



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 3.10.2007
COM(2007)560 final

2007/0201(COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor

{SEK(2007)1244}

{SEK(2007)1245}

(prezentată de Comisie)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. Contextul propunerii

Motivele și obiectivele propunerii

Obiectivul propunerii este de a consolida cerințele Comunității destinate îmbunătățirii securității pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor în caz de răniri rezultate în urma coliziunii cu un autovehicul.

Aceste cerințe sunt în prezent reglementate de Directiva 2003/102/CE¹. Ca rezultat al cerințelor de la articolul 5 din directiva respectivă, s-a realizat o examinare a fezabilității anumitor cerințe în cadrul celei de-a doua faze a directivei și a posibilității utilizării sistemelor de siguranță activă. Examinarea a dus la concluzia că aceste cerințe nu sunt fezabile.

Comisia propune, așadar, un nou regulament care va constitui baza unei combinații de cerințe realizabile cu sisteme de siguranță activă. Această metodă are avantajul că regulamentul este direct aplicabil pe întreg teritoriul UE, nu necesită transpunerea în legislația internă și furnizează întreprinderilor și autorităților de omologare un singur set de reguli.

Suplimentar, Directiva 2005/66/CE din 26 octombrie 2005, privind utilizarea sistemelor de protecție frontală prevede un control asupra utilizării unor astfel de sisteme, precum și asigurarea unor nivele de protecție ale utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor în urma coliziunii cu un autovehicul dotat cu aceste sisteme. Comisia propune acum să combine cerințele din prezenta directivă cu acelea din Directiva 2003/102/CE legată de protecția pietonilor.

Context general

La 21 decembrie 2000, Comisia a adoptat o comunicare care analizează posibilitatea folosirii angajamentelor voluntare din acest sector industrial în vederea îmbunătățirii siguranței pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor în cazul unei coliziuni cu un autovehicul. În această Comunicare, Comisia a fost de acord să poarte discuții cu Asociația producătorilor de automobile europeni (ACEA) în vederea obținerii unor astfel de angajamente și să întreprindă negocieri paralele cu Asociația producătorilor de automobile japonezi (JAMA) și cu Asociația producătorilor de automobile coreeni (KAMA).

Într-o comunicare² adoptată la 11 iulie 2001, Comisia a prezentat Consiliului și Parlamentului European angajamentul luat de ACEA cu privire la protecția pietonilor. Angajamentul cuprinde o serie de teste menite să îmbunătățească construcția structurilor frontale ale autovehiculelor, precum și un număr suplimentar de măsuri de siguranță active și pasive care favorizează, de asemenea, protecția pietonilor. Aceste măsuri vizează: echiparea tuturor autovehiculelor cu sisteme pentru prevenirea blocării roților la frânare (ABS), precum și cu sisteme de lumini de întâlnire pe timp de zi (DRL), viitoarea introducere a noilor sisteme tehnologice avansate de siguranță activă și interzicerea voluntară a vânzărilor de parașocuri

¹ JO L 321, 6.12.2003, p.15.

² JO C261, 30.10.2003, p.576, COM(2001)389 final.

rigide. De atunci, Asociația producătorilor de automobile japonezi (JAMA) și Asociația producătorilor de automobile coreeni (KAMA) și-au asumat angajamente similare cu acelea luate de către ACEA, rezultatul fiind faptul că 99% din producătorii existenți au angajamente identice.

În comunicarea din iulie 2001, Comisia a anunțat că va decide dacă acceptă angajamentele industriale sub forma unei recomandări sau dacă va face propuneri legislative în domeniul siguranței pietonilor după consultarea Parlamentului European și a Consiliului.

Atât Parlamentul European, cât și Consiliul au salutat principalele elemente ale angajamentelor industriale în ceea ce privește măsurile pentru îmbunătățirea configurației părților frontale ale autovehiculelor.

Parlamentul European, în Rezoluția sa din 13 iunie 2002, a solicitat adoptarea unei directive „cadru” de stabilire a datelor de aplicare, obiectivelor de îndeplinit și modalităților de supraveghere a aplicării lor. În consecință, Comisia a fost de acord să propună o legislație-cadru, pe baza conținutului pertinent al angajamentelor.

Această propunere de legislație a fost supusă codeciziei ceea ce a dus la adoptarea Directivei 2003/102/CE privind protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor.

În urma acestei adoptări, Comisia, în conformitate cu dorințele Consiliului și Parlamentului European, a propus măsuri de control ale sistemelor de protecție frontale. Acestea au fost publicate în Directiva 2005/66/CE. Se consideră acum adecvat ca această directivă să fie strâns aliniată cu orice propunere de modificare a directivei privind protecția pietonilor prin introducerea dispozițiilor necesare în regulamentul propus.

Dispozițiile în vigoare în domeniul propunerii

Dispozițiile în vigoare constau în Directiva 2003/102/CE privind protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor. Studiul realizat în conformitate cu articolul 5 din această directivă pentru determinarea fezabilității punerii în aplicare a cerințelor fazei a doua a arătat faptul că aceste cerințe nu erau realizabile. Prezenta propunere se bazează pe cerințele anterioare și aduce modificări care să asigure fezabilitatea.

Directiva 2005/66/CE privind utilizarea sistemelor de protecție frontale prevede controlul acestor sisteme, fie ca echipamente originale, fie după vânzarea ca piese de schimb. Prezenta propunere combină aceste cerințe cu cele care vizează să asigure protecția pietonilor și, prin urmare, garantează armonizarea dispozițiilor de protecție a pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor.

Coerența cu celelalte politici și obiective ale Uniunii

Prezenta propunere este pe deplin compatibilă cu obiectivele de diminuare a numărului de decese pe șosele, în conformitate cu Cartea albă a Comisiei privind politica europeană în domeniul transporturilor.

2. Consultarea părților interesate și studiul de impact

Consultarea părților interesate

Metode de consultare, principalele sectoare vizate și profilul general al respondenților

Toate consultările s-au axat doar pe modificarea specificațiilor referitoare la cea de-a doua fază a directivei privind protecția pietonilor, având în vedere că se consideră că cerințele în materie de sisteme de protecție frontală trebuie să rămână neschimbate.

O reuniune de consultări a fost organizată cu reprezentanții constructorilor de automobile europeni, japonezi și coreeni. La reuniune s-a discutat despre cerințele cele de-a doua faze a directivei existente și despre măsurile necesare pentru garantarea soluțiilor fezabile ce pot fi respectate.

În lunile iunie și iulie 2005 a fost organizată o consultare publică pe internet. Comisia a primit 17 răspunsuri care sunt disponibile la adresa:

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

Rezumatul răspunsurilor și modul în care acestea au fost luate în considerare

În general, rezultatele consultării au arătat că prezenta propunere poate fi acceptată de practic toate părțile, deoarece este realizabilă și permite garantarea nivelului de securitate dorit pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor.

Răspunsurile date în cadrul consultării pe internet s-au axat pe aspecte care au fost luate în considerare în prezenta propunere sau vor fi integrate în legislația de punere în aplicare.

Prezenta propunere este însoțită de un studiu de impact în cadrul căruia răspunsurile sunt prezentate mai pe larg.

Obținerea și utilizarea cunoștințelor de specialitate

Domenii științifice/de expertiză pertinente

Analiza construcției vehiculelor precum și statistici privind accidentele și leziunile datorate circulației vehiculelor.

Metodologia utilizată

Analiza datelor relative la leziuni provenite din bazele de date referitoare la accidente și simularea rezultatelor diferitelor scenarii privind viteza și zona de impact între un vehicul și un utilizator vulnerabil al drumurilor.

Principalele organizații consultate/principali experți consultați

The Transport Research Laboratory din Regatul Unit (TRL).

Sinteza avizelor primite și utilizate

Raportul TRL subliniază necesitatea revizuirii anumitor cerințe, care figurează în prezenta directivă, pentru a asigura fezabilitatea acestora și recomandă, ca o cerință a legislației, folosirea unui sistem activ de siguranță pentru a permite ameliorarea nivelului de securitate pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor.

Mijloace utilizate pentru ca avizele experților să fie accesibile publicului

Raportul TRL care include o examinare detaliată a evaluării avantajelor sistemelor de frânare, este disponibil pe site-ul de internet:

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

Studiu de impact

Opțiunile următoare nu au fost luate în considerare în studiul de impact:

(1) Legislația statelor membre

Directiva actuală face parte din ansamblul sistemului de omologare de tip a vehiculelor prin care a stabilit la nivelul UE armonizarea deplină a legislației referitoare la construcția vehiculelor. Sistemul de omologare de tip este în vigoare din 1970 pentru asigurarea bunei funcționări a pieței interne a industriei de automobile, garantând în același timp siguranța și calitatea construcției de vehicule.

Dacă directiva va fi abrogată, statele membre vor fi libere să adopte propria lor legislație în domeniu. Funcționarea pieței interne va fi afectată și libera circulație a vehiculelor nu va mai fi garantată.

Prin urmare nu se propune ca legislația să fie abrogată.

(2) Utilizarea unui acord voluntar

Trebuie amintit faptul că directiva a fost adoptată ca urmare a unor cereri directe de legislație, formulate de către Parlament și Consiliu după examinarea unui document consultativ prezentat de Comisie privind un acord voluntar precedent în domeniul protecției pietonilor. Ca rezultat al acestor cereri, principalele dispoziții ale acordului voluntar au fost incluse în directiva actuală. În afară de aceasta și, de asemenea, la cererea legiuitorului, interzicerea voluntară a „barelor de protecție” a fost la rândul său inclusă într-o directivă³.

Prin urmare, s-a considerat inoportună încheierea unui nou acord voluntar în acest domeniu.

Pentru studiul de impact sunt luate în considerare următoarele opțiuni:

(3) Menținerea directivei actuale

O posibilă abordare ar fi fost să nu se întreprindă nicio acțiune pentru modificarea specificațiilor fazei a II-a, și să se propună o eventuală amânare a punerii în aplicare. Cu toate acestea, Comisia nu poate ignora faptul că s-a constatat că cerințele fazei a II-a a directivei actuale nu sunt fezabile și se consideră că nu vor deveni astfel în timp. Comisia se vede prin urmare constrânsă să ia măsurile necesare și adecvate pentru modificarea cerințelor și pentru a aduce garanțiile necesare în ceea ce privește problema fezabilității⁴.

