



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 10.10.2003  
COM(2003) 586 τελικό

2003/0226 (COD)

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με τη χρήση συστημάτων μετωπικής προστασίας στα μηχανοκίνητα οχήματα  
και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου**

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### **1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ**

Τα τελευταία έτη χρησιμοποιούνται ολοένα περισσότερο συστήματα που παρέχουν πρόσθετη μετωπική προστασία στα μηχανοκίνητα οχήματα (συστήματα μετωπικής προστασίας). Ορισμένα από τα εν λόγω συστήματα παρουσιάζουν κινδύνους για την ασφάλεια των πεζών και άλλων χρηστών των οδών στην περίπτωση σύγκρουσης με μηχανοκίνητο όχημα. Η παρούσα πρόταση έχει ως στόχο να παράσχει πρόσθετη προστασία στους πεζούς και σε άλλους ανεπαρκώς προστατευόμενους χρήστες των οδών στην περίπτωση σύγκρουσης με μηχανοκίνητο όχημα στο οποίο έχει τοποθετηθεί σύστημα μετωπικής προστασίας. Η πρόταση προβλέπει απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν τα συστήματα μετωπικής προστασίας τα οποία είτε έχουν τοποθετηθεί εξ αρχής στο όχημα είτε διατίθενται στην αγορά ως χωριστές τεχνικές μονάδες. Επειδή η κατασκευή μηχανοκίνητων οχημάτων καλύπτεται από την οδηγία πλαίσιο 70/156/ΕΟΚ η οποία καθιερώνει το σύστημα έγκρισης τύπου ΕΚ για οχήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες, οι προτεινόμενες απαιτήσεις θα αποτελέσουν επίσης τμήμα του εν λόγω συστήματος.

### **2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ**

Με την παρούσα πρόταση καθορίζονται εναρμονισμένες τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τυχόν συστήματα μετωπικής προστασίας τα οποία έχουν τοποθετηθεί ως αρχικώς εξοπλισμός σε ένα όχημα, καθώς και για την έγκριση τύπου συστημάτων μετωπικής προστασίας που διατίθενται ως χωριστές τεχνικές μονάδες, υπό την έννοια της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ. Η ύπαρξη εναρμονισμένων κανόνων είναι απαραίτητη προκειμένου να αποφευχθεί η έγκριση διαφορετικών απαιτήσεων μεταξύ των κρατών μελών και να εξασφαλισθεί η ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Συνεπώς, η παρούσα πρόταση βασίζεται στο άρθρο 95 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

### **3. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ**

Από τα στατιστικά στοιχεία οδικών ατυχημάτων προκύπτει ότι σημαντικό ποσοστό τραυματισμών αφορά πεζούς και ποδηλάτες οι οποίοι τραυματίζονται ως αποτέλεσμα της επαφής τους με κινούμενο όχημα, ειδικά δε με τις πρόσθιες δομές των επιβατικών αυτοκινήτων. Τα περισσότερα ατυχήματα συμβαίνουν σε αστικές περιοχές όπου μπορούν να επέλθουν σοβαροί ή και θανάσιμοι τραυματισμοί σε σχετικά χαμηλές ταχύτητες, ιδίως στην περίπτωση μικρών παιδιών.

Παρά το γεγονός ότι υπάρχουν σαφή επιχειρήματα για την εφαρμογή μέτρων προκειμένου να διαχωριστούν οι πεζοί από την κυκλοφορία των οχημάτων και, στις περιπτώσεις όπου αυτό δεν είναι εφικτό, να μειωθεί η ταχύτητα κυκλοφορίας, υπάρχει περιθώριο να μειωθεί η σοβαρότητα των τραυματισμών σε πεζούς, με τη βελτίωση των πρόσθιων δομών των οχημάτων. Προφανώς, πάνω από ορισμένες ταχύτητες, το περιθώριο μείωσης τέτοιων είδους τραυματισμών είναι περιορισμένο, αλλά, σε ταχύτητες κάτω των 40 km/h περίπου, υπάρχει δυνατότητα σημαντικής μείωσης των επιπέδων τραυματισμού που υφίστανται οι πεζοί οι οποίοι έρχονται σε μετωπικές συγκρούσεις με επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά φορτηγά οχήματα, και ιδίως με εκείνα στα οποία έχουν τοποθετηθεί συστήματα μετωπικής προστασίας.

Η Επιτροπή ολοκλήρωσε με επιτυχία ένα κύκλο διαπραγματεύσεων με τις ενώσεις που εκπροσωπούν την ευρωπαϊκή, την ιαπωνική και την κορεατική αυτοκινητοβιομηχανία όσον αφορά την ανάληψη δέσμευσης εκ μέρους της βιομηχανίας για την εισαγωγή μέτρων με σκοπό την ενίσχυση της προστασίας των πεζών. Η εν λόγω δέσμευση συνιστά μια αποφασιστική και προοδευτική συνεισφορά για την επίτευξη των προτεραιοτήτων της Κοινότητας όσον αφορά την οδική ασφάλεια στην ΕΕ και περιλαμβάνει δέσμευση για τη μη εγκατάσταση των λεγόμενων «άκαμπτων προφυλακτήρων» ως συστημάτων μετωπικής προστασίας στα νέα οχήματα από το 2002. Στην ανακοίνωσή της της 11ης Ιουλίου 2001<sup>1</sup> η Επιτροπή δήλωσε ότι η δέσμευση της Ευρωπαϊκής Ένωσης Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA) ανταποκρίνεται στην εντολή της Επιτροπής που περιέχεται στην ανακοίνωση της 21ης Δεκεμβρίου 2000<sup>2</sup>. Αντίστοιχες δεσμεύσεις με τη δέσμευση που ανέλαβε η ACEA ανέλαβαν επίσης οι JAMA και KAMA εξ ονόματος των ιαπώνων και κορεατών κατασκευαστών.

Ωστόσο, προτού αποφασίσει εάν θα αποδεχθεί τη δέσμευση, η Επιτροπή αποφάσισε να ζητήσει τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με το περιεχόμενο της δέσμευσης και την αξιολόγηση της Επιτροπής και να δώσει στα όργανα αυτά τη δυνατότητα να εκφράσουν τις απόψεις τους. Το Συμβούλιο, στην ανακοίνωσή του της 26ης Νοεμβρίου του 2001<sup>3</sup>, εκφράζει την άποψη ότι η χρήση άκαμπτων προφυλακτήρων πρέπει να απαγορευθεί για όλα τα οχήματα των τύπων M1 και N1 και ότι η Επιτροπή πρέπει να προτείνει μέτρα για το στόχο αυτό. Το Κοινοβούλιο, στην έκθεσή του του Ιουνίου του 2002<sup>4</sup>, κάλεσε την Επιτροπή να προτείνει νομοθεσία για την απαγόρευση των άκαμπτων προφυλακτήρων από την αγορά αξεσουάρ αυτοκινήτων.

