2 % največje mase vozila, za katerega je bil sistem izdelan, vsekakor pa ne sme presegati 18 kg.

6.1.3. Višina prednjega zaščitnega sistema, vgrajenega na vozilo, ne sme biti višja kot 50 mm od višine referenčne črte prednjega roba prednjega pokrova

6.1.4. Prednji zaščitni sistem ne sme presegati širine vozila, na katerega je nameščen. Če celotna širina prednjega zaščitnega sistema presega 75 % širine vozila, morajo biti skrajni deli zakrivljeni navznoter proti zunanji površini vozila za zmanjšanje možnosti zapletanja. Šteje se, da je ta zahteva izpolnjena, če je prednji zaščitni sistem vglobljen ali integriran v karoserijo ali je skrajni del sistema zakrivljen tako, da se ga ne dotika 100-milimetrska krogla ter reža med skrajnim delom sistema in karoserijo na tem mestu ne presega 20 milimetrov.

6.1.5. Ob upoštevanju točke 6.1.4 razdalja med deli prednjega zaščitnega sistema in pod njimi nahajajočo se zunanjo površino ne sme biti večja od 80 mm. Morebitnih prekinitev splošnega obrisa spodaj ležeče karoserije (npr. odprtine v mrežah, odprtine za dovod zraka itd.) se ne upošteva.

6.1.6. Za ohranitev prednosti odbijača vozila ne sme vzdolžna razdalja med najbolj sprednjim delom odbijača in najbolj sprednjim delom prednjega zaščitnega sistema presegati 50 mm na katerem koli bočnem mestu preko širine vozila.

6.1.7. Prednji zaščitni sistem ne sme bistveno zmanjšati funkcionalnosti odbijača. Ta zahteva je izpolnjena, če odbijača ne pokriva noben vodoravni del in ne več kot dva navpična dela prednjega zaščitnega sistema.

6.1.8. Prednji zaščitni sistem ne sme biti nagnjen naprej od navpičnice. Zgornji deli prednjega zaščitnega sistema se ne smejo razširiti navzgor ali nazaj (proti vetrobranskemu steklu) za več kot 50 mm od referenčne črte sprednjega roba pokrova motorja vozila pri odstranjenem prednjem zaščitnem sistemu.

6.1.9. Skladnost z zahtevami o homologaciji vozil z vgradnjo prednjega zaščitnega sistema ne sme biti ogrožena.

7. Ustrezni homologacijski organ lahko z odstopanjem od oddelkov 2, 3 in 5 zahteve za kateri koli preskus, določen v teh členih, šteje za izpolnjene s katerim koli enakovrednim preskušanjem, izvedenim v skladu z zahtevami ostalih preskusov iz te priloge.

PRILOGA II

Vzorčni obseg informacij, ki jih mora predložiti proizvajalec

Del 1:

opisni list v zvezi s homologacijo vozila v zvezi z zaščito pešcev.

Del 2:

opisni list o homologaciji vozila glede vgradnje prednjega zaščitnega sistema.

Del 3:

opisni list o homologaciji prednjega zaščitnega sistema kot samostojne tehnične enote.

Del 1:

(VZOREC)

Opisni list št. …

v zvezi z ES-homologacijo vozila, povezano z

zaščito pešcev

Naslednji podatki morajo biti po potrebi predloženi v treh izvodih in morajo vsebovati kazalo. Kakršne koli risbe pa morajo biti dovolj podrobne in predložene v ustreznem merilu in v formatu A4 ali zložene na ta format. Morebitne fotografije morajo biti dovolj podrobne.

Če so sistemi, sestavni deli ali samostojne tehnične enote upravljani elektronsko, morajo biti dodane informacije o njihovem delovanju.

0 SPLOŠNO

0.1. Znamka (blagovna znamka proizvajalca):

0.2. Tip:

0.2.1. Trgovsko ime ali imena (če obstajajo):

0.3. Podatki za identifikacijo tipa vozila, če je oznaka na vozilu[(b)(1)]:

0.3.1. Mesto te oznake:

0.4. Kategorija vozila[(c)]:

0.5 Ime in naslov proizvajalca:

0.8. Naslov(-i) obrata za montažo vozil:

0.9. Ime in naslov zastopnika proizvajalca (če obstaja)….....

1. SPLOŠNI KONSTRUKCIJSKI PODATKI O VOZILU

1.1. Fotografije in/ali risbe vzorčnega vozila:

1.6. Lega in način vgradnje motorja:

9. ZGRADBA

9.1. Vrsta nadgradnje:

9.2. Uporabljeni materiali in način konstrukcije:

9.23 Zaščita pešcev

9.23.1 Treba je navesti podroben opis, s priloženimi fotografijami in/ali risbami, prednjih delov vozila (notranjih in zunanjih), njihove konstrukcije, mer, referenčnih oblik ter uporabljenih materialov. Ta opis mora vsebovati podatke o vseh vgrajenih sistemih aktivne zaščite.