Opțiunea menținerii directivei actuale a fost, prin urmare, respinsă. Cu toate acestea, actuala directivă servește ca bază de referință pentru compararea cu avantajele celorlalte opțiuni.

(4) Acceptarea unei propuneri din sectorul industrial

În urma analizei problemelor de fezabilitate, sectorul industrial a propus menținerea cerințelor fazei I în locul cerințelor fazei a II-a precum și utilizarea obligatorie a sistemului de asistență la frânare. Această opțiune a fost examinată și respinsă în cele din urmă deoarece Comisia a considerat că se poate aplica o mai mare strictețe anumitor cerințe pasive. Rezultatele potențiale ale utilizării acestei opțiuni sunt, cu toate acestea, menționate ca elemente de comparație cu opțiunea finală.

(5) Modificări numai la cerințele de siguranță pasivă.

O propunere ce vizează doar modificarea cerințelor actuale pentru a deveni realizabile din punct de vedere tehnic va garanta ameliorarea părților frontale ale vehiculului într-o manieră fezabilă. Cu toate acestea este admis faptul că va rezulta o diminuare a valorii așteptate de siguranță, ceea ce nu este în conformitate cu cerințele articolului 5 al directivei actuale. Prin urmare, cum această opțiune nu „permite cel puțin același nivel de protecție ca prevederile actuale”, nu a mai fost luată în considerare.

³ Directiva 2005/66/CE a parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind folosirea sistemelor de protecție frontală la autovehicule și de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului JO L309, 25.11.05, p. 37

⁴ A se vedea Directiva 2003/102/CE, articolul 5

(6) Modificarea directivei actuale în ceea ce privește cerințele fazei a II-a și combinarea cu o măsură de siguranță activă pentru asigurarea nivelului de securitate permis.

S-a precizat și acceptat faptul că cerințele actuale nu sunt fezabile și trebuie schimbate. Raportul TRL a examinat și evaluat folosirea sistemului de frânare în combinație cu o modificare a cerințelor pasive actuale. În conformitate cu articolul 5 al directivei actuale, Comisiei i se cere acum să prezinte o propunere care va „permite cel puțin același nivel de protecție ca prevederile actuale”. Rezultatele raportului indică faptul că această combinație propusă de măsuri pasive modificate, precum și noile măsuri active, vor fi împreună capabile să ofere utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor un nivel de siguranță îmbunătățit simțitor, depășind cerințele actuale.

Prin urmare, această opțiune este reținută pentru prezenta propunere.

3. Elemente juridice ale propunerii

Rezumatul acțiunii propuse

Propunere de Regulament al Parlamentului European și a Consiliului privind protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor anterior și în cazul coliziunii cu un autovehicul și de modificare a Directivei-cadru privind omologarea de tip a autovehiculelor.

Temei juridic

Articolul 95 din tratat.

Principiul subsidiarității

Principiul subsidiarității se aplică în măsura în care propunerea nu este de competența exclusivă a Comunității.

Obiectivele propunerii nu pot fi îndeplinite integral de către statele membre deoarece regulamentul propus va face parte din sistemul de omologare UE de tip a vehiculelor.

Acțiunea comunitară va atinge mai ușor obiectivele propunerii, deoarece va evita barierele comerciale între statele membre care ar putea apărea în caz contrar. Prezenta utilizare și aplicare a sistemului de omologare UE de tip pentru vehicule demonstrează acceptarea și valoarea unui astfel de sistem în contextul european. Sistemul stabilește cerințe clare pentru construcția vehiculelor în vederea ameliorării nivelului lor de siguranță într-o manieră uniformă și acceptată.

Prin urmare, propunerea respectă principiul subsidiarității.

Principiul proporționalității

Propunerea este conformă cu principiul proporționalității deoarece nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor de garantare a siguranței utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor.

Raportul TRL conține o analiză cost-beneficiu care demonstrează faptul că propunerea prevede beneficii considerabile pentru întreaga societate.

Alegerea instrumentelor

Instrument propus: regulament.

Alte instrumente nu ar fi potrivite, deoarece:

Utilizarea regulamentului este considerată adecvată întrucât oferă garanțiile necesare pentru o conformare imediată fără a fi necesară transpunerea în legislația statelor membre.

4. Implicații bugetare

Propunerea nu are nicio consecință asupra bugetului comunitar.

5. Informații suplimentare

Simulare, etapă pilot și perioadă tranzitorie

Propunerea prevede mai multe perioade tranzitorii pentru a acorda suficient timp constructorilor în vederea procesului de proiectare și producție a vehiculelor.

Simplificare

Propunerea prevede simplificarea procedurilor administrative în sarcina autorităților naționale și a Comisiei.

Fiind vorba de un regulament, în legislația națională nu este necesară transpunerea .

Abrogarea legislației existente

Adoptarea propunerii va conduce la abrogarea Directivelor 2003/102/CE și 2005/66/CE.

Reexaminare /revizuire / clauza de caducitate

Propunerea include clauze de reexaminare pentru a garanta menținerea în viitor a nivelurilor de siguranță.

Spațiul Economic European

Actul propus prezintă un interes pentru Spațiul Economic European și, prin urmare, trebuie extins la acesta.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 95,

având în vedere propunerea Comisiei⁵,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁶,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat⁷

întrucât:

- (1) Piața internă cuprinde o zonă fără frontiere interne în cadrul căreia trebuie să se asigure libera circulație a mărfurilor, persoanelor, serviciilor și capitalului. În acest scop, un sistem comunitar de omologare de tip este aplicat pentru autovehicule. Cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește protecția pietonilor trebuie armonizate pentru a se evita adoptarea unor cerințe care diferă de la un stat membru la altul și pentru a se asigura buna funcționare a pieței interne.
- (2) Prezentul regulament este unul din actele normative separate referitoare la procedura de omologare de tip în conformitate cu Directiva [.../.../CE] a Parlamentului European și a Consiliului din [data] de stabilire a unui cadru de omologare a autovehiculelor și remorcilor acestora precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru)⁸.
- (3) Experiența a demonstrat că legislația privind autovehiculele are deseori un conținut tehnic prea detaliat. Prin urmare, este oportun să se adopte un regulament în locul unei directive în scopul evitării divergențelor între măsurile de punere în aplicare și a unui exces de legislație în statele membre. În consecință, Directiva 2003/102/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 noiembrie 2003 privind protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor anterior și în cazul coliziunii cu

⁵ JO C

⁶ JO C

⁷ JO C

⁸ [Propunerea pentru o nouă „Directivă-cadru” în prezent în curs de adoptare. COM(2003)418 și COM(2004)738.]

un autovehicul și de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului⁹ și Directiva 2005/66/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind folosirea sistemelor de protecție frontală la autovehicule și de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului¹⁰ care stabilește cerințele pentru instalarea și folosirea sistemelor de protecție frontală la vehicule și, prin urmare un nivel de protecție pentru pietoni, trebuie înlocuite cu prezentul regulament în vederea garantării coerenței în acest domeniu. Acest lucru implică faptul că statele membre trebuie să abroge legile de punere în aplicare a directivelor abrogate.

- (4) Cerințele pentru cea de-a doua fază de punere în aplicare a Directivei 2003/102/CE s-au dovedit nerealizabile. În această privință, articolul 5 din directiva respectivă impune Comisiei să prezinte propuneri care să permită depășirea problemelor de fezabilitate pe care le pun aceste cerințe și, eventual, să recurgă la sisteme de siguranță activă, garantând că nu există nici un fel de diminuare a nivelelor de siguranță pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor.
- (5) Un studiu comandat de Comisie arată că cerințele în materie de protecție a pietonilor pot fi ameliorate semnificativ prin folosirea unei combinații de măsuri pasive și active care să permită obținerea unui nivel de protecție mai ridicat decât cel asigurat de prevederile actuale. În special, utilizarea sistemului de siguranță activă de „asistență la frânare”, în combinație cu modificarea cerințelor în materie de siguranță pasivă, va mări considerabil nivelul de protecție oferit. Prin urmare, este necesar să se impună instalarea obligatorie a sistemelor de asistență la frânare la noile autovehicule.
- (6) Vehiculele echipate cu sisteme de evitare a coliziunilor nu trebuie să îndeplinească anumite cerințe prevăzute în prezentul regulament, în măsura în care sunt capabile să evite coliziunile cu pietonii și nu doar să atenueze consecințele unor astfel de coliziuni.
- (7) Utilizarea vehiculelor grele fiind din ce în ce mai răspândită pe drumurile urbane, este adecvat ca dispozițiile cu privire la protecția pietonilor să se aplice nu numai vehiculelor a căror masă maximă nu depășește 2500Kg, ci și după o anumită perioadă tranzitorie, în aceeași măsură vehiculelor de categorie M1 și N1 care depășesc această limită.
- (8) În vederea ameliorării protecției pietonilor într-un stadiu cât mai incipient, constructorii care doresc să depună cereri de omologare de tip în conformitate cu noile cerințe înainte ca acestea să devină obligatorii, o pot face cu condiția ca măsurile necesare de punere în aplicare să se afle deja în vigoare.
- (9) Măsurile necesare în vederea punerii în aplicare a prezentului regulament ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor pentru exercitarea competențelor de execuare conferite Comisiei¹¹.

⁹ JO L 321, 6.12.2003, p.15.

¹⁰ JO L 309, 25.11. 2005, p. 37.