Κατά συνέπεια, η παρούσα πρόταση καθιερώνει απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν τα συστήματα μετωπικής προστασίας, τα οποία είτε έχουν τοποθετηθεί εξ αρχής σε οχήματα είτε διατίθενται στην αγορά ως χωριστές τεχνικές μονάδες. Παράλληλα, η Επιτροπή παρουσίασε πρόταση οδηγίας σχετικά με την προστασία των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών στην περίπτωση σύγκρουσης με μηχανοκίνητο όχημα. Η πρόταση οδηγίας για την προστασία των πεζών<sup>5</sup>, η οποία εγκρίθηκε από την Επιτροπή στις 19 Φεβρουαρίου του 2003, εξετάζεται προς το παρόν στο πλαίσιο της διαδικασίας της συναπόφασης.

Είναι προφανές ότι οι προσπάθειες με στόχο να γίνουν τα οχήματα φιλικά προς τους πεζούς θα αποδώσουν τα μεγαλύτερα οφέλη μόνο όταν όλοι ανεξαιρέτως οι τύποι οχημάτων συμμορφωθούν με τις εν λόγω απαιτήσεις. Ωστόσο, η εφαρμογή των απαιτήσεων αυτών σε βαρύτερα οχήματα (φορτηγά και λεωφορεία) θα έχει περιορισμένη αξία και ίσως να μην ενδείκνυται από τεχνική άποψη. Για το λόγο αυτό, το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας περιορίζεται στα οχήματα των κατηγοριών M1 και N1 μέχρι 3,5 τόνους. Εφόσον οι εν λόγω κατηγορίες οχημάτων αντιπροσωπεύουν τη συντριπτική πλειονότητα των οχημάτων που ευρίσκονται σήμερα σε χρήση, τα προτεινόμενα μέτρα θα έχουν το μεγαλύτερο δυνατόν αντίκτυπο όσον αφορά τη μείωση των τραυματισμών των πεζών.

---

<sup>1</sup> COM(2001) 389 τελικό.

<sup>2</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής για την προστασία των πεζών της 21ης Δεκεμβρίου 2000, SEC(2000) 2283.

<sup>3</sup> Συμπεράσματα του Συμβουλίου για την εσωτερική αγορά της 26ης Νοεμβρίου 2001.

<sup>4</sup> Ψήφισμα της 13ης Ιουνίου 2002.

<sup>5</sup> Πρόταση για οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την προστασία πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών στην περίπτωση σύγκρουσης με μηχανοκίνητο όχημα και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/EOK, COM(2003) 67 τελικό.

Οι προτεινόμενες απαιτήσεις για τα συστήματα μετωπικής προστασίας παρουσιάζονται υπό τη μορφή δοκιμών, οι οποίες περιγράφονται στο τμήμα 4 του παραρτήματος Ι της παρούσας πρότασης. Προτείνεται ότι, από την 1η Ιουλίου 2005, τα κράτη μέλη δεν θα μπορούν πλέον να χορηγούν έγκριση τύπου ΕΚ για τύπο οχήματος για λόγους που αφορούν την τοποθέτηση συστημάτων μετωπικής προστασίας, ή για τύπο συστήματος μετωπικής προστασίας ως χωριστής τεχνικής μονάδας, εάν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας. Από την 1η Ιανουαρίου 2006, όλα τα νέα οχήματα στα οποία έχουν τοποθετηθεί συστήματα μετωπικής προστασίας και όλα τα νέα συστήματα μετωπικής προστασίας που διατίθενται στην αγορά θα πρέπει να πληρούν τις προτεινόμενες απαιτήσεις.

Οι προτεινόμενες απαιτήσεις θα υποβληθούν σε δοκιμές με βάση τις αναλυτικές τεχνικές προδιαγραφές που θα καθορίσει η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 13 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ. Με τον τρόπο αυτό, η οδηγία δεν επιβαρύνεται με περίπλοκες τεχνικές λεπτομέρειες.

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με τη χρήση συστημάτων μετωπικής προστασίας στα μηχανοκίνητα οχήματα και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 95,

την πρόταση της Επιτροπής<sup>6</sup>,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>7</sup>,

ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 251 της συνθήκης<sup>8</sup>,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Τα συστήματα που προβλέπουν πρόσθετη μετωπική προστασία των μηχανοκίνητων οχημάτων χρησιμοποιούνται ολοένα περισσότερο τα τελευταία έτη. Ορισμένα από τα συστήματα αυτά παρουσιάζουν κινδύνους για την ασφάλεια των πεζών και άλλων χρηστών των οδών στην περίπτωση σύγκρουσης. Συνεπώς απαιτούνται μέτρα για να διαφυλαχθεί το κοινό από τους εν λόγω κινδύνους.
- (2) Τα συστήματα μετωπικής προστασίας είτε παρέχονται ως αρχικός εξοπλισμός που έχει τοποθετηθεί σε όχημα είτε διατίθενται στην αγορά ως χωριστές τεχνικές μονάδες. Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τυχόν συστήματα μετωπικής προστασίας που τοποθετούνται στα οχήματα πρέπει να εναρμονιστούν προκειμένου να προληφθεί η έγκριση απαιτήσεων που ποικίλλουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο και να εξασφαλισθεί η ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Για τους ίδιους λόγους είναι απαραίτητο να εναρμονιστούν οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των συστημάτων μετωπικής προστασίας ως χωριστών τεχνικών μονάδων κατά την έννοια της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους<sup>9</sup>.

---

<sup>6</sup> EE L

<sup>7</sup> EE L

<sup>8</sup> EE L

<sup>9</sup> EE L 42, 23.2.1970, σ. 1. όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθμ. 807/2003 (EE L 122, 16.5.2003, σ. 36)

- (3) Είναι αναγκαία η θέσπιση διατάξεων όσον αφορά τις απαιτήσεις σχετικά με τις δοκιμές, την κατασκευή και την εγκατάσταση τις οποίες πρέπει να τηρούν όλα τα συστήματα μετωπικής προστασίας, τα οποία είτε τοποθετούνται στο όχημα ως αρχικός εξοπλισμός είτε διατίθενται στην αγορά ως χωριστές τεχνικές μονάδες.
- (4) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και για την προσαρμογή της στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή<sup>10</sup>.
- (5) Η παρούσα οδηγία είναι μια από τις επιμέρους οδηγίες της διαδικασίας έγκρισης τύπου ΕΚ, που θεσπίστηκε με την οδηγία αριθ. 70/156/ΕΟΚ.
- (6) Δεδομένου ότι οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης, δηλαδή η προώθηση της ασφάλειας των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών, είναι αδύνατον να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύνανται συνεπώς, λόγω της κλίμακας ή των αποτελεσμάτων της δράσης να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (7) Κατά συνέπεια, η οδηγία 70/156/ΕΟΚ πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

#### *Άρθρο 1*

##### Θέμα

Η παρούσα οδηγία καθορίζει τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα μετωπικής προστασίας που παρέχονται είτε ως αρχικός εξοπλισμός που τοποθετείται στα οχήματα είτε ως χωριστές τεχνικές μονάδες.