(b) Če oznake tipa vključujejo znake, ki niso bistveni za opis tipa vozila, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote, na katere se nanaša ta opisni list, je treba v dokumentaciji te znake zamenjati s simbolom: „?“ (tj. ABC??123??).

(1) Nepotrebno črtati (lahko se zgodi, da ni treba črtati ničesar, če se uporablja več kot en vnos).

(c) Uvrščeno v skladu z opredelitvami, navedenimi v oddelku A Priloge II k Direktivi […/…/EC].

Del 2:

(VZOREC)

Opisni list št. .....

o ES-homologaciji za določen tip vozila, ki bo opremljeno s prednjim zaščitnim sistemom

Naslednji podatki morajo biti po potrebi predloženi v treh izvodih in morajo vsebovati kazalo. Kakršne koli risbe pa morajo biti dovolj podrobne in predložene v ustreznem merilu in v formatu A4 ali zložene na ta format. Morebitne fotografije morajo biti dovolj podrobne.

Če sistemi, komponente ali samostojne tehnične enote vsebujejo posebne materiale, je treba navesti podatke o njihovih lastnostih.

0. SPLOŠNO

0.1 Znamka (blagovna znamka proizvajalca):

0.2 Tip:

0.2.1. Trgovsko ime ali imena (če obstajajo):

0.3 Podatki za identifikacijo tipa vozila, če je oznaka na vozilu[(b)(1)]

0.3.1 Mesto te oznake:

0.4 Kategorija vozila[(c)]

0.5 Ime in naslov proizvajalca:

0.8 Naslov(-i) obrata za montažo vozil:

0.9. Ime in naslov zastopnika proizvajalca (če obstaja)….....

1. SPLOŠNI KONSTRUKCIJSKI PODATKI O VOZILU

1.1 Fotografije in/ali risbe vzorčnega vozila:

2. MASE IN DIMENZIJE (v kg in mm) (navedba slik, če so te na voljo)

2.8 Največja tehnično dovoljena obremenitev po podatkih proizvajalca:

2.8.1. Porazdelitev te mase med osi (največja in najmanjša vrednost):

9. ZGRADBA

9.1. Vrsta nadgradnje:

9.24. Prednji zaščitni sistemi

9.24.1. Splošna razporeditev (slike in fotografije), ki ponazarja položaj in pritrditev prednjih zaščitnih sistemov:

(b) Če oznake tipa vključujejo znake, ki niso bistveni za opis tipa vozila, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote, na katere se nanaša ta opisni list, je treba v dokumentaciji te znake zamenjati s simbolom: „?“ (tj. ABC??123??).

(1) Nepotrebno črtati (lahko se zgodi, da ni treba črtati ničesar, če se uporablja več kot en vnos).

(c) Uvrščeno v skladu z opredelitvami, navedenimi v oddelku A Priloge II k Direktivi […/…/EC].

9.24.2. Slike in/ali fotografije, če je to potrebno, mrež odprtin za dovod zraka, mreže hladilnika, okrasnih letev, oznak, simbolov in vdolbin ter drugih zunanjih robov in delov zunanje površine (npr. svetlobne naprave), ki bi bile lahko kritične. Če navedeni deli niso kritični, potem se lahko za namen dokumentiranja priloži samo fotografije in te po potrebi dopolni z navedbami mer in/ali tekstom:

9.24.3. Natančni podatki o potrebnem priboru za vgradnjo in podrobna navodila za montažo, vključno z zahtevami glede navora pritrjevanja:

9.24.4. Slika odbijača:

9.24.5 Slika talne linije na sprednjem delu vozila:

Del 3:

(VZOREC)

Opisni list št. …

v zvezi z ES-homologacijo prednjih zaščitnih sistemov

kot samostojna tehnična enota

Naslednji podatki morajo biti po potrebi predloženi v treh izvodih in morajo vsebovati kazalo. Kakršne koli risbe pa morajo biti dovolj podrobne in predložene v ustreznem merilu in v formatu A4 ali zložene na ta format. Morebitne fotografije morajo biti dovolj podrobne.