¹¹ JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie, astfel cum a fost modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

- (10) Comisia ar trebui să aibă, în special, competența de a adopta dispoziții tehnice pentru punerea în aplicare a cerințelor referitoare la teste, și a cerințelor de funcționare pentru sistemele de evitare a coliziunilor și de punere în aplicare pe baza rezultatelor monitorizărilor. Deoarece măsurile respective au un caracter general și vizează modificarea unor elemente neesențiale din prezentul regulament prin adăugarea unor noi elemente neesențiale, acestea ar trebui adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (11) Pentru a asigura o tranziție treptată de la prevederile Directivelor 2003/102/CE și 2005/66/CE la prezentul regulament, punerea în aplicare a prezentului regulament trebuie amânată pentru o anumită perioadă după intrarea sa în vigoare.
- (12) Obiectivele prezentului regulament și anume realizarea pieței interne prin introducerea cerințelor tehnice comune în ceea ce privește protecția pietonilor nu pot fi îndeplinite în mod suficient de statele membre. Din cauza amplitudinii acțiunilor impuse, obiectivele pot fi atinse mai ușor la nivel comunitar. În consecință, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității enunțat la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut în articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii acestor obiective,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

Obiect, domeniu de aplicare și definiții

Articolul 1

Obiect

Prezentul Regulament stabilește cerințe cu privire la construcția și funcționarea vehiculelor și sistemelor de protecție frontală, pentru a reduce numărul și gravitatea vătămărilor suferite de pietoni și de alți utilizatori vulnerabili ai drumurilor care sunt loviți de suprafețele frontale ale vehiculelor și pentru a evita acest tip de coliziuni.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

1. Prezentul regulament se aplică:
 - (a) autovehiculelor de categoria M₁ astfel cum sunt definite la articolul [3 alineatul (11)] și în secțiunea A anexa II din Directiva [.../.../CE];
 - (b) autovehiculelor de categoria N₁ astfel cum sunt definite la articolul [3 alineatul (11)] și în secțiunea A anexa II din Directiva [.../.../CE] și sub rezerva alineatului (2) din prezentul articol;

- (c) sistemelor de protecție frontală montate ca echipament original pe vehiculele prevăzute la literele (a) și (b) sau comercializate ca unități tehnice separate destinate montării pe acest tip de vehicule.
2. Secțiunile 2 și 3 din anexa I nu se aplică vehiculelor din categoria N_1 , unde „punctul R” al poziției șoferului este situat fie înaintea axei față, fie longitudinal în spatele axului median transversal în raport cu axul față cu mai puțin de 1000 mm.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament se aplică următoarele definiții comune:

- (1) „Montant A” reprezintă suportul de plafon poziționat cel mai în față și cel mai în afară, care se extinde de la șasiu până la plafonului vehiculului.
- (2) „sisteme de asistență la frânare” desemnează un sistem care ajută șoferul să obțină o decelerație puternică în situații de frânare de urgență;
- (3) „bară de protecție” reprezintă structura exterioară situată în față, în partea de jos a caroseriei vehiculului, care include structurile destinate să protejeze vehiculul în cazul implicării într-o coliziune frontală la viteză mică cu alt vehicul;
- (4) „sistem de protecție frontală” înseamnă o structură (structuri) separată (separate), cum ar fi un parașoc rigid tubular sau o bară de protecție suplimentară, în afară de bara de protecție originală și destinată să protejeze suprafața externă a vehiculului de deteriorare, în cazul unei coliziuni cu un obiect, cu excepția structurilor cu o masă maximală mai mică de 0,5 kg, destinate exclusiv protecției lămpilor;
- (5) „masa maximă” reprezintă masa sub sarcină maximă admisibilă din punct de vedere tehnic, declarată de fabricant în temeiul Directivei [...]/CE] punctul 3.8 din anexa I;
- (6) „vehicule de categoria N_1 derivate din categoria M_1 ” reprezintă acele vehicule de categoria N_1 cu masa maximă nedepășind 2500 kg care, începând din fața montantului A, au aceeași structură generală și aceeași formă ca și categoria de vehicule preexistentă M_1 ;

Capitolul II

Obligațiile constructorilor

Articolul 4

Obligațiile constructorilor

1. În conformitate cu articolul 9, constructorii trebuie să garanteze că vehiculele puse pe piață sunt echipate cu sisteme de asistență la frânare agreate în conformitate cu cerințele anexei I secțiunea 4 și conforme cu cerințele secțiunilor 2 și 3 din aceeași anexă.
2. În conformitate cu articolul 10, constructorii trebuie să garanteze că sistemele de protecție frontală montate ca echipamente originale pe vehicule sau plasate pe piață ca unități tehnice separate sunt conformitate cu cerințele secțiunii 5 din anexa I.
3. Constructorii pun la dispoziție autorităților de omologare toate informațiile necesare referitoare la specificațiile și condițiile de testare ale vehiculelor și ale sistemelor de protecție frontale. Aceste informații conțin datele necesare pentru controlul funcționării tuturor dispozitivelor de siguranță activă instalate pe vehicule.
4. În cazul sistemelor de protecție frontală comercializate ca unități tehnice separate, constructorii trebuie să pună la dispoziția autorităților de omologare informațiile necesare referitoare la specificațiile și condițiile de testare ale acestor sisteme. Aceste informații conțin date necesare pentru verificarea funcționării tuturor dispozitivelor de siguranță activă instalate pe vehicule.
5. Sistemele de protecție frontală care sunt unități tehnice separate nu pot fi distribuite, oferite pentru vânzare sau vândute în cazul în care nu sunt însoțite de o listă de tipuri de vehicule pentru care sistemul de protecție frontală este omologat și de instrucțiuni clare de asamblare. Instrucțiunile de asamblare conțin instrucțiuni specifice privind instalarea, inclusiv modalitățile de fixare pe vehiculele pentru care unitatea a fost omologată, pentru a permite montarea componentelor omologate pe acel vehicul în conformitate cu dispozițiile corespunzătoare prevăzute la secțiunea 6 din anexa I.
6. Comisia adoptă măsuri de punere în aplicare care stabilesc dispozițiile tehnice pentru aplicarea cerințelor prevăzute în anexa I.

Acele măsuri care vizează modificarea elementelor neesențiale din prezentul regulament, între altele, prin completarea acestuia, sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 40 alineatul (2) din Directiva [.../.../CE].

Articolul 5

Cerere de omologare CE de tip

1. Constructorul prezintă autorității de omologare un document informativ stabilit în conformitate cu modelul prevăzut la secțiunea 1 din anexa II, atunci când solicită certificatul de omologare CE de tip al unui vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor.

Constructorul prezintă serviciului tehnic responsabil cu efectuarea testelor de omologare de tip un vehicul reprezentativ pentru tipul de vehicul pentru care se solicită omologarea.

2. Constructorul prezintă autorității de omologare un document informativ stabilit în conformitate cu modelul prevăzut la secțiunea 2 din anexa II, atunci când solicită certificatul de omologare CE de tip al unui vehicul în ceea ce privește echiparea sa cu un sistem de protecție frontală.

Constructorul prezintă serviciului tehnic responsabil cu efectuarea testelor de omologare de tip un vehicul reprezentativ pentru tipul de vehicul pentru care se solicită omologarea echipat cu un sistem de protecție frontală. La cererea respectivului serviciu tehnic, constructorul trebuie, de asemenea, să prezinte componente sau eșantioane specifice ale materialelor utilizate.

3. Constructorul prezintă autorității de omologare un document informativ stabilit în conformitate cu modelul prevăzut la secțiunea 3 din anexa II, atunci când solicită certificatul de omologare CE de tip al unei unități tehnice separate în ceea ce privește sistemul de protecție frontală.

Constructorul prezintă serviciului tehnic responsabil cu efectuarea testelor de omologare de tip un exemplar al sistemului de protecție frontală pentru care se solicită omologarea. În cazul în care serviciul tehnic consideră necesar, acesta poate solicita prezentarea de exemplare suplimentare. Exemplarele trebuie marcate cu denumirea sau marca comercială a solicitantului, în mod clar și într-o manieră care să nu permită ștergerea. Constructorul trebuie să se ia măsuri pentru afișarea obligatorie ulterioară a mărcii de omologare CE de tip.

Capitolul III

Obligațiile autorităților statelor membre

Articolul 6

Acordarea omologării CE de tip

1. În cazul în care sunt îndeplinite cerințele relevante, autoritatea de omologare acordă omologarea CE de tip și eliberează un număr de omologare de tip în conformitate cu sistemul de numerotare prevăzut în anexa VII la Directiva [.../.../CE].

O autoritate de omologare nu poate atribui același număr unui alt tip de vehicul sau unui alt sistem de protecție frontală.

2. În sensul alineatului (1), autoritatea competentă în materie de omologare eliberează un certificat de omologare CE de tip întocmit în conformitate cu următoarele:
 - (a) modelul prevăzut în secțiunea 1 a anexei III pentru un tip de vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor;
 - (b) modelul prevăzut în secțiunea 2 a anexei III pentru un tip de vehicul echipat cu un sistem de protecție frontală;
 - (c) modelul prevăzut în secțiunea 3 a anexei III pentru un tip de sistem de protecție frontală ca unitate tehnică separată.

Articolul 7

Marcă de omologare CE de tip a unei unități tehnice separate

Fiecare sistem de protecție frontală care este în conformitate cu tipul omologat în legătură cu care a fost acordată o omologare CE de tip pentru unități tehnice separate va purta o marcă de omologare CE de tip pentru o unitate tehnică separată, astfel cum este stabilit în anexa IV.

Articolul 8

Modificarea tipului și a omologărilor

Orice modificare a părții vehiculului situată în fața montanților A sau a sistemului de protecție frontală care afectează forma generală, dimensiunile principale, materialele suprafețelor exterioare ale vehiculului, metodele de fixare sau dispunerea externă sau internă a componentelor și care poate avea o influență semnificativă asupra rezultatelor încercărilor, trebuie considerată ca o modificare, în temeiul articolului [13] din Directiva [.../.../CE] și, prin urmare, necesită o nouă cerere de omologare de tip.