#### *Άρθρο 2*

##### Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- (1) ως «όχημα», νοείται κάθε μηχανοκίνητο όχημα της κατηγορίας Μ1, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 και στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, συνολικής επιτρεπόμενης μάζας που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, καθώς και κάθε όχημα της κατηγορίας Ν1, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 και στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ,

---

<sup>10</sup> ΕΕ L 184, 17.7.1999, σ. 23.

- (2) ως «χωριστή τεχνική μονάδα», νοείται κάθε διάταξη όπως ορίζεται στο άρθρο 2 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ και προορίζεται για εγκατάσταση και χρήση.

### *Άρθρο 3*

#### Διατάξεις έγκρισης τύπου

1. Από την 1η Οκτωβρίου 2004, σε σχέση με νέο τύπο οχήματος στο οποίο έχει τοποθετηθεί σύστημα μετωπικής προστασίας που τηρεί τις απαιτήσεις που ορίζονται στα παραρτήματα I και II, τα κράτη μέλη δεν δύνανται, για λόγους που αφορούν τα συστήματα μετωπικής προστασίας:
  - (α) να απορρίπτουν τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου, ή
  - (β) να εμποδίζουν την καταχώρηση στα μητρώα, την πώληση ή τη θέση σε λειτουργία.
2. Από την 1η Οκτωβρίου 2004, σε σχέση με νέο τύπο συστήματος μετωπικής προστασίας, το οποίο διατίθεται ως χωριστή τεχνική μονάδα, και το οποίο τηρεί τις απαιτήσεις που ορίζονται στα παραρτήματα I και II, τα κράτη μέλη δεν δύνανται:
  - (α) να απορρίπτουν τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ, ή εθνικής έγκρισης τύπου, ή
  - (β) να απαγορεύουν την πώληση ή την θέση σε λειτουργία.
3. Από την 1η Ιουλίου 2005, σε σχέση με τύπο οχήματος στο οποίο έχει τοποθετηθεί σύστημα μετωπικής προστασίας ή τύπο συστήματος μετωπικής προστασίας που προσφέρεται ως χωριστή τεχνική μονάδα, που δεν πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στα παραρτήματα I και II, τα κράτη μέλη αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου.
4. Από την 1η Ιανουαρίου 2006, σε σχέση με οχήματα που δεν πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στα παραρτήματα I και II, τα κράτη μέλη, για λόγους που αφορούν τα συστήματα μετωπικής προστασίας:
  - (α) θεωρούν τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που συνοδεύουν νέα οχήματα σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ ως μη ισχύοντα πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 7, παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας,
  - (β) απορρίπτουν την καταχώρηση στα μητρώα, την πώληση και τη θέση σε λειτουργία νέων οχημάτων που δεν συνοδεύονται από πιστοποιητικό συμμόρφωσης σύμφωνα με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ.
5. Από την 1η Ιανουαρίου 2006, οι απαιτήσεις που ορίζονται στα παραρτήματα I και II, σε σχέση με συστήματα μετωπικής προστασίας που διατίθενται ως χωριστές τεχνικές μονάδες, ισχύουν για τους σκοπούς του άρθρου 7, παράγραφος 2 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

#### *Άρθρο 4*

##### Μέτρα εφαρμογής και τροποποιήσεις

1. Η Επιτροπή, επικουρούμενη από την επιτροπή που συστάθηκε βάσει του άρθρου 13, παράγραφος 1, της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ θεσπίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 13, παράγραφος 3, της εν λόγω οδηγίας, λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις για τις διατάξεις περί δοκιμών που περιλαμβάνονται στο τμήμα 3 του παραρτήματος I της παρούσας οδηγίας.
2. Οι αναγκαίες τροποποιήσεις για την προσαρμογή της παρούσας οδηγίας εγκρίνονται από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 13 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

#### *Άρθρο 5*

##### Τροποποιήσεις της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ

Τα παραρτήματα I, III, IV και XI της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα III της παρούσας οδηγίας.

#### *Άρθρο 6*

##### Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται προκειμένου να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως τις 30 Ιουνίου 2004. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων και τον πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ των εν λόγω διατάξεων και των διατάξεων της παρούσας οδηγίας.

Εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές από την 1η Ιουλίου 2004.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη έκδοσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

#### *Άρθρο 7*

##### Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.



*Άρθρο 8*

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, [...]

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο πρόεδρος*  
[...]

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο πρόεδρος*  
[...]

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

### ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

- Παράρτημα Ι:** Τεχνικές διατάξεις
- Παράρτημα ΙΙ:** Διοικητικές διατάξεις
- Προσάρτημα 1: Δελτίο πληροφοριών (όχημα)
- Προσάρτημα 2: Δελτίο πληροφοριών (χωριστή τεχνική μονάδα)
- Προσάρτημα 3: Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου (όχημα)
- Προσάρτημα 4: Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου (χωριστή τεχνική μονάδα)
- Προσάρτημα 5: Υπόδειγμα σήματος έγκρισης τύπου ΕΚ
- Παράρτημα ΙΙΙ:** Τροποποιήσεις της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ:

# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

### 1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1.1. «**Τύπος οχήματος**» είναι η κατηγορία οχημάτων που, έμπροσθεν των κολώνων Α, δεν διαφέρουν ως προς σημαντικές παραμέτρους όπως:

- τη δομή,
- τις κύριες διαστάσεις,
- τα υλικά των εξωτερικών επιφανειών του οχήματος,
- τη διάταξη των κατασκευαστικών στοιχείων (εξωτερική ή εσωτερική),
- τη μέθοδο τοποθέτησης συστήματος μετωπικής προστασίας,

στο βαθμό που μπορεί να θεωρηθεί ότι έχουν επίπτωση στα αποτελέσματα των δοκιμών πρόσκρουσης που περιγράφονται στην παρούσα οδηγία.

Για τους σκοπούς της εξέτασης συστημάτων μετωπικής προστασίας που εγκρίνονται ως χωριστές τεχνικές μονάδες, κάθε αναφορά σε όχημα ερμηνεύεται ότι αναφέρεται στο πλαίσιο στο οποίο προσαρμόζεται το σύστημα για δοκιμή και το οποίο αντιπροσωπεύει τις πρόσθιες και εξωτερικές διαστάσεις του συγκεκριμένου οχήματος για το οποίο εγκρίνεται το σύστημα.