Če sistemi, komponente ali samostojne tehnične enote vsebujejo posebne materiale, je treba navesti podatke o njihovih lastnostih.

0. SPLOŠNO

0.1 Znamka (blagovna znamka proizvajalca):

0.2 Tip:

0.2.1. Trgovsko ime ali imena (če obstajajo):

0.5 Ime in naslov proizvajalca:

0.7. Mesto in način namestitve oznake ES-homologacije:

1. OPIS NAPRAVE

1.1 Podrobni tehnični opis (vključno s fotografijami ali risbami):

1.2. Navodila za sestavo in vgradnjo, vključno z zahtevami glede navora pritrjevanja:

1.3. Seznam tipov vozil, na katerih je možno napravo vgraditi:

1.4 Omejitve uporabe in pogoji za vgradnjo:

PRILOGA III

Certifikati o ES-homologaciji

Del 1:

Certifikat o ES-homologaciji v zvezi z zaščito pešcev.

Del 2:

Certifikat o ES-homologaciji za določen tip vozila, ki bo opremljeno s prednjim zaščitnim sistemom.

Del 3:

Certifikat o ES-homologaciji za tip prednjih zaščitni sistemov, homologiranih kot samostojna tehnična enota.

Del 1:

(VZOREC)

(največji format: A4 (210 x 297 mm))

CERTIFIKAT O ES-HOMOLOGACIJI

ŽIG ES homologacijskega organa

Sporočilo o

- ES-homologaciji[1]
- razširitvi ES-homologacije(1)
- zavrnitvi ES-homologacije(1)
- preklicu ES-homologacije(1)

za določen tip vozila v zvezi z zaščito pešcev

V skladu u Uredbo (ES) št. ...../..... kakor je izvedena z……

kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. ...../.....

Številka ES-homologacije: _____

Razlog za podaljšanje:

ODDELEK I

0.1. Znamka (blagovna znamka proizvajalca):

0.2. Tip:

0.2.1. Trgovsko ime ali imena (če obstajajo)

0.3. Podatki za identifikacijo tipa vozila, če je oznaka na vozilu(2):

0.3.1. Mesto te oznake:

0.4. Kategorija vozila(3):

0.5. Ime in naslov proizvajalca:

0.8. Naslov(-i) obrata za montažo vozil:

0.9. Obveznosti proizvajalca:

---

(1) Neustrezno črtati.

(2) Če oznake tipa vključujejo znake, ki niso bistveni za opis tipa vozila, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote, na katere se nanaša ta informacija, je treba v dokumentaciji te znake zamenjati s simbolom: „?“ (tj. ABC??123??).

(3) Opredeljeno v oddelku A Priloge II k Direktivi […/…/EC].

ODDELEK II

1. Dodatne informacije (če je to primerno) (glej Dopolnilo)
2. Tehnična služba, pristojna za opravljanje preskusov:
3. Datum poročila o preskusu:
4. Številka poročila o preskusu:
5. Morebitne pripombe (glej Dopolnilo)
6. Naslov:
7. Datum:
8. Podpis:

Priloge:

Opisna dokumentacija.

Poročilo o preskusu.

Dopolnilo

k certifikatu o ES-homologaciji št. .....

o homologaciji vozila v zvezi z zaščito peščev

V skladu u Uredbo (ES) št. ...../.....

1. Dodatne informacije

1.1. Kratek opis tipa vozila, ki se nanaša na konstrukcijo, mere, oblike in uporabljene materiale:

1.2. Mesto pogonskega motorja: spredaj/zadaj/na sredini([1])

1.3. Pogon: na sprednja kolesa: na zadnja kolesa

1.4. Masa preskušanega vozila:

– Prednja os:

– Zadnja os:

– Skupaj:

[1] Neustrezno črtati.