Articolul 9

Calendar de punere în aplicare pentru vehicule

1. Cu efect de la data prevăzută la articolul 15 alineatul al doilea, autoritățile naționale refuză acordarea omologării CE de tip sau a omologării naționale, din motive legate de protecția pietonilor, oricărui dintre următoarele tipuri noi de vehicule:
 - (a) vehiculul de categoria M₁ care nu îndeplinesc dispozițiile tehnice stabilite la secțiunea 4 din anexa I ;
 - (b) vehiculelor de categoria M₁ a căror masă maximă nu depășește 2500 kg și care nu îndeplinesc dispozițiile tehnice stabilite la secțiunile 2 sau 3 din anexa I;

- (c) vehiculelor de categoria N₁ derivate din categoria M₁ și a căror masă maximă nu depășește 2.500kg, care nu îndeplinesc dispozițiile tehnice stabilite la secțiunile 2 și 4 sau secțiunile 3 și 4 din anexa I ;
2. Începând de la [DATA *treizeci și trei de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament*], în cazul noilor vehicule din categoria M₁, sau N₁ derivate din categoria M₁ și a căror masă maximă nu depășește 2500 kg și care nu îndeplinesc dispozițiile tehnice stabilite la punctul 4 din anexa I, autoritățile naționale trebuie, din motive legate de protecția pietonilor, să considere certificatele de conformitate ca nemaifiind valabile în sensul articolului [26] din Directiva[.../.../CE] și să interzică înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a acestor vehicule.
3. Cu efect de la [DATA *cincizeci și șase de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament*], autoritățile naționale refuză acordarea omologării CE de tip sau a omologării naționale, din motive legate de protecția pietonilor, oricărui dintre următoarele tipuri noi de vehicule:
- (a) vehiculelor de categoria M₁ care nu îndeplinesc dispozițiile tehnice stabilite la secțiunea 4 din anexa I ;
- (b) vehiculelor de categoria M₁ a căror masă maximă nu depășește 2500 kg și care nu îndeplinesc dispozițiile tehnice stabilite la secțiunea 3 din anexa I;
- (c) vehiculelor de categoria N₁ derivate din categoria M₁ și a căror masă maximă nu depășește 2.500 kg, care nu îndeplinesc dispozițiile tehnice stabilite la secțiunile 3 și 4 din anexa I;
4. Începând de la [DATA *șaiszeci de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament*], în cazul noilor vehicule din categoria M₁, sau N₁ derivate din categoria M₁ și a căror masă maximă nu depășește 2.500kg și care nu îndeplinesc dispozițiile tehnice stabilite la secțiunile 2 și 4 sau secțiunile 3 și 4 din anexa I, autoritățile naționale trebuie, din motive legate de protecția pietonilor, să considere certificatele de conformitate ca nemaifiind valabile în sensul articolului [26] din Directiva[.../.../CE] și să interzică înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a acestor vehicule.
5. Începând de la [DATA *șaptezeci și opt de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament*], în cazul unui vehicul nou care nu îndeplinește dispozițiile tehnice stabilite la secțiunile 3 și 4 din anexa I, autoritățile naționale trebuie să refuze, din motive legate de siguranța pietonilor, acordarea omologării CE de tip sau omologarea națională de tip.
6. Cu efect de la [DATA *șaptezeci și opt de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament*], autoritățile naționale trebuie, din motive legate de protecția pietonilor, să considere certificatele de conformitate ca nemaifiind valabile în sensul articolului [26] din Directiva[.../.../CE] și să interzică înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a acestor vehicule;
- (a) vehiculelor de categoria M₁ sau N₁ care nu îndeplinesc dispozițiile tehnice stabilite la secțiunea 4 din anexa I;

- (b) vehiculelor de categoria M₁ sau N₁ derivate din categoria M₁, a căror masă maximă nu depășește 2.500kg, care nu îndeplinesc dispozițiile tehnice stabilite în anexa I secțiunile 2 sau 3;
7. Cu efect de la [DATA o sută șaisprezece luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], autoritățile naționale trebuie, din motive legate de protecția pietonilor, să considere certificatele de conformitate ca nemaifiind valabile în sensul articolului [26] din Directiva[.../.../CE] și să interzică înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a următoarelor vehicule noi:
- (a) vehiculelor de categoria M₁ sau N₁ care nu îndeplinesc dispozițiile tehnice stabilite în anexa I secțiunea 4;
- (b) vehiculelor de categoria M₁ sau N₁ derivate din categoria M₁ și a căror masă maximă nu depășește 2.500kg, care nu îndeplinesc dispozițiile tehnice stabilite în anexa I secțiunea 3;
8. Începând de la [DATA o sută treizeci și opt de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], în cazul noilor vehicule care nu îndeplinesc dispozițiile tehnice stabilite la secțiunile 3 și 4 din anexa I, autoritățile naționale trebuie, din motive legate de protecția pietonilor, să considere certificatele de conformitate ca nemaifiind valabile în sensul articolului [26] din Directiva[.../.../CE] și să interzică înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a acestor vehicule.
9. Fără a aduce atingere alineatelor (1) - (8) din prezentul articol și sub rezerva intrării în vigoare a măsurilor adoptate în temeiul articolului 4 alineatul (6), în cazul în care un constructor solicită acest lucru, autoritățile naționale nu pot, din motive legate de siguranța pietonilor, refuza acordarea omologării CE de tip sau omologarea națională de tip pentru orice tip nou de vehicul sau interzice înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a unui nou vehicul, dacă vehiculul respectă dispozițiile tehnice prevăzute la anexa I secțiunea 3 sau 4.

Articolul 10

Aplicarea sistemelor de protecție frontală

1. Autoritățile naționale refuză acordarea omologării CE de tip sau omologarea națională de tip pentru un tip nou de vehicul echipat cu un sistem de protecție frontală sau pentru un tip nou de sistem de protecție frontală furnizat ca unitate tehnică separată, care nu este în conformitate cu cerințele prevăzute la secțiunile 5 și 6 din anexa I.
2. Autoritățile naționale trebuie, din motive legate de sistemele de protecție frontală, să considere certificatele de conformitate ca nemaifiind valabile în sensul articolului [26] din Directiva[.../.../CE] și să interzică înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a vehiculelor noi care nu îndeplinesc cerințele prevăzute de secțiunile 5 și 6, ale anexa I la prezentul regulament.
3. Cerințele stabilite la secțiunile 5 și 6 din anexa I la prezentul regulament privind sistemele de protecție frontală furnizate ca unități tehnice separate, se aplică în sensul articolului [28] din Directiva [.../.../CE].

Articolul 11

Sisteme de evitare a coliziunilor

1. Vehiculele echipate cu sisteme de evitare a coliziunilor nu trebuie să îndeplinească cerințele referitoare la teste stabilite la secțiunile 2 și 3 din anexa I pentru a primi omologarea CE de tip sau omologarea națională de tip pentru un tip de vehicule, în ceea ce privește protecția pietonilor, pentru a fi vândute, înmatriculate sau introduse în circulație.
2. Comisia poate adopta măsuri de punere în aplicare care stabilesc cerințele de funcționare necesare pentru punerea în aplicare a alineatului (1).

Măsurile menite să modifice elemente neesențiale din prezentul regulament și, printre altele, să îl completeze, sunt adoptate în conformitate cu procedura menționată la articolul 40 alineatul (2) din Directiva [...]/.../CE].

Aceste cerințe trebuie să garanteze niveluri de protecție cel puțin echivalente, în termeni de eficiență reală, cu cele prevăzute la secțiunile 2 și 3 anexa I la prezentul regulament.

Articolul 12

Monitorizarea

1. Autoritățile naționale transmit Comisiei rezultatele monitorizării menționate la punctele 2.2, 2.4 și 3.2 din anexa I, anual și cel târziu până la data de 28 februarie a anului următor colectării datelor.

Obligativitatea transmiterii acestor rezultate încetează de la [data, cinci ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

2. Comisia poate, pe baza rezultatelor monitorizării realizate în conformitate cu secțiunile 2.2, 2.4 și 3.2 din anexa I, să adopte măsuri de punere în aplicare, după caz.

Acele măsuri menite să modifice elemente neesențiale din prezentul regulament și, printre altele, să îl completeze, sunt adoptate în conformitate cu procedura menționată la articolul 40 alineatul (2) din Directiva [...]/.../CE].

3. Comisia va monitoriza utilizarea sistemului de asistență la frânare și a altor tehnologii care pot ameliora protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor. Până la [data, cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], cel târziu, Comisia va reevalua funcționarea prezentului regulament în ceea ce privește gradul de penetrare și utilizare efectivă a acestor tehnologii și evoluțiile lor ulterioare și va prezenta Parlamentului European și Consiliului un raport însoțit, după caz, de propuneri în legătură cu acest subiect.

Articolul 13

Sanțiuni

1. Statele membre stabilesc dispozițiile privind sancțiunile aplicabile pentru încălcarea de către constructori a dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a garanta punerea în aplicare a acestora. Aceste sancțiuni trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive. Statele membre informează Comisia despre dispozițiile în cauză nu mai târziu de [*data, 18 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament*], precum și despre orice modificare ulterioară care le afectează, în cel mai scurt termen.
2. Tipurile de încălcări care fac obiectul unei sancțiuni pot cuprinde cel puțin următoarele:
 - (a) fals în declarații în timpul procedurilor de omologare sau al procedurilor de rechemare în service;
 - (b) falsificarea rezultatelor la testele pentru omologarea de tip;
 - (c) nedeclararea datelor sau specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea în service sau retragerea omologării de tip;
 - (d) refuzul de a acorda accesul la informații.

Capitolul IV

Dispoziții finale și tranzitorii

Articolul 14

Abrogarea

Directivele 2003/102/CE și 2005/66/CE sunt abrogate cu efect de la data prevăzută la articolul 15 al doilea paragraf.

Trimiterile la directivele abrogate sunt înțelese ca la prezentul regulament.

Articolul 15

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament se aplică de la [DATA 9 luni după intrarea în vigoare] cu excepția articolului 9 alineatul (9) care se aplică începând cu data intrării în vigoare.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

ANEXĂ

ANEXA I

DISPOZIȚII TEHNICE PENTRU ÎNCERCAREA VEHICULELOR ȘI SISTEMELOR DE PROTECȚIE FRONTALĂ

1. În înțelesul acestei anexe, se vor aplica următoarele definiții:
 - 1.1. „muchia anterioară a capotei” reprezintă structura exterioară situată în față, în partea de sus a caroseriei, care cuprinde capota și aripile, elementele superioare și laterale ale cutiei farurilor și orice alte elemente montate;
 - 1.2. „linia de referință a marginii anterioare a capotei” înseamnă linia geometrică a punctelor de contact dintre o linie dreaptă de 1.000 mm lungime și suprafața frontală a capotei, atunci când linia dreaptă, menținută paralelă cu planul longitudinal vertical al mașinii și înclinată spre spate cu α și cu marginea inferioară la 600 mm deasupra solului, este deplasată peste marginea anterioară a capotei, în contact cu aceasta. Pentru vehicule care au suprafața superioară a capotei înclinată în jur de α , astfel încât linia dreaptă face un contact continuu sau contacte multiple, în loc să aibă doar un contact punctiform, linia de referință este determinată cu linia dreaptă înclinată spre spate la un unghi de α . La vehiculele cu o astfel de formă încât primul punct de contact se află pe extremitatea inferioară a liniei drepte, punctul de contact se consideră ca fiind linia de referință a marginii anterioare a capotei, în acea poziție laterală. Pentru vehiculele cu o astfel de formă încât primul punct de contact se află pe extremitatea superioară a liniei drepte, linia geometrică trasată de 1.000 mm se va utiliza ca linie de referință a marginii anterioare a capotei în acea poziție laterală. Marginea superioară a barei de protecție este considerată, de asemenea, ca margine anterioară a capotei în sensul prezentului regulament, în cazul în care este atinsă de linia dreaptă în cursul acestei proceduri;
 - 1.3. „linia trasată de 1.000 mm” înseamnă linia geometrică descrisă pe suprafața superioară frontală de un capăt al unei benzi flexibile lungi de 1.000 mm, menținută într-un plan vertical paralel cu axa vehiculului și este deplasată de-a lungul părții anterioare a barei de protecție a capotei și sistemului de protecție frontală. Banda este menținută întinsă pe întreg parcursul operațiunii, cu un capăt în contact cu nivelul de referință al solului, în plan vertical sub fața anterioară a barei de protecție și cu celălalt capăt menținut în contact cu suprafața superioară frontală. Vehiculul se află în poziția normală de rulare;
 - 1.4. „fața capotei” reprezintă structura exterioară care cuprinde suprafața superioară a tuturor structurilor exterioare cu excepția parbrizului, montanților A și structurilor poziționate în spatele acestora. Prin urmare, cuprinde capota, aripile, tăblia din față, axul ștergătoarelor, partea inferioară a cadrului parbrizului, dar nu se limitează la acestea;
 - 1.5. „suprafața superioară frontală” este structura exterioară care cuprinde suprafețele superioare ale tuturor structurilor exterioare cu excepția parbrizului, montanților A și a structurilor din spatele acestora;