1.2. «**Κανονική θέση πορείας**» είναι η θέση του οχήματος όταν αυτό ευρίσκεται επί του εδάφους σε κατάσταση λειτουργίας (όπως ορίζεται στο σημείο 2.6 του παραρτήματος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ), με τα λάστιχα φουσκωμένα στις συστηνόμενες πιέσεις, τους πρόσθιους τροχούς σε θέση πορείας προς τα εμπρός και με μάζα 75kg τοποθετημένη στο πρόσθιο κάθισμα επιβάτου. Εφόσον το όχημα διαθέτει ενεργό ανάρτηση ή διάταξη για τη ρύθμιση του ύψους, τότε η ανάρτηση πρέπει να βρίσκεται στο ύψος που συστήνει ο κατασκευαστής για τη φυσιολογική χρήση του οχήματος.

1.3. «**Εξωτερική επιφάνεια**» είναι το εξωτερικό του οχήματος, έμπροσθεν των κολώνων Α, περιλαμβανομένων του καλύμματος του κινητήρα, των φτερών, των διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης και των ορατών ενισχυτικών κατασκευαστικών στοιχείων.

1.4. «**Ακτίνα καμπυλότητας**» είναι η ακτίνα του τόξου ενός κύκλου που προσεγγίζει το περισσότερο δυνατόν τη στρογγυλεμένη μορφή του υπό εξέταση κατασκευαστικού στοιχείου.

1.5. «**Απώτατη εξωτερική ακμή**» του οχήματος, σε σχέση με τις πλευρές του οχήματος, είναι το επίπεδο που είναι παράλληλο προς το διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του οχήματος και συμπίπτει με την πλευρική απώτατη ακμή και, σε σχέση με το πρόσθιο

και οπίσθιο άκρο, το κάθετο εγκάρσιο επίπεδο του οχήματος που συμπίπτει με τις εξωτερικές πρόσθιες και οπίσθιες ακμές, μη λαμβανομένων υπόψη των προεξοχών:

- των ελαστικών επισώτρων κοντά στο σημείο επαφής τους με το έδαφος και των βαλβίδων πλήρωσης των επισώτρων με αέρα·
- των τυχών αντιολισθητικών διατάξεων που έχουν τοποθετηθεί στους τροχούς·
- των κατόπτρων οδήγησης·
- των πλευρικών δεικτών κατεύθυνσης των φανών όγκου, των πρόσθιων και οπίσθιων φανών θέσης και των φανών στάθμευσης·
- σε σχέση με τα πρόσθια και οπίσθια άκρα, των μερών που έχουν τοποθετηθεί πάνω στους προφυλακτήρες, των διατάξεων έλξης και των εξαμίσεων·

1.6. **«Προφυλακτήρας»** είναι το πρόσθιο ή το οπίσθιο μέρος του οχήματος που σκοπό έχει να προστατεύει το όχημα από ζημιές σε περίπτωση σύγκρουσης. Κάθε αντικείμενο που προεξέχει από την επιφάνεια του πρόσθιου προφυλακτήρα άνω των 50mm θεωρείται ότι αποτελεί τμήμα του συστήματος μετωπικής προστασίας.

1.7. **«Σύστημα μετωπικής προστασίας»** είναι μια χωριστή δομή ή χωριστές δομές, όπως ένας προφυλακτήρας, που τοποθετούνται στο πρόσθιο τμήμα του οχήματος με σκοπό να προστατεύεται η εξωτερική επιφάνεια επάνω ή/και κάτω από τον προφυλακτήρα, από ζημία σε περίπτωση σύγκρουσης με ένα αντικείμενο. Οι δομές, με μέγιστη μάζα κάτω από 0,5kg, που σκοπό έχουν να προστατεύουν μόνο τους φανούς, εξαιρούνται του παρόντος κανονισμού.

1.8. **«Αναπόσπαστο σύστημα μετωπικής προστασίας»** είναι η δομή ή οι δομές που μπορούν να θεωρηθούν ως τμήμα του προφυλακτήρα ή άλλου τμήματος του πρόσθιου μέρους του οχήματος και έχουν ως στόχο να παράσχουν πρόσθετη προστασία στην εξωτερική επιφάνεια, επάνω ή/και κάτω από τον προφυλακτήρα, στην περίπτωση σύγκρουσης με ένα αντικείμενο. Η δομή αυτή μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της κατασκευής του πρόσθιου άκρου του οχήματος και η αφαίρεση της θα δημιουργούσε κανονικά ασυνέχειες στην πρόσθια επιφάνεια του οχήματος.

1.9. **«Η γραμμή αναφοράς του ανώτερου τμήματος "προφυλακτήρα" συστήματος μετωπικής προστασίας»** καθορίζει το ανώτατο όριο των σημαντικών σημείων επαφής πεζού με την περιοχή του προφυλακτήρα του συστήματος μετωπικής προστασίας ή το όχημα. Ορίζεται ως το γεωμετρικό ίχνος των πλέον υψηλών σημείων επαφής μεταξύ επίπεδης επιφάνειας μήκους 700 mm και του συστήματος μετωπικής προστασίας ή του πρόσθιου τμήματος του οχήματος (όπου γίνεται η επαφή), όταν η επίπεδη επιφάνεια, κρατούμενη παράλληλη προς το κατακόρυφο διάμηκες επίπεδο του οχήματος και με κλίση προς τα πίσω 20°, διέρχεται δια του πρόσθιου άκρου του οχήματος, διατηρώντας επαφή με το έδαφος και με την επιφάνεια του συστήματος μετωπικής προστασίας ή του οχήματος.

- 1.10. «**Η γραμμή αναφοράς κατώτερου τμήματος "προφυλακτήρα" συστήματος μετωπικής προστασίας**» καθορίζει το κατώτερο όριο σημαντικών σημείων επαφής πεζού με την περιοχή του προφυλακτήρα συστήματος μετωπικής προστασίας ή το όχημα. Ορίζεται ως το γεωμετρικό ίχνος των πλέον κατώτερων σημείων επαφής μεταξύ επίπεδης επιφάνειας μήκους 700 mm και του συστήματος μετωπικής προστασίας, όταν η επίπεδη επιφάνεια, κρατούμενη παράλληλη προς το κατακόρυφο διάμηκες επίπεδο του οχήματος και με κλίση προς τα εμπρός 25°, διέρχεται δια του προσθίου άκρου του οχήματος, διατηρώντας ταυτόχρονα επαφή με το έδαφος και με την επιφάνεια του συστήματος μετωπικής προστασίας ή του οχήματος.
- 1.11. «**Ανώτερο ύψος "προφυλακτήρα" συστήματος μετωπικής προστασίας**» είναι η κατακόρυφη απόσταση μεταξύ του εδάφους και της γραμμής αναφοράς ανώτερου τμήματος "προφυλακτήρα" συστήματος μετωπικής προστασίας, που ορίζεται στην παράγραφο 1.9, με το όχημα τοποθετημένο στην κανονική θέση πορείας.
- 1.12. «**Κατώτερο ύψος "προφυλακτήρα" συστήματος μετωπικής προστασίας**» είναι η κατακόρυφη απόσταση μεταξύ του εδάφους και της γραμμής αναφοράς κατώτερου τμήματος "προφυλακτήρα" συστήματος μετωπικής προστασίας, όπως ορίζεται στην παράγραφο 1.10, με το όχημα τοποθετημένο στην κανονική θέση πορείας.
- 1.13. Το «**κριτήριο επιδόσεων κεφαλής (ΚΕΚ)**», υπολογίζεται με την εξίσωση:

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

όπου «a» είναι η προκύπτουσα επιτάχυνση στο κέντρο βάρους της κεφαλής (m/s<sup>2</sup>) ως πολλαπλάσιο του «g», η οποία αποτελεί συνάρτηση του χρόνου και καθίσταται αντιληπτή στη συχνότητα των 1000Hz. t<sub>1</sub> και t<sub>2</sub> είναι δύο χρόνοι που καθορίζουν την έναρξη και το τέλος της σχετικής περιόδου καταγραφής για την οποία η τιμή του ΚΕΚ είναι η μέγιστη μεταξύ της πρώτης και της τελευταίας στιγμής επαφής. Οι τιμές του ΚΕΚ για τις οποίες το χρονικό διάστημα (t<sub>1</sub> - t<sub>2</sub>) είναι μεγαλύτερο των 15 ms αγνοούνται για τους σκοπούς του υπολογισμού της μέγιστης τιμής.

## 2. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

### 2.1. Συστήματα μετωπικής προστασίας

Οι ακόλουθες διατάξεις ισχύουν ομοίως για τα συστήματα μετωπικής προστασίας που έχουν τοποθετηθεί σε νέα οχήματα, τα συστήματα μετωπικής προστασίας που προσφέρονται ως χωριστές τεχνικές μονάδες για τοποθέτηση σε συγκεκριμένα οχήματα και τα συστήματα μετωπικής προστασίας που αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της κατασκευής του πρόσθιου άκρου του οχήματος.

- 2.1.1. Τα κατασκευαστικά στοιχεία του συστήματος μετωπικής προστασίας πρέπει να είναι σχεδιασμένα κατά τρόπον ώστε όλες οι άκαμπτες επιφάνειες που βλέπουν προς τα έξω να έχουν ακτίνα καμπυλότητας τουλάχιστον 5mm.
- 2.1.2. Η συνολική μάζα του συστήματος μετωπικής προστασίας, συμπεριλαμβανομένων των υποστηριγμάτων και στερεώσεων, δεν πρέπει να υπερβαίνει το 1,2% της μάζας του οχήματος για το οποίο έχει σχεδιαστεί, με ανώτατο όριο τα 18kg.

- 2.1.3. Το ύψος του συστήματος μετωπικής προστασίας, όταν τοποθετείται σε όχημα, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 100mm πάνω από το επίπεδο που ορίζεται από την οριζόντια γραμμή που ενώνει τα υψηλότερα μέρη των προβολέων.
- 2.1.4. Το σύστημα μετωπικής προστασίας δεν πρέπει να αυξάνει το πλάτος του οχήματος στο οποίο έχει τοποθετηθεί. Εάν το συνολικό πλάτος του συστήματος μετωπικής προστασίας υπερβαίνει κατά 75% το πλάτος του οχήματος, τα άκρα του συστήματος πρέπει να είναι κυρτωμένα προς την εξωτερική επιφάνεια ώστε να μειώνεται ο κίνδυνος αγκίστρωσης. Η απαίτηση αυτή θεωρείται ότι πληρούται είτε εφόσον το σύστημα μετωπικής προστασίας βρίσκεται μέσα σε φάτνωμα ή ενσωματωμένο στο αμάξωμα (αναπόσπαστο σύστημα) είτε εφόσον το άκρο του συστήματος είναι στραμμένο έτσι ώστε να μην μπορεί να έλθει σε επαφή με σφαίρα διαμέτρου 100mm και το διάστημα μεταξύ του άκρου του συστήματος και του περιβάλλοντος αμαξώματος να μην υπερβαίνει τα 20mm.
- 2.1.5. Με την επιφύλαξη του σημείου 2.1.4., το διάστημα μεταξύ των κατασκευαστικών στοιχείων του συστήματος μετωπικής προστασίας και της εξωτερικής επιφάνειας του οχήματος κάτω από το σύστημα αυτό δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 80mm. Τα κατά τόπους κενά στο γενικό περίγυρο του αμαξώματος που ευρίσκεται από κάτω (όπως ανοίγματα σε εσχάρες, σημεία εισαγωγής αέρα κλπ.) δεν λαμβάνονται υπόψη.
- 2.1.6. Σε οποιοδήποτε πλευρικό σημείο του οχήματος, η κατά μήκος απόσταση μεταξύ του πλέον πρόσθιου μέρους του προφυλακτήρα και του πλέον πρόσθιου τμήματος του συστήματος μετωπικής προστασίας δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 50mm, εκτός εάν το υλικό που χρησιμοποιείται στα μέρη εκείνα που προεξέχουν περισσότερο έχουν θλιπτική αντοχή κάτω των 0,35MPa.
- 2.1.7. Το σύστημα μετωπικής προστασίας δεν πρέπει να μειώνει σημαντικά την αποτελεσματικότητα του προφυλακτήρα. Η απαίτηση αυτή θεωρείται ότι πληρούται εφόσον υπάρχουν μόνο δύο κατακόρυφα κατασκευαστικά στοιχεία και κανένα οριζόντιο κατασκευαστικό στοιχείο του συστήματος μετωπικής προστασίας εμπρός από τον προφυλακτήρα.
- 2.1.8. Το σύστημα μετωπικής προστασίας δεν μπορεί να έχει κλίση προς τα εμπρός από την κατακόρυφο. Τα άνω τμήματα του συστήματος μετωπικής προστασίας δεν μπορεί να επεκτείνονται προς τα πάνω ή προς τα πίσω (προς το αλεξήνεμο) περισσότερο από 50 mm από τη γραμμή αναφοράς του πρόσθιου άκρου του καλύμματος κινητήρα του οχήματος, όπως ορίζεται όταν αφαιρεθεί το σύστημα μετωπικής προστασίας.
- 2.1.9. Οι απαιτήσεις της οδηγίας 76/756/ΕΟΚ, όσον αφορά τις διατάξεις φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης, δεν πρέπει να επηρεάζονται από την τοποθέτηση συστημάτων μετωπικής προστασίας.
- 2.2. Τα συστήματα μετωπικής προστασίας ως χωριστές τεχνικές μονάδες μπορούν να διανεμηθούν, να διατεθούν στην αγορά ή να πωληθούν μόνον όταν συνοδεύονται από σαφείς οδηγίες συναρμολόγησης. Οι οδηγίες συναρμολόγησης περιέχουν σαφείς και πλήρεις πληροφορίες για τον προσδιορισμό των οχημάτων για τα οποία η μονάδα έχει εγκριθεί και για την τοποθέτηση των εγκεκριμένων κατασκευαστικών στοιχείων στο εν λόγω όχημα κατά τρόπο που να συμφωνεί με τις σχετικές διατάξεις της παραγράφου 2.1. Οι οδηγίες περιλαμβάνουν επίσης λεπτομέρειες σχετικά με τη ροπή στρέψης που εφαρμόζεται σε όλα τα σημεία στερέωσης.