1.5. Rezultati preskusov v skladu z zahtevami iz Priloge I k Uredbi (ES) št. …/….:

1.5.1. Oddelek 2 rezultati preskusov:

Preskus	Zabeležena vrednost		Uspešno/Neuspešno[1]
preskus trčenja spodnjega dela noge z odbijačem (če se izvaja)	kot upogiba	---------- ---------- stopinj	
	strižna deformacija	---------- ---------- mm	
	pospešek, izmerjen na golenici	---------- ---------- g	
preskus trčenja zgornjega dela noge z odbijačem (če se izvaja)	vsota udarnih sil	---------- ---------- kN	
	upogibni moment	---------- ---------- Nm	
preskus trčenja zgornjega dela noge s prednjim robom prednjega pokrova	vsota udarnih sil	---------- ---------- kN	(2)
	upogibni moment	---------- ---------- Nm	(2)
preskus trčenja glave otroka/majhne odrasle osebe (3,5 kg) z zgornjo površino prednjega pokrova	vrednosti HPC na območju A (12 rezultatov[3])		
	vrednosti HPC na območju B (6 rezultatov[3])		
preskus trčenja glave odrasle osebe (4,5 kg) z vetrobranskim steklom	vrednosti HPC (5 rezultatov[4])		(2)

1 Glede na vrednosti iz oddelka 2 Priloge I k Uredbi (ES) št. […./….].
2 Samo za namen spremljanja
3 V skladu s [izvedbena zakonodaja] Komisije.
4 V skladu s [izvedbena zakonodaja] Komisije.

1.5.2. Oddelek 3 rezultati preskusov:

Preskus	Zabeležena vrednost		Uspešno/Neuspešno[5]
preskus trčenja spodnjega dela noge z odbijačem (če se izvaja)	kot upogiba	---------- ---------- stopinj	
	strižna deformacija	---------- ---------- mm	
	pospešek, izmerjen na golenici	---------- ---------- g	
preskus trčenja zgornjega dela noge z odbijačem (če se izvaja)	vsota udarnih sil	---------- ---------- kN	
	upogibni moment	---------- ---------- Nm	
preskus trčenja zgornjega dela noge s prednjim robom prednjega pokrova	vsota udarnih sil	---------- ---------- kN	(6)
	upogibni moment	---------- ---------- Nm	(6)
preskus trčenja glave otroka/majhne odrasle osebe (3,5 kg) z zgornjo površino prednjega pokrova	vrednosti HPC (9 rezultatov[7])		
preskus trčenja modela glave odrasle osebe (4,5 kg) na zgornjo površino prednjega pokrova	vrednosti HPC (9 rezultatov[7])		

Opombe: (npr. velja za vozila z volanom na levi strani in volanom na desni strani)

1.5.3. Oddelek 4 zahteve:

Predložene podrobnosti o sistemu pomoči pri zaviranju[8]	
Opombe: (9)	

5 Glede na vrednosti iz oddelka 3 Priloge I k Uredbi (ES) št. […./….].
6 Samo za namen spremljanja
7 V skladu s [izvedbena zakonodaja] Komisije.
8 Navesti podrobnosti o načinu delovanja sistema.
9 Navesti podrobnosti o preskusih za preverjanje sistema.

Del 2:

(VZOREC)

(največji format: A4 (210 x 297 mm))

CERTIFIKAT O ES-HOMOLOGACIJI

ŽIG ES homologacijskega organa

Sporočilo o

- ES-homologaciji[1]
- razširitvi ES-homologacije(1)
- zavrnitvi ES-homologacije(1)
- preklicu ES-homologacije(1)

za določen tip vozila, ki bo opremljeno s prednjim zaščitnim sistemom

V skladu u Uredbo (ES) št. …/…. kakor je izvedena z…..

kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. ...../.....

Številka ES-homologacije:

Razlog za razširitev:

ODDELEK I

0.1 Znamka (blagovna znamka proizvajalca):

0.2 Tip

0.2.1 Trgovsko ime ali imena (če obstajajo):

0.3 Podatki za identifikacijo tipa vozila, če je oznaka na vozilu(2):

0.3.1 Mesto te oznake:

0.4 Kategorija vozila(3):

0.5 Ime in naslov proizvajalca:

0.8 Naslov(-i) obrata za montažo vozil:

0.9. Obveznosti proizvajalca:

---

(1) Neustrezno črtati.

(2) Če oznake tipa vključujejo znake, ki niso bistveni za opis tipa vozila, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote, na katere se nanaša ta informacija, je treba v dokumentaciji te znake zamenjati s simbolom: „?“ (tj. ABC??123??).

(3) Opredeljeno v oddelku A Priloge II k Direktivi […/…/EC].

ODDELEK II

1. Dodatni podatki (po potrebi): glej Dopolnilo
2. Tehnična služba, pristojna za opravljanje preskusov:
3. Datum poročila o preskusu:
4. Številka poročila o preskusu:
5. Opombe (če so): glej Dopolnilo
6. Naslov:
7. Datum:
8. Podpis:

Priloge:

Opisna dokumentacija.

Poročilo o preskusu.