- 1.6. „nivelul de referință la sol” înseamnă planul orizontal paralel cu nivelul solului, reprezentând nivelul solului pentru un vehicul în repaus pe o suprafață plană, cu frâna de mână trasă, în ținută normală de drum;
- 1.7. „ținută normală de drum” înseamnă comportamentul vehiculului în stare de funcționare, plasat pe sol, cu pneurile umflate la presiunea recomandată și cu roțile din față orientate spre înainte, pe axa vehiculului, cu toate circuitele umplute la maxim cu toate fluidele necesare pentru funcționarea vehiculului, cu toate echipamentele standard furnizate de constructorul vehiculului, cu o masă de 75 kg plasată pe scaunul conducătorului auto și o masă de 75 kg plasată pe scaunul pasagerului din față și cu suspensia fixată pentru o viteză de rulare de 40 km/h sau 35 km/h în condiții normale de funcționare specificate de constructor (în special pentru vehicule cu suspensie activă sau un dispozitiv de reglare automată a înălțimii);
- 1.8. „parbrizul” înseamnă partea frontală de sticlă a vehiculului, care întrunește toate cerințele relevante ale anexei I la Directiva 77/649/CEE a Consiliului¹².
- 1.9. „Criteriul de performanță al capului” (HPC) înseamnă un calcul, pe o perioadă specificată, al accelerației maxime rezultante în timpul impactului. Se calculează din rezultanta accelerației ca funcție de timp, ca maximum (depinzând de t_1 și t_2) ecuației:

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

În această ecuație „a” este accelerația rezultantă ca multiplu de „g”, iar t_1 și t_2 sunt cele două momente (exprimate în secunde) din timpul impactului care definesc începutul și sfârșitul înregistrării pentru care HPC reprezintă valoarea maximă. Valorile HPC pentru care intervalul de timp ($t_1 - t_2$) este mai mare de 15 ms nu sunt luate în considerare pentru calculul valorii maxime.

- 1.10. „raza curburii” înseamnă raza arcului unui cerc care se apropie cel mai mult de forma rotunjită a componentei în cauză;
2. Trebuie realizate următoarele încercări la vehicule:
- 2.1. Coliziunea modelului de picior cu bara de protecție:
Trebuie realizată una dintre următoarele încercări:
- (a) Coliziunea părții inferioare a unui model de picior cu bara de protecție:
Încercarea se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h. Unghiul maxim de flexiune dinamică a genunchiului nu depășește , deplasarea maximă prin forfecare dinamică a genunchiului nu depășește 6,0 mm, iar accelerația măsurată la capătul de sus al tibiei nu depășește 200 g.

¹² JO L 267, 19.10.1977, p. 1.

- (b) Coliziunea părții superioare a modelului de picior cu bara de protecție: Încercarea se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h. Suma instantanee a forțelor de impact în funcție de timp nu depășește 7,5 kN și momentul de flexiune pe elementul de lovire nu depășește 510 Nm.

2.2. Coliziunea părții superioare a modelului de picior cu muchia anterioară a capotei:

Încercarea se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h. Suma instantanee a forțelor de impact în funcție de timp nu depășește posibila valoare țintă de 5,0 kN, iar momentul de flexiune pe elementul de lovire se înregistrează și se compară cu posibila valoare țintă de 300 Nm.

Aceste încercări sunt efectuate numai în scop de monitorizare iar rezultatele trebuie consemnate în întregime.

2.3. Coliziunea modelului de cap de copil/adult de talie mică cu fața capotei:

Încercarea se efectuează la o viteză de impact de 35 km/h folosind un element de lovire de 3,5 kg. Criteriul de performanță al capului (HPC) nu depășește 1 000 pe 2/3 din suprafața de încercare a capotei și 2 000 pentru restul de 1/3 din această suprafață.

2.4. Coliziunea modelului de cap de adult cu parbrizul:

Încercarea se efectuează la o viteză de impact de 35 km/h folosind un element de lovire de 4,8 kg. Valoarea HPC se înregistrează și se compară cu posibila valoare țintă de 1 000.

Această încercare este efectuată numai în scop de monitorizare iar rezultatele trebuie consemnate în întregime.

3. Trebuie realizate următoarele încercări la vehicule:

3.1. Coliziunea modelului de picior cu bara de protecție:

Trebuie realizată una dintre următoarele încercări:

- (a) Coliziunea părții inferioare a unui model de picior cu bara de protecție: Încercarea se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h. Unghiul maxim de flexiune dinamică a genunchiului nu depășește , deplasarea maximă prin forfecare dinamică a genunchiului nu depășește 6,0 mm, iar accelerația măsurată la capătul de sus al tibiei nu depășește 170 g.

În plus, constructorul poate alege o lățime de încercare a barei de protecție de până la 264 mm în total, unde accelerația măsurată la capătul de sus al tibiei nu depășește 250 g.

- (b) Coliziunea părții superioare a modelului de picior cu bara de protecție: Încercarea se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h. Suma instantanee a forțelor de impact în funcție de timp nu depășește 7,5 kN și momentul de flexiune pe elementul de lovire nu depășește 510 Nm.

- 3.2. Coliziunea părții superioare a modelului de picior cu muchia anterioară a capotei:
- Încercarea se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h. Suma instantanee a forțelor de impact în funcție de timp se compară cu maximum posibil de 5,0 kN și momentul de flexiune pe elementul de lovire se compară cu maximum posibil de 300 Nm.
- Această încercare este efectuată numai în scop de monitorizare iar rezultatele trebuie consemnate în întregime.
- 3.3. Coliziunea modelului de cap de copil/adult de talie mică cu fața capotei:
- Încercarea se desfășoară la o viteză de impact de 35 km/h folosind un element de lovire de 3,5 kg. Criteriul de performanță al capului (HPC) respectă cerințele de la punctul 3.5.
- 3.4. Coliziunea modelului de cap de adult cu fața capotei:
- Încercarea se desfășoară la o viteză de impact de 35 km/h folosind un element de lovire de 4,5 kg. (HPC) respectă cerințele de la punctul 3.5.
- 3.5. (HPC) înregistrat nu trebuie să depășească 1000 pe jumătatea suprafeței de încercare a modelului de cap de copil și, în plus, nu trebuie să depășească 1000 pe 2/3 din suprafețele de încercare combinate ale modelului de cap de copil și adult. Criteriul de performanță al capului (HPC) al suprafeței rămase nu poate depăși 1700 pentru ambele modele de cap.
4. Trebuie realizate următoarele încercări la vehicule:
- 4.1. O încercare de referință pentru identificarea punctului de declanșare a sistemului de frânare anti-blocare (ABS).
- 4.2. O încercare pentru a verifica dacă funcționarea sistemului de asistență la frânare permite obținerea decelerației maxime a vehiculului.
5. Trebuie realizate următoarele încercări la sistemele de protecție frontală (FPS):
- 5.1. Coliziunea părții inferioare a unui model de picior cu sistemul de protecție frontală:
- Încercarea se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h. Unghiul maxim de flexiune dinamică a genunchiului nu depășește deplasarea maximă prin forfecare dinamică a genunchiului nu depășește 6,0 mm, iar accelerația măsurată la capătul de sus al tibiei nu depășește 200 g.
- 5.1.1. Cu toate acestea, pentru sistemele de protecție frontală omologate ca unități tehnice separate pentru utilizare exclusivă la anumite vehicule cu masa totală admisibilă sub 2,5 tone, care au fost omologate înainte de 1 octombrie 2005, sau la vehicule cu masa totală admisibilă de peste 2,5 tone, încercările stabilite la punctul 5.1 pot fi înlocuite cu încercările stabilite la punctul 5.1.1.1. sau la punctul 5.1.1.2.