### 3. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΟΚΙΜΕΣ

3.1. Απαιτείται η διεξαγωγή των ακόλουθων δοκιμών:

3.1.1. **Δοκιμή ομοιώματος κάτω μέρους ποδιού προς «προφυλακτήρα» συστήματος μετωπικής προστασίας.** Η δομική αυτή εκτελείται με ταχύτητα πρόσκρουσης 40km/h. Η μέγιστη δυναμική γωνία κάμψεως του γόνατος δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 15,0°, η μέγιστη δυναμική μετατόπιση διάτμησης του γόνατος δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 6,0 mm, και η επιτάχυνση που μετράται στο άνω άκρο της κνήμης δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 150 g. Η δοκιμή αυτή μπορεί να αντικατασταθεί από τη δοκιμή ομοιώματος άνω μέρους ποδιού προς «προφυλακτήρα» συστήματος μετωπικής προστασίας υπό ορισμένες προϋποθέσεις.

3.1.2. **Δοκιμή ομοιώματος άνω μέρους ποδιού προς «προφυλακτήρα» συστήματος μετωπικής προστασίας.** Η δοκιμή αυτή εκτελείται με ταχύτητα πρόσκρουσης 40km/h. Το στιγμιαίο άθροισμα των δυνάμεων πρόσκρουσης ως προς τον χρόνο, προς το άνω και το κάτω μέρος του κρουστικού εκκρεμούς, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 5,0 kN και η ροπή κάμψεως επί του κρουστικού εκκρεμούς δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 300 Nm.

Η δοκιμή ομοιώματος άνω μέρους ποδιού προς «προφυλακτήρα» συστήματος μετωπικής προστασίας πραγματοποιείται εφόσον το κατώτερο ύψος του «προφυλακτήρα» συστήματος μετωπικής προστασίας στη θέση δοκιμής υπερβαίνει τα 500 mm.

3.1.3. **Δοκιμή ομοιώματος άνω μέρους ποδιού προς σύστημα μετωπικής προστασίας.** Η δοκιμή αυτή εκτελείται με ταχύτητα πρόσκρουσης 40km/h. Το στιγμιαίο άθροισμα των δυνάμεων πρόσκρουσης ως προς τον χρόνο, προς το άνω και το κάτω μέρος του κρουστικού εκκρεμούς, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 5,0 kN και η ροπή κάμψεως επί του κρουστικού εκκρεμούς δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 300 Nm.

3.1.4. **Δοκιμή ομοιώματος κεφαλής παιδιού και/ή ενήλικου προς σύστημα μετωπικής προστασίας.** Οι δοκιμές αυτές πραγματοποιούνται σε ταχύτητα 40km/h. Το κριτήριο επιδόσεων κεφαλής (ΚΕΚ), που υπολογίζεται από τη συνισταμένη των μετρήσεων χρόνου του επιταχυνσιομέτρου, σύμφωνα με την παράγραφο 1.13, δεν πρέπει να υπερβαίνει την τιμή 1000 σε κάθε περίπτωση.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

### ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ

#### 1. ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

##### 1.1. Αίτηση για έγκριση τύπου ΕΚ οχήματος στο οποίο έχει τοποθετηθεί σύστημα μετωπικής προστασίας

1.1.1. Υπόδειγμα του δελτίου πληροφοριών το οποίο απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, περιλαμβάνεται στο προσάρτημα 1.

1.1.2. Αντιπροσωπευτικό όχημα του προς έγκριση τύπου, εξοπλισμένο με σύστημα μετωπικής προστασίας, υποβάλλεται στην τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης τύπου. Κατόπιν αιτήματος της τεχνικής υπηρεσίας, υποβάλλονται ομοίως συγκεκριμένα κατασκευαστικά στοιχεία ή δείγματα των υλικών που χρησιμοποιήθηκαν.

##### 1.2. Αίτηση για έγκριση τύπου ΕΚ συστημάτων μετωπικής προστασίας που θεωρούνται χωριστές τεχνικές μονάδες

1.2.1. Υπόδειγμα του δελτίου πληροφοριών που απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 4 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ περιλαμβάνεται στο προσάρτημα 2.

1.2.2. Δείγμα του προς έγκριση τύπου του συστήματος μετωπικής προστασίας υποβάλλεται στην τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης τύπου. Εάν η υπηρεσία το κρίνει αναγκαίο, μπορεί να ζητήσει περαιτέρω δείγματα. Τα δείγματα είναι σαφώς και ανεξίτηλα σεσημασμένα με την εμπορική ονομασία ή το εμπορικό σήμα του αιτούντος και τον χαρακτηρισμό του τύπου. Πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για την επακόλουθη υποχρεωτική απεικόνιση του σήματος έγκρισης τύπου ΕΚ.

#### 2. ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

2.1. Υποδείγματα των πιστοποιητικών έγκρισης τύπου ΕΚ, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 και, κατά περίπτωση, του άρθρου 4 παράγραφος 4 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, περιλαμβάνονται :

- στο προσάρτημα 3 για τις αιτήσεις που αναφέρονται στο σημείο 1.1. και
- στο προσάρτημα 4 για τις αιτήσεις που αναφέρονται στο σημείο 1.2.

#### 3. ΣΗΜΑ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

3.1. Κάθε σύστημα μετωπικής προστασίας που συμφωνεί με τον τύπο που έχει εγκριθεί σύμφωνα με την παρούσα οδηγία φέρει σήμα έγκρισης τύπου ΕΚ.