Dopolnilo

k certifikatu o ES-homologaciji št. …….

o ES-homologaciji za določen tip vozila, ki bo opremljeno s prednjim zaščitnim sistemom

V skladu u Uredbo (ES) št. ...../.....

1. Dodatne informacije, če so:
2. Opombe:
3. Rezultati preskusov v skladu z zahtevami iz oddelka 5 Priloge I k Uredbi (ES) št. …/….

Preskus	Zabeležene vrednosti		Uspešno/N euspešno
model spodnjega dela noge na prednji zaščitni sistem –3 preskusni položaji (če je bil preskus izveden)	kot upogiba	…… …… …… stopinj	
	strižna deformacija	…… …… …… mm	
	pospešek, izmerjen na golenici	…… …… …… g	
model zgornjega dela noge na prednji zaščitni sistem –3 preskusni položaji (če je bil preskus izveden)	vsota udarnih sil	…… …… …… kN	
	upogibni moment	…… …… …… Nm	
model zgornjega dela noge na sprednji rob prednjega zaščitnega sistema –3 preskusni položaji (le spremljanje)	vsota udarnih sil	…… …… …… kN	
	upogibni moment	…… …… …… Nm	
preskus trčenja glave otroka/majhne odrasle osebe (3,5 kg) na prednji zaščitni sistem	vrednosti HPC (vsaj 3 vrednosti)	…… …… ……	

Del 3:

(VZOREC)

(največji format: A4 (210 x 297 mm))

CERTIFIKAT O ES-HOMOLOGACIJI

ŽIG ES homologacijskega organa

Sporočilo o

- ES-homologaciji[1]
- razširitvi ES-homologacije(1)
- zavrnitvi ES-homologacije(1)
- preklicu ES-homologacije(1)

tipa prednjega zaščitnega sistema kot samostojne tehnične enote

V skladu u Uredbo (ES) št. …/…. kakor je izvedena z……

kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. ...../.....

Številka ES-homologacije:

Razlog za razširitev:

<u>ODDELEK I</u>

0.1 Znamka (blagovna znamka proizvajalca):

0.2 Tip:

0.3 Podatki za identifikacijo tipa, če je oznaka na prednjem zaščitnem sistemu(2):

0.3.1 Mesto te oznake:

0.5 Ime in naslov proizvajalca:

0.7. Mesto in način namestitve oznake ES-homologacije:

0.8. Naslov(-i) obrata za montažo vozil::

0.9. Ime in naslov zastopnika proizvajalca (če obstaja):

---

(1) Neustrezno črtati.

(2) Če oznake tipa vključujejo znake, ki niso bistveni za opis tipa vozila, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote, na katere se nanaša ta informacija, je treba v dokumentaciji te znake zamenjati s simbolom: „?“ (tj. ABC??123??).

ODDELEK II

1. Dodatni podatki: glej Dopolnilo
2. Tehnična služba, pristojna za opravljanje preskusov:
3. Datum poročila o preskusu:
4. Številka poročila o preskusu:
5. Opombe (če so): glej Dopolnilo
6. Naslov:
7. Datum:
8. Podpis:

Priloge:

Opisna dokumentacija.

Poročilo o preskusu.

Dopolnilo

k certifikatu o ES-homologaciji št. ……

o homologaciji tipa prednjega zaščitnega sistema kot samostojne tehnične enote

V skladu u Uredbo (ES) št. ...../.....

1. Dodatne informacije,

1.1. Način pritrditve:

1.2. Navodila za sestavo in vgradnjo:

1.3 Seznam vozil, na katerih se prednji zaščitni sistem lahko vgradi, morebitne omejitve uporabe in potrebni pogoji za vgradnjo:

……..

2. Opombe:

3. Rezultati preskusov v skladu z zahtevami iz oddelka 5 Priloge I k Uredbi (ES) št. …/….

Preskus	Zabeležene vrednosti		Uspešno/N euspešno
model spodnjega dela noge na prednji zaščitni sistem –3 preskusni položaji (če je bil preskus izveden)	kot upogiba	…… …… …… stopinj	
	strižna deformacija	…… …… …… mm	
	pospešek, izmerjen na golenici	…… …… …… g	
model zgornjega dela noge na prednji zaščitni sistem –3 preskusni položaji (če je bil preskus izveden)	vsota udarnih sil	…… …… …… kN	
	upogibni moment	…… …… …… Nm	
model zgornjega dela noge na sprednji rob prednjega zaščitnega sistema –3 preskusni položaji (le spremljanje)	vsota udarnih sil	…… …… …… kN	
	upogibni moment	…… …… …… Nm	
preskus trčenja glave otroka/majhne odrasle osebe (3,5 kg) na prednji zaščitni sistem	vrednosti HPC (vsaj 3 vrednosti)	…… …… ……	