- 5.1.1.1. Încercarea se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h. Unghiul maxim de flexiune dinamică a genunchiului nu depășește , deplasarea maximă prin forfecare dinamică a genunchiului nu depășește 7,5 mm, iar accelerația măsurată la capătul de sus al tibiei nu depășește 250 g.
- 5.1.1.2. Se efectuează două încercări, una pe un vehicul cu sistemul de protecție frontală montat și cealaltă pe un vehicul fără sistemul de protecție frontală montat, la o viteză de impact de 40 km/h. Cele două încercări se efectuează în locații echivalente, convenite cu autoritatea de testare corespunzătoare. Valorile unghiului maxim de flexiune dinamică a genunchiului, a deplasării dinamice maxime prin forfecare a genunchiului și a accelerației măsurate la extremitatea superioară a tibiei se înregistrează. În fiecare caz, valoarea înregistrată pentru vehiculul echipat cu sistem de protecție frontală nu trebuie să depășească 90% din valoarea înregistrată pentru vehiculul care nu are montat un sistem de protecție frontală.
- 5.1.2. În cazul în care înălțimea inferioară a sistemului de protecție frontală este mai mare de 500 mm, testul de coliziune între partea inferioară a unui model de picior și sistemul de protecție frontală trebuie înlocuit cu testul de coliziune între partea superioară a unui model de picior și sistemul de protecție frontală, conform punctului 5.2.
- 5.2. Coliziunea părții superioare a unui model de picior cu sistemul de protecție frontală:
- Încercarea se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h. Suma instantanee a forțelor de impact în funcție de timp nu depășește 7,5 kN și momentul de flexiune pe elementul de lovire nu depășește 510 Nm.
- 5.2.1. Cu toate acestea, pentru sistemele de protecție frontală omologate ca unități tehnice separate pentru utilizare exclusivă la anumite vehicule cu masa totală admisibilă sub 2,5 tone, care au fost omologate înainte de 1 octombrie 2005, sau la vehicule cu masa totală admisibilă de peste 2,5 tone, încercările stabilite la punctul 5.2 pot fi înlocuite cu încercările stabilite la punctul 5.2.1.1. sau la punctul 5.2.1.2;
- 5.2.1.1. Încercarea se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h. Suma instantanee a forțelor de impact în funcție de timp nu depășește 9,4 kN și momentul de flexiune pe elementul de lovire nu depășește 640 Nm;
- 5.2.1.2. Se efectuează două încercări una pe un vehicul cu sistemul de protecție frontală montat și cealaltă pe un vehicul fără sistemul de protecție frontală montat, la o viteză de impact de 40 km/h. Cele două încercări se efectuează în locații echivalente, convenite cu autoritatea de testare corespunzătoare. Valorile sumei instantanee a forțelor de impact și ale momentului de flexiune pe elementul de impact se înregistrează. În fiecare caz, valoarea înregistrată pentru vehiculul echipat cu sistem de protecție frontală nu trebuie să depășească 90% din valoarea înregistrată pentru vehiculul care nu are montat un sistem de protecție frontală.
- 5.2.2. În cazul în care înălțimea inferioară a sistemului de protecție frontală este mai mică sau egală cu 500 mm, testul de coliziune între partea superioară a unui model de picior și sistemul de protecție frontală trebuie înlocuit cu testul de coliziune între partea inferioară a unui model de picior și sistemul de protecție frontală, conform punctului 5.1.

- 5.3. Coliziunea părții superioare a unui model de picior cu marginea anterioară a sistemului de protecție frontală. Încercarea se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h. Suma instantanee a forțelor de impact în funcție de timp, la partea superioară și inferioară a elementului de impact, nu ar trebui să depășească o valoare maximă posibilă de 5,0 kN, iar momentul de flexiune pe elementul de impact nu trebuie să depășească o valoare maximă posibilă de 300 Nm. Ambele rezultate se înregistrează în vederea monitorizării.
- 5.4. Coliziunea modelului de cap de copil/adult de talie mică cu sistemul de protecție frontală. Încercarea se efectuează la o viteză de impact de 35 km/h, folosind un element de impact de 3,5 kg, în formă de cap de copil/adult de talie mică. Criteriul de performanță al capului (HPC), calculat pe baza rezultantei accelerațiilor, nu trebuie să depășească în nici un caz valoarea 1000.
6. Dispoziții privind construcția și instalarea sistemelor de protecție frontală:
- 6.1. Următoarele cerințe se aplică atât sistemelor de protecție frontală montate pe vehicule noi, cât și sistemelor de protecție frontală furnizate ca unități tehnice separate, pentru a fi montate pe vehicule specifice.
- 6.1.1. Componentele sistemului de protecție frontală trebuie să fie proiectate astfel încât toate suprafețele rigide care pot fi atinse de o sferă de 100mm să aibă o rază de curbura minimă de 5 mm.
- 6.1.2. Masa totală a sistemului de protecție frontală, inclusiv a tuturor consolelor și elementelor de fixare, nu trebuie să depășească 1,2% din masa maximă a vehiculului pentru care este conceput, cu o valoare maximă de 18 kg
- 6.1.3. Înălțimea sistemului de protecție frontală, atunci când este montat pe un vehicul, nu trebuie să fie mai înaltă cu mai mult de 50 mm față de linia de referință a marginii anterioare a capotei.
- 6.1.4. Sistemul de protecție frontală nu trebuie să mărească lățimea vehiculului pe care este montat. În cazul în care lățimea totală a sistemului de protecție frontală reprezintă mai mult de 75% din lățimea vehiculului, capetele sistemului trebuie să fie îndoite către suprafața externă, pentru a minimiza riscul de agățare. Se consideră că această cerință este îndeplinită dacă sistemul de protecție frontală este încorporat sau integrat în caroserie sau dacă extremitatea sistemului este îndoită astfel încât să nu poată fi atinsă de o sferă de 100 mm, iar spațiul dintre extremitatea sistemului și partea înconjurătoare a caroseriei nu depășește 20 mm.
- 6.1.5. Sub rezerva dispozițiilor de la punctul 6.1.4, spațiul dintre componentele sistemului de protecție frontală și suprafața exterioară de dedesubt nu trebuie să depășească 80 mm. Discontinuitățile locale în conturul general al părții de dedesubt a caroseriei (cum ar fi deschiderile grilelor, prizelor de aer etc.) se ignoră.
- 6.1.6. În orice poziție laterală de-a lungul vehiculului, pentru a păstra beneficiile barei de protecție a vehiculului, distanța longitudinală dintre extremitatea anterioară a barei de protecție și extremitatea anterioară a sistemului de protecție frontală nu trebuie să depășească 50 mm.

- 6.1.7. Sistemul de protecție frontală nu trebuie să reducă în mod semnificativ eficacitatea barei de protecție. Această cerință se consideră ca fiind îndeplinită în cazul în care există cel mult două componente verticale și nici o componentă orizontală a sistemului de protecție frontală care se suprapun peste bara de protecție.
- 6.1.8. Sistemul de protecție frontală nu trebuie să fie înclinat în față în raport cu axa verticală. Părțile superioare ale sistemului de protecție frontală nu trebuie să depășească, în sus sau în spate (spre parbriz), cu mai mult de 50 mm linia de referință a marginii anterioare a capotei vehiculului cu sistemul de protecție frontală înlăturat.
- 6.1.9. Conformitatea cu cerințele omologărilor de tip al vehiculelor nu trebuie să fie compromisă de montarea unui sistem de protecție frontală.
7. Prin derogare de la secțiunile 2, 3 și 5, autoritatea de omologare competentă poate considera că cerințele referitoare la încercările stabilite de acestea sunt îndeplinite de orice încercare echivalentă, derulată în conformitate cu cerințele altei încercări prevăzute în prezenta anexă.

ANEXA II

Modele de documente informative ce trebuie furnizate de constructor.

Partea 1:

Document informativ privind omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor.

Partea 2:

Document informativ privind omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește montarea unui sistem de protecție frontală.

Partea 3:

Document informativ privind omologarea de tip a sistemului de protecție frontală ca unitate tehnică separată.

Partea 1
(MODEL)

Document informativ nr.

referitor la omologarea CE de tip a unui vehicul în conformitate cu
protecția pietonilor

Următoarele informații trebuie puse la dispoziție, după caz, în trei exemplare, însoțite de un cuprins. Orice desen trebuie transmis la scara corespunzătoare și cu suficiente detalii, în format A4 sau într-un dosar format A4. Fotografii, dacă există, trebuie să prezinte suficiente detalii.

Dacă sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate posedă elemente de control electronice, trebuie transmise informații privind performanțele acestora.

0 GENERALITĂȚI

0.1. Marca (denumirea comercială a producătorului):

0.2. Tipul:

0.2.1. Denumirea(ile) comercială(e) în cazul în care este (sunt) disponibilă(e):

0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe vehicul^{(b) (1)}:

0.3.1. Amplasarea marcajului:

0.4. Categoria vehiculului^(c):

0.5. Denumirea și adresa constructorului:

0.8. Denumirea (denumirile) și adresa (adresele) unității (unităților) de asamblare:

0.9. Numele și adresa reprezentantului constructorului (dacă este cazul).....

1. CARACTERISTICI GENERALE PRIVIND CONSTRUCȚIA VEHICULULUI

1.1. Fotografii și/sau schițe ale unui vehicul reprezentativ:

1.6. Poziția și așezarea motorului:

^(b) Dacă mijloacele de identificare ale tipului conțin informații nerelevante pentru descrierea tipurilor de vehicule, componente sau unități tehnice separate incluse în prezentul document informativ, acestea trebuie specificate în documentație prin simbolul: „?” (de exemplu. ABC??123??).

⁽¹⁾ Se șterge ce nu este valabil (există cazuri în care nu trebuie să se șteargă nimic atunci când există mai multe variante posibile.)

^(c) Clasificat în conformitate cu definițiile din anexa II, secțiunea A din Directiva [...]/CE].

9. CAROSERIE

9.1. Tipul caroseriei:

9.2. Materialele utilizate și metode de construcție:

9.23 Protecția pietonilor

9.23.1 Se furnizează o descriere detaliată a vehiculului, cuprinzând fotografii și desene, privind structura, dimensiunile, liniile de referință semnificative și materialele componente ale părții frontale a vehiculului (interior și exterior). Descrierea cuprinde detalii ale oricărui sistem de protecție activă instalat.

Partea 2
(MODEL)

Document informativ nr.

privind omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește montarea unui sistem de protecție frontală

Următoarele informații trebuie puse la dispoziție, după caz, în trei exemplare, însoțite de un cuprins. Orice desen trebuie transmis la scara corespunzătoare și cu suficiente detalii, în format A4 sau într-un dosar format A4. Fotografiile, dacă există, trebuie să prezinte suficiente detalii.

În cazul în care sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate folosesc materiale speciale, trebuie să se prezinte informații cu privire la performanțele acestora.

0. GENERALITĂȚI

0.1 Marca (denumirea comercială a constructorului):

0.2 Tip:

0.2.1. Denumirea(ile) comercială(e) în cazul în care este (sunt) disponibilă(e):

0.3 Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe vehicul^{(b) (1)}:

0.3.1 Amplasarea marcajului:

0.4 Categoria vehiculului^(c):

0.5 Denumirea și adresa constructorului:

0.8 Denumirea (denumirile) și adresa (adresele) unității (unităților) de asamblare:

0.9. Numele și adresa reprezentantului constructorului (dacă este cazul).....

1. CARACTERISTICI GENERALE PRIVIND CONSTRUCȚIA VEHICULULUI

1.1 Fotografii și/sau schițe ale unui vehicul reprezentativ:

^(b) Dacă mijloacele de identificare ale tipului conțin informații nerelevante pentru descrierea tipurilor de vehicule, componente sau unități tehnice separate incluse în prezentul document, acestea trebuie specificate în documentație prin simbolul: „?” (de exemplu. ABC??123??).