- 3.2. Το σήμα αυτό αποτελείται από:
- 3.2.1. Ορθογώνιο που περιβάλλει το γράμμα "e" ακολουθούμενο από το διακριτικό αριθμό ή τα γράμματα του κράτους μέλους που χορήγησε την έγκριση τύπου:
- 1 για Γερμανία
  - 2 για Γαλλία
  - 3 για Ιταλία
  - 4 για Κάτω Χώρες
  - 5 για Σουηδία
  - 6 για Βέλγιο
  - 9 για Ισπανία
  - 11 για Ηνωμένο Βασίλειο
  - 12 για Αυστρία
  - 13 για Λουξεμβούργο
  - 17 για Φινλανδία
  - 18 για Δανία
  - 21 για Πορτογαλία
  - 23 για Ελλάδα
  - IRL για Ιρλανδία
- 3.2.2. Πλησίον του ορθογωνίου, τον «βασικό αριθμό έγκρισης» που περιλαμβάνει στον τομέα 4 του αριθμού έγκρισης τύπου σύμφωνα με το παράρτημα VII της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, του οποίου προτάσσονται τα δύο ψηφία που αντιστοιχούν στον αύξοντα αριθμό της πλέον πρόσφατης μείζονος τεχνικής τροποποίησης της παρούσας οδηγίας κατά την ημερομηνία χορήγησης της έγκρισης τύπου ΕΚ. Στην παρούσα οδηγία ο αύξων αριθμός είναι 01.
- 3.3. Το σήμα έγκρισης τύπου ΕΚ πρέπει να τοποθετείται στο σύστημα μετωπικής προστασίας κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι ανεξίτηλο και σαφώς αναγνώσιμο, ακόμα και στην περίπτωση όπου το σύστημα είναι εγκατεστημένο στο όχημα.
- 3.4. Παράδειγμα του σήματος έγκρισης τύπου περιλαμβάνεται στο προσάρτημα 5.

## Προσάρτημα 1 του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ II

### ΔΕΛΤΙΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ αριθ. ....

#### ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ 70/156/ΕΟΚ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΕΚ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΩΠΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Οι κάτωθι πληροφορίες, εφόσον είναι απαραίτητες, διαβιβάζονται εις τριπλούν συνοδευόμενες από κατάλογο περιεχομένων. Τυχόν σχέδια πρέπει να υποβάλλονται σε κατάλληλη κλίμακα και με επαρκείς λεπτομέρειες, σε διαστάσεις Α4 ή σε φάκελο διαστάσεων Α4. Οι τυχόν υποβαλλόμενες φωτογραφίες πρέπει να είναι επαρκώς λεπτομερείς.

Εφόσον τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες χρησιμοποιούν ειδικά υλικά, πρέπει να δίδονται πληροφορίες όσον αφορά τις επιδόσεις τους.

#### **0. ΓΕΝΙΚΑ**

- 0.1 Μάρκα (εμπορική ονομασία του κατασκευαστή):
- 0.2 Τύπος και γενική εμπορική περιγραφή(-ές):
- 0.3 Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική σήμανση στο όχημα:
  - 0.3.1 Σημείο επισήμανσης:
- 0.4 Κατηγορία του οχήματος:
- 0.5 Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή:
- 0.8 Διεύθυνσης συνεργείου (συνεργείων) συναρμολόγησης:

#### **1. ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ**

- 1.1 Φωτογραφίες ή/και σχέδια αντιπροσωπευτικού οχήματος:

#### **2. ΜΑΖΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (σε kg και mm)**

(Όπου είναι δυνατόν, να γίνεται παραπομπή σε σχέδιο)

- 2.8 Μέγιστο αποδεκτό τεχνικά βάρος με φορτίο δηλούμενο από τον κατασκευαστή (ανώτ. και κατώτ.):
  - 2.8.1. Κατανομή της ανωτέρω μάζας μεταξύ των αξόνων (ανώτ. και κατώτ.):

## 9. ΑΜΑΞΩΜΑ

9.1. Τύπος αμαξώματος:

9.[11]. Σύστημα μετωπικής προστασίας

9.[11].1. Γενική διευθέτηση (σχέδια ή φωτογραφίες) που δείχνει τη θέση και την προσάρτηση των συστημάτων μετωπικής προστασίας:

9.[11].2. Σχέδια και/ή φωτογραφίες, κατά περίπτωση, εσχάρων λήψης αέρα, εσχάρων ψυγείου, διακοσμητικών λωρίδων, συμβόλων, εμβλημάτων και κοιλωμάτων, καθώς επίσης και οποιωνδήποτε άλλων εξωτερικών προεξοχών και τμημάτων της εξωτερικής επιφάνειας που μπορεί να θεωρηθούν κρίσιμης σημασίας (π.χ. εξοπλισμός φωτισμού). Εάν τα απαριθμούμενα στην προηγούμενη πρόταση μέρη δεν θεωρούνται κρίσιμης σημασίας, είναι δυνατόν να αντικατασταθούν για λόγους τεκμηρίωσης από φωτογραφίες, συνοδευόμενες εάν χρειάζεται από διαστασιολογημένες λεπτομέρειες και/ή κείμενο:

9.[11].3.: Πλήρεις λεπτομέρειες των απαιτούμενων συνδέσεων και πλήρεις οδηγίες, περιλαμβανομένων των απαιτήσεων ροπής στρέψης, για την τοποθέτηση.

9.[11].4. Σχέδιο προφυλακτήρων:

9.[11].5: Σχέδιο του ίχνους προβολής επί οριζοντίου επιπέδου στο μπροστινό άκρο του οχήματος:

Ημερομηνία:

## Προσάρτημα 2 του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ II

### ΔΕΛΤΙΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ αριθ. ....

#### **ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΕΚ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΩΠΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΩΣ ΧΩΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ([2003/.../ΕΚ])**

Οι κάτωθι πληροφορίες, εφόσον είναι απαραίτητες, διαβιβάζονται εις τριπλούν συνοδευόμενες από κατάλογο περιεχομένων. Τυχόν σχέδια πρέπει να υποβάλλονται σε κατάλληλη κλίμακα και με επαρκείς λεπτομέρειες, σε διαστάσεις Α4 ή σε φάκελο διαστάσεων Α4. Οι τυχόν υποβαλλόμενες φωτογραφίες πρέπει να είναι επαρκώς λεπτομερείς.

Εφόσον τα συστήματα, τα κασκευαστικά στοιχεία ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες χρησιμοποιούν ειδικά υλικά, πρέπει να δίδονται πληροφορίες όσον αφορά τις επιδόσεις τους.