PRILOGA IV

OZNAKA ES-HOMOLOGACIJE

1. Ta oznaka je sestavljena iz:

1.1. pravokotnika, v katerem je vpisana mala črka „e“, ki ji sledijo identifikacijske črke ali številka države članice, ki je podelila ES-homologacijo samostojne tehnične enote:

– 1 za Nemčijo
– 2 za Francijo
– 3 za Italijo
– 4 za Nizozemsko
– 5 za Švedsko
– 6 za Belgijo
– 7 za Madžarsko
– 8 za Češko:
– 9 za Španijo
– 11 za Združeno kraljestvo
– 12 za Avstrijo
– 13 za Luksemburg
– 17 za Finsko
– 18 za Dansko
– 19 za Romunijo
– 20 za Poljsko
– 21 za Portugalsko
– 23 za Grčijo
– 24 za Irsko
– 26 za Slovenijo
– 27 za Slovaško republiko
– 29 za Estonijo
– 32 za Latvijo
– 34 za Bolgarijo
– 36 za Litvo
– 49 za Ciper
– 50 za Malto

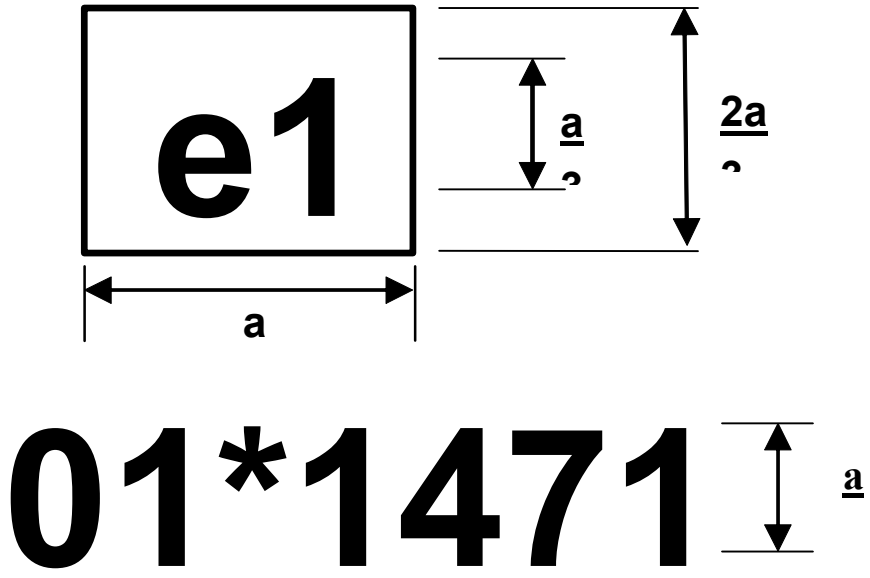
1.2. V bližini pravokotnika se mora nahajati „osnovna številka homologacije“, navedena v delu 4 homologacijske številke v skladu s [Priloga VII Direktive …/…/ES], pred katero stojita dve številki, ki predstavljata zaporedno številko zadnje večje tehnične spremembe te uredbe v trenutku podelitve ES-homologacije. V tej uredbi je ta zaporedna številka 01.

1.3. Zvezdica za zaporedno številko označuje, da je bil prednji zaščitni sistem homologiran po preskusu za udarno telo modela noge, ki ga dovoljujeta točki 5.1.1. ali 5.2.1 Priloge I. Če homologacijski organ ne odobri tega preskusa, se zvezdico nadomesti z razmikom.

1.4. Oznaka ES-homologacije mora biti jasno čitljiva in neizbrisna.

Dodatek

Primer oznake ES-homologacije



(a ≥ 12 mm)

Naprava, ki je označena z zgoraj prikazano oznako ES-homologacije, je za prednji zaščitni sistem, homologiran v Nemčiji (e1) na podlagi te uredbe (01) z osnovno homologacijsko številko 1471.

Zvezdica označuje, da je bil prednji zaščitni sistem homologiran po preskusu z udarnim telesom modela noge, ki ga dovoljuje točka 5.1 Priloge I. Če homologacijski organ ne odobri tega preskusa, se zvezdico nadomesti z razmikom.