⁽¹⁾ Se șterge ce nu este valabil (există cazuri în care nu trebuie să se șteargă nimic atunci când există mai multe variante posibile.)

^(c) Clasificat în conformitate cu definițiile din anexa II, secțiunea A din Directiva [...]/CE].

- 2. MASE ȘI DIMENSIUNI: (în kg și mm) (a se vedea desenul dacă este cazul)
- 2.8 Masa maximă cu încărcătură admisibilă din punct de vedere tehnic, cum este declarată de către fabricant:
 - 2.8.1. Distribuția acestei mase pe axe (max. și min.):
- 9. CAROSERIA
 - 9.1. Tipul caroseriei:
 - 9.24. Sistem de protecție frontală
 - 9.24.1. Dispunere generală (desene sau fotografii) indicând poziția și modul de fixare a sistemelor de protecție frontală:
 - 9.24.2. Desene și/sau fotografii, în cazul în care sunt relevante, ale grilelor de admisie a aerului, grilei radiatorului, elementelor decorative, insinelor, emblemelor și ale elementelor încastrate, precum și ale oricăror altor proiecții externe și părți ale suprafeței exterioare care pot fi considerate ca fiind esențiale (de exemplu, echipamentul de iluminat). În cazul în care componentele enumerate în teza anterioară nu sunt esențiale, în scopul documentării, ele pot fi înlocuite cu fotografii, însoțite, în cazul în care este necesar, de detalii dimensionale și/sau text:
 - 9.24.3. Detalii complete privind elementele de asamblare necesare și instrucțiuni complete de montaj, inclusiv cerințe privind cuplurile:
 - 9.24.4. Desen al barelor de protecție:
 - 9.24.5. Desen al liniei podelei la extremitatea din față a vehiculului:

Partea 3
(MODEL)

Document informativ nr.

referitor la omologarea CE de tip a unui sistem de protecție frontală
ca unitate tehnică separată.

Următoarele informații trebuie puse la dispoziție, după caz, în trei exemplare, însoțite de un cuprins. Orice desen trebuie transmis la scara corespunzătoare și cu suficiente detalii, în format A4 sau într-un dosar format A4. Fotografiile, dacă există, trebuie să prezinte suficiente detalii.

În cazul în care sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate folosesc materiale speciale, trebuie să se prezinte informații cu privire la performanțele acestora.

0. GENERALITĂȚI

0.1 Marca (denumirea comercială a producătorului):

0.2 Tipul:

0.2.1. Denumirea(ile) comercială(e) în cazul în care este (sunt) disponibilă(e):

0.5 Denumirea și adresa constructorului:

0.7. Amplasarea și metoda de aplicare a mărcii de omologare CE de tip:

1. DESCRIEREA DISPOZITIVULUI

1.1 Descriere tehnică detaliată (inclusiv fotografii sau desene):

1.2. Instrucțiuni de asamblare și montare, inclusiv cuplurile necesare:

1.3. Enumerarea tipurilor de vehicule la care se poate monta:

1.4 Orice restricții de utilizare și condiții de montare:

ANEXA III

Modele de certificate de omologare CE de tip.

Partea 1:

Certificat de omologare CE de tip relativ la omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor.

Partea 2:

Certificat de omologare CE de tip relativ la omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește montarea unui sistem de protecție frontală

Partea 3:

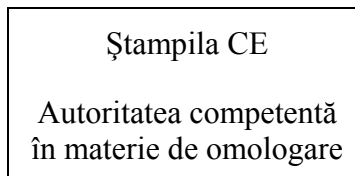
Certificat de omologare CE de tip relativ la omologarea de tip a sistemelor de protecție frontală ca unități tehnice separate

Partea 1

(MODEL)

(format maxim: A4 (210 x 297 mm))

CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP



Comunicare privind

- omologarea CE de tip¹
- prelungirea omologării CE de tip ⁽¹⁾
- refuzarea omologării CE de tip ⁽¹⁾
- retragerea omologării CE de tip ⁽¹⁾

a unui tip de vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor

în conformitate cu Regulamentul (CE) nr...../.....pus în aplicare de.....

modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr...../.....

Număr de omologare CE de tip: _____

Motivul prelungirii

SECȚIUNEA I

0.1. Marca (denumirea comercială a producătorului):

0.2. Tipul:

0.2.1. Denumirea(ile) comercială(e) în cazul în care este (sunt) disponibilă(e)

0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe vehicul ⁽²⁾:

0.3.1. Amplasarea marcajului:

0.4. Categoria vehiculului⁽³⁾:

⁽¹⁾ A se șterge mențiunile inutile.

⁽²⁾ Dacă mijloacele de identificare ale tipului conțin informații nerelevante pentru descrierea tipurilor de vehicule, componente sau unități tehnice separate incluse în prezenta informație, acestea trebuie specificate în documentație prin simbolul „?” (de exemplu. ABC??123??).

⁽³⁾ În conformitate cu definițiile din anexa II punctul A la Directiva [.../.../CE].

- 0.5. Denumirea și adresa constructorului:
- 0.8. Numele și adresa(adresele) unității(unităților) de asamblare:
- 0.9. Obligațiile constructorilor:

SECȚIUNEA II

- 1. Informații suplimentare (dacă este cazul) (a se vedea addendum-ul)
- 2. Serviciul tehnic responsabil de efectuarea încercărilor:
- 3. Data raportului de încercare:
- 4. Numărul raportului de încercare:
- 5. Observații (dacă este cazul) (a se vedea addendum-ul)
- 6. Locul:
- 7. Data:
- 8. Semnătura:

Documente anexate:

Dosar de informații.

Raport de încercare.

Addendum

la certificatul de omologare CE de tip nr. ...

referitor la omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor

în conformitate cu Regulamentul (CE) nr...../.....

1. Informații suplimentare
 - 1.1. Descriere succintă a tipului de vehicul în ceea ce privește structura, dimensiunile, liniile și materialele de construcție:
 - 1.2. Amplasarea motorului: față/spate/central¹
 - 1.3. Transmisie: roată față: roată spate¹
 - 1.4. Masa vehiculului supus încercării:
 - Puntea față:
 - Puntea spate:
 - Total:

¹ A se șterge mențiunile inutile.

1.5. Rezultatele încercării în conformitate cu cerințele anexei I la Regulamentul (CE) nr. .../.....:

1.5.1. Rezultatele încercărilor de la Secțiunea 2:

Încercarea	Valori înregistrate		reușită/ nereușită ¹
Coliziunea părții inferioare a unui model de picior cu bara de protecție (în cazul în care se efectuează)	Unghi de încovoiere	----- ----- grade	
	Deplasare prin forfecare	----- ----- mm	
	Accelerația la tibie	----- ----- g	
Coliziunea părții superioare a unui model de picior cu bara de protecție: (în cazul în care se efectuează)	Suma forțelor de impact	----- ----- kN	
	Moment de încovoiere	----- ----- Nm	
Coliziunea părții superioare a unui model de picior cu muchia anterioară a capotei	Suma forțelor de impact	----- ----- kN	(2)
	Moment de încovoiere	----- ----- Nm	(2)
Coliziunea capului-manechin de copil/adult de talie mică (3,5 kg) cu fața capotei:	Valorile HPC în zona A (12 rezultate ³)		
	Valorile HPC în zona B (6 rezultate ³)		
Coliziunea capului-manechin de adult (4,5 kg) cu parbrizul	Valorile HPC (5 rezultate ⁴)		(2)

¹ În conformitate cu valorile specificate la Secțiunea 2 din anexa I la Regulamentul (CE) nr.[...../.....].

² Numai în scop de monitorizare

³ În conformitate cu [legislația de punere în aplicare] a Comisiei.

⁴ În conformitate cu [legislația de punere în aplicare] a Comisiei.

1.5.2. Rezultatele încercărilor de la Secțiunea 3:

Încercarea	Valori înregistrate		reușită/ nereușită ⁵
Coliziunea părții inferioare a unui model de picior cu bara de protecție (în cazul în care se efectuează)	Unghi de încovoiere	----- ----- grade	
	Deplasare prin forfecare	----- ----- mm	
	Accelerația la tibie	----- ----- g	
Coliziunea părții superioare a unui model de picior cu bara de protecție: (în cazul în care se efectuează)	Suma forțelor de impact	----- ----- kN	
	Moment de încovoiere	----- ----- Nm	
Coliziunea părții superioare a unui model de picior cu muchia anterioară a capotei	Suma forțelor de impact	----- ----- kN	(6)
	Moment de încovoiere	----- ----- Nm	(6)
Coliziunea capului-manechin de copil/adult de talie mică (3,5 kg) cu fața capotei:	Valorile HPC (9 rezultate ⁷)		
Coliziunea capului-manechin de adult (4,5 kg) cu fața capotei	Valorile HPC (9 rezultate ⁷)		

Observații: (de exemplu, valabile pentru vehiculele cu volan pe partea stângă sau pe partea dreaptă)

1.5.3. Cerințele de la secțiunea 4:

Furnizarea detaliilor privind sistemul de frânare. ⁸	
---	--

⁵ În conformitate cu valorile specificate la Secțiunea 3 din anexa I la Regulamentul (CE) nr.[...../.....].

⁶ Numai în scop de monitorizare

⁷ În conformitate cu [legislația de punere în aplicare] a Comisiei.

⁸ Furnizați detalii referitoare la modul de funcționare a sistemului.

Observații: ⁹	
--------------------------	--

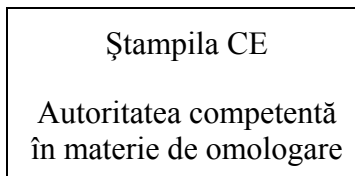
⁹ Furnizați detalii referitoare la încercarea de verificare a sistemului.

Partea 2

(MODEL)

(format maxim: A4 (210 x 297 mm))

CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP



Comunicare privind:

- omologarea CE de tip¹
- prelungirea omologării CE de tip⁽¹⁾
- refuzarea omologării CE de tip⁽¹⁾
- retragerea omologării CE de tip⁽¹⁾

a unui tip de vehicul în ceea ce privește montarea unui sistem de protecție frontală

în conformitate cu Regulamentul (CE) nr...../.....pus în aplicare de.....

modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr...../.....

Număr de omologare CE de tip:

Motivul extinderii:

SECȚIUNEA I

0.1 Marca (denumirea comercială a producătorului):

0.2 Tip:

0.2.1 Denumirea(ile) comercială(e) (dacă este cazul):

0.3 Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe vehicul⁽²⁾:

0.3.1 Amplasarea marcajului:

0.4 Categoria vehiculului⁽³⁾:

(1) A se șterge mențiunile inutile

(2) Dacă mijloacele de identificare ale tipului conțin informații nerelevante pentru descrierea tipurilor de vehicule, componente sau unități tehnice separate incluse în prezenta informație, acestea trebuie specificate în documentație prin simbolul „?” (de exemplu. ABC??123??).

(3) În conformitate cu definițiile din anexa II punctul A la Directiva [...]/CE].

- 0.5 Denumirea și adresa constructorului:
- 0.8 Adresa(adresele) unității(unităților) de asamblare:
- 0.9. Reprezentantul constructorului:

SECȚIUNEA II

- 1. Informații suplimentare (după caz): a se vedea addendum-ul
- 2. Serviciul tehnic responsabil de efectuarea încercărilor:
- 3. Data raportului de încercare:
- 4. Numărul raportului de încercare:
- 5. Observații (dacă este cazul): a se vedea addendum-ul
- 6. Locul:
- 7. Data:
- 8. Semnătura:

Documente anexate:

Dosar de informații.

Raport de încercare.

Addendum

la certificatul de omologare CE de tip nr.

privind omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește montarea unui sistem de protecție frontală

în conformitate cu Regulamentul (CE) nr...../.....

1. Informații suplimentare, dacă este cazul:
2. Observații:
3. Rezultatele încercării în conformitate cu cerințele de la Secțiunea 5 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. .../.....:

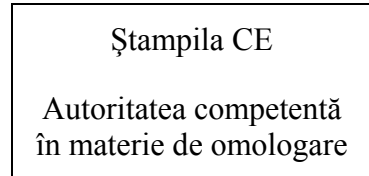
Încercarea	Valori înregistrate		Admisă/res pinsă
Încercare de coliziune a părții inferioare a unui model de picior cu sistemul de protecție frontală - 3 poziții de încercare (în cazul în care se efectuează)	Unghi de încovoiere	..... ..... grade	
	Deplasare prin forfecare	..... ..... mm	
	Accelerația la tibie	..... ..... g	
Încercare de coliziune a părții superioare a unui model de picior cu sistemul de protecție frontală - 3 poziții de încercare (în cazul în care se efectuează)	Suma forțelor de impact	..... ..... kN	
	Moment de încovoiere	..... ..... Nm	
Încercare de coliziune a părții superioare a unui model de picior cu marginea anterioară a sistemului de protecție frontală - 3 poziții de încercare (exclusiv pentru monitorizare)	Suma forțelor de impact	..... ..... kN	
	Moment de încovoiere	..... ..... Nm	
Încercare de coliziune a unui model de cap (3,5 kg) de copil/adult de talie mică cu sistemul de protecție frontală	Valorile HPC (cel puțin trei valori)	..... ..... .....

Partea 3

(MODEL)

(format maxim: A4 (210 x 297 mm))

CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP



Comunicare privind:

- omologarea CE de tip¹
- prelungirea omologării CE de tip ⁽¹⁾
- refuzarea omologării CE de tip ⁽¹⁾
- retragerea omologării CE de tip ⁽¹⁾

a unui tip de sistem de protecție frontală ca unitate tehnică separată

în conformitate cu Regulamentul (CE) nr...../.....pus în aplicare de.....

modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr...../.....

Număr de omologare CE de tip:

Motivul prelungirii:

SECȚIUNEA I

0.1 Marca (denumirea comercială a constructorului):

0.2 Tipul:

0.3 Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe sistemul de protecție frontală⁽²⁾:

0.3.1 Amplasarea marcajului:

0.5 Denumirea și adresa constructorului:

0.7. Amplasarea și metoda de aplicare a mărcii de omologare CE de tip:

⁽¹⁾ A se șterge mențiunile inutile

⁽²⁾ Dacă mijloacele de identificare ale tipului conțin informații nerelevante pentru descrierea tipurilor de vehicule, componente sau unități tehnice separate incluse în prezenta informație, acestea trebuie specificate în documentație prin simbolul „?” (de exemplu. ABC??123??).

0.8. Denumirea (denumirile) și adresa (adresele) unității (unităților) de asamblare:

0.9. Numele și adresa reprezentantului constructorului (dacă există):

SECȚIUNEA II

1. Informații suplimentare: a se vedea addendum-ul

2. Serviciul tehnic responsabil de efectuarea încercărilor:

3. Data raportului de încercare:

4. Numărul raportului de încercare:

5. Observații (dacă este cazul): a se vedea addendum-ul

6. Locul:

7. Data:

8. Semnătura:

Documente anexate:

Dosar de informații.

Raport de încercare.

Addendum

la certificatul de omologare CE de tip nr.

privind omologarea de tip a unui sistem de protecție frontală ca unitate tehnică separată

în conformitate cu Regulamentul (CE) nr...../.....

1. Informații suplimentare
 - 1.1. Metoda de fixare:
 - 1.2. Instrucțiuni de asamblare și montare:
 - 1.3. Lista vehiculelor la care se poate monta sistemul de protecție frontală, precum și orice restricții de utilizare și condițiile necesare pentru montare:
.....
2. Observații:
3. Rezultatele încercărilor în conformitate cu cerințele de la Secțiunea 5 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. .../.....:

Încercarea	Valori înregistrate		Admise/respinse
Încercare de coliziune a părții inferioare a unui model de picior cu sistemul de protecție frontală - 3 poziții de încercare (în cazul în care se efectuează)	Unghi de încovoiere	..... ..... grade	
	Deplasare prin forfecare	..... ..... mm	
	Accelerația la tibie	..... ..... g	
Încercare de coliziune a părții superioare a unui model de picior cu sistemul de protecție frontală - 3 poziții de încercare (în cazul în care se efectuează)	Suma forțelor de impact	..... ..... kN	
	Moment de încovoiere	..... ..... Nm	
Încercare de coliziune a părții superioare a unui model de picior cu marginea anterioară a sistemului de protecție frontală - 3 poziții de încercare (exclusiv pentru monitorizare)	Suma forțelor de impact	..... ..... kN	
	Moment de încovoiere	..... ..... Nm	
Încercare de coliziune a unui model de cap (3,5 kg) de copil/adult de talie mică cu sistemul de protecție frontală	Valorile HPC (cel puțin trei valori)	..... ..... .....

ANEXA IV

MARCA DE OMOLOGARE CE DE TIP

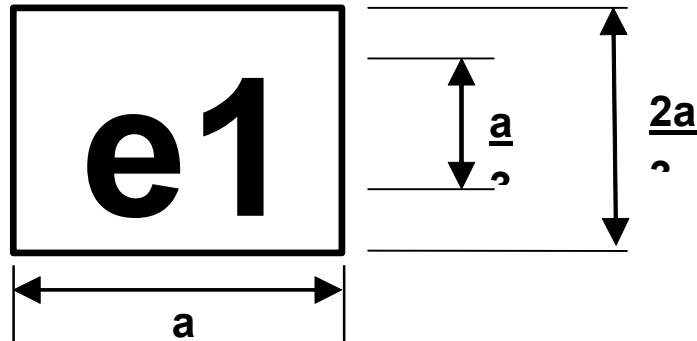
1. Această marcă este formată din următoarele elemente:
 - 1.1. un dreptunghi în jurul literei minuscule „e” urmat de numărul sau literele distinctive ale statului membru care a acordat omologarea CE de tip a unei unități tehnice separate
 - 1 pentru Germania
 - 2 pentru Franța
 - 3 pentru Italia
 - 4 pentru Țările de Jos
 - 5 pentru Suedia
 - 6 pentru Belgia
 - 7 pentru Ungaria
 - 8 pentru Republica Cehă
 - 9 pentru Spania
 - 11 pentru Regatul Unit
 - 12 pentru Austria
 - 13 pentru Luxemburg
 - 17 pentru Finlanda
 - 18 pentru Danemarca
 - 19 pentru România
 - 20 pentru Polonia
 - 21 pentru Portugalia
 - 23 pentru Grecia
 - 24 pentru Irlanda
 - 26 pentru Slovenia
 - 27 pentru Republica Slovacă

- 29 pentru Estonia
- 32 pentru Letonia
- 34 pentru Bulgaria
- 36 pentru Lituania
- 49 pentru Cipru
- 50 pentru Malta

- 1.2. În apropierea dreptunghiului, „numărul de omologare de bază”, inclus în secțiunea 4 a numărului de omologare menționat în [anexa VII la Directiva .../.../CE], precedat de cele două cifre care indică numărul secvențial atribuit celei mai recente modificări tehnice majore la prezentul regulament la data la care a fost acordată omologarea CE de tip. În prezentul regulament, numărul de ordine este 01.
- 1.3. Un asterisc inserat după numărul secvențial indică faptul că sistemul de protecție frontală a fost omologat ținând cont de dispozițiile prevăzute la secțiunea 5.1.1 sau 5.2.1 din anexa I în ceea ce privește încercarea care utilizează ca element de impact un model de picior. În cazul în care autoritatea de omologare nu a luat în considerare aceste dispoziții, asteriscul se înlocuiește cu un spațiu.
- 1.4. Marca de omologare CE de tip trebuie să fie clar lizibilă și să nu poată fi ștersă.

Apendice

Exemplu de marcă de omologare CE de tip



01*1471 \updownarrow a

($a \geq 12$ mm)

Dispozitivul care poartă marca de omologare CE de tip prezentat mai sus este un sistem de protecție frontală omologat în Germania (e1) în temeiul prezentului Regulament (01) cu numărul de omologare de bază 1471.

Asteriscul indică faptul că sistemul de protecție frontală a fost omologat ținând cont de dispozițiile prevăzute la secțiunea 5.1 din anexa I în ceea ce privește încercarea care utilizează ca element de impact un model de picior. În cazul în care autoritatea de omologare nu a luat în considerare aceste dispoziții, asteriscul se înlocuiește cu un spațiu.