#### **0. ΓΕΝΙΚΑ**

- 0.1 Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή):
- 0.2 Τύπος και γενική εμπορική περιγραφή(-ές):
- 0.5 Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή:
- 0.7 Θέση και μέθοδος τοποθέτησης του σήματος έγκρισης τύπου ΕΚ:

#### **1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ**

- 1.1 Λεπτομερής τεχνική περιγραφή (συμπεριλαμβανομένων φωτογραφιών ή σχεδίων):
- 1.2 Οδηγίες συναρμολόγησης και τοποθέτησης, περιλαμβανομένων των απαιτούμενων ροπών στρέψης:
- 1.3 Κατάλογος τύπων οχημάτων στους οποίους μπορεί να τοποθετηθεί.
- 1.4 Τυχόν περιορισμοί χρήσεως και προϋποθέσεις εγκατάστασης:

## Προσάρτημα 3 στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

### (ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ)

(Μέγιστο μέγεθος σελίδας: A4 (210 x 297 mm))

### ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

ΣΦΡΑΓΙΔΑ ΤΗΣ  
ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Ανακοίνωση που αφορά:

- την έγκριση τύπου
- την επέκταση της έγκρισης τύπου
- την άρνηση έγκρισης τύπου
- την κατάργηση έγκρισης τύπου

τύπου οχήματος με σύστημα μετωπικής προστασίας που έχει τοποθετηθεί σύμφωνα με την οδηγία .../.../ΕΚ.

Αριθμός έγκρισης τύπου:

Λόγος επέκτασης:

#### **ΕΝΟΤΗΤΑ Ι**

- 0.1 Μάρκα (εμπορική ονομασία του κατασκευαστή):
- 0.2 Τύπος και γενική εμπορική περιγραφή(-ές):
- 0.3 Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική σήμανση στο όχημα:
  - 0.3.1 Σημείο επισήμανσης:
- 0.4 Κατηγορία του οχήματος:
- 0.5 Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή:
- 0.7 Στην περίπτωση συστήματος μετωπικής προστασίας, θέση και μέθοδος τοποθέτησης του σήματος έγκρισης ΕΚ:
- 0.8 Διεύθυνσης συνεργείου (συνεργείων) συναρμολόγησης:

#### **ΕΝΟΤΗΤΑ ΙΙ**

1. Συμπληρωματικές πληροφορίες (όπου ενδείκνυται): Βλέπε την προσθήκη
2. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών:

3. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμών:
4. Αριθμός της έκθεσης δοκιμών:
5. Τυχόν σχόλια: βλέπε προσθήκη
6. Τόπος:
7. Ημερομηνία:
8. Υπογραφή:
9. Επισυνάπτεται ευρετήριο του πληροφοριακού πακέτου που έχει κατατεθεί στην αρχή εγκρίσεων, το οποίο μπορεί να ληφθεί κατόπιν αίτησης.

## Προσθήκη

στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ αριθ.....

σχετικά με την έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά την τοποθέτηση συστήματος μετωπικής προστασίας.

1. Τυχόν συμπληρωματικές πληροφορίες:
2. Παρατηρήσεις:
3. Αποτελέσματα δοκιμών που προβλέπονται στο παράρτημα Ι τμήμα 4

Δοκιμή	Καταγραφείσα τιμή		Επιτυχής/αποτυχής έκβαση*
Ομοίωμα κάτω μέρους ποδιού προς «προφυλακτήρα» συστήματος μετωπικής προστασίας - 3 θέσεις δοκιμών (εάν εκτελείται δοκιμή)	Γωνία κάμψεως	..... ..... μοίρες .....	
	Δυναμική μετατόπιση	..... ..... mm .....	
	Επιτάχυνση στην κνήμη	..... ..... g .....	
Ομοίωμα άνω μέρους ποδιού προς «προφυλακτήρα» συστήματος μετωπικής προστασίας - 3 θέσεις δοκιμών (εάν εκτελείται δοκιμή)	Άθροισμα δυνάμεων κρούσης	..... ..... kN .....	
	Ροπή κάμψης	..... ..... Nm .....	
Ομοίωμα άνω μέρος ποδιού προς σύστημα μετωπικής προστασίας - 3 θέσεις δοκιμών	Άθροισμα δυνάμεων κρούσης	..... ..... kN .....	
	Ροπή κάμψης	..... ..... Nm .....	
Ομοίωμα κεφαλής παιδιού (2,5 kg) προς σύστημα μετωπικής προστασίας	Τιμές ΚΕΚ (τουλάχιστον 3 τιμές)	..... ..... .....	
Ομοίωμα κεφαλής ενηλίκου (4,8 kg) προς σύστημα μετωπικής προστασίας	Τιμές ΚΕΚ (τουλάχιστον 3 τιμές)	..... ..... .....	

\* Σύμφωνα με τις τιμές που ορίζονται στο παράρτημα Ι, τμήμα 4 της οδηγίας [...] ΕΚ σχετικά με τη χρήση συστημάτων μετωπικής προστασίας στα μηχανοκίνητα οχήματα.

## Προσάρτημα 4 στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

### (ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ)

(Μέγιστο μέγεθος σελίδας: A4 (210 x 297 mm))

### ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

ΣΦΡΑΓΙΔΑ ΤΗΣ  
ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Ανακοίνωση που αφορά:

- την έγκριση τύπου
- την επέκταση της έγκρισης τύπου
- την άρνηση έγκρισης τύπου
- την κατάργηση έγκρισης τύπου

τύπου συστήματος μετωπικής προστασίας ως χωριστής τεχνικής μονάδας <sup>(1)</sup> βάσει της οδηγίας [2003/.../ΕΚ].

Αριθμός έγκρισης τύπου:

Λόγος επέκτασης:

#### **ΕΝΟΤΗΤΑ Ι**

- 0.1 Μάρκα (εμπορική ονομασία του κατασκευαστή):
- 0.2 Τύπος και γενική εμπορική περιγραφή(-ές):
- 0.3 Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική επισήμανση στο σύστημα μετωπικής προστασίας:
  - 0.3.1 Σημείο επισήμανσης:
- 0.5 Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή:
- 0.7 Θέση και μέθοδος τοποθέτησης του σήματος έγκρισης ΕΚ:

#### **ΕΝΟΤΗΤΑ ΙΙ**

- 1. Συμπληρωματικές πληροφορίες (όπου ενδείκνυται): Βλέπε προσθήκη
- 2. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών:
- 3. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμών:
- 4. Αριθμός της έκθεσης δοκιμών:



5. Τυχόν σχόλια: βλέπε προσθήκη
6. Τόπος:
7. Ημερομηνία:
8. Υπογραφή:
9. Επισυνάπτεται ευρετήριο του πληροφοριακού πακέτου που έχει κατατεθεί στην αρχή εγκρίσεων, το οποίο μπορεί να ληφθεί κατόπιν αίτησης.

## Προσθήκη

στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ αριθ. ....

που αφορά την έγκριση τύπου συστήματος μετωπικής προστασίας βάσει της οδηγίας [2003/././ΕΚ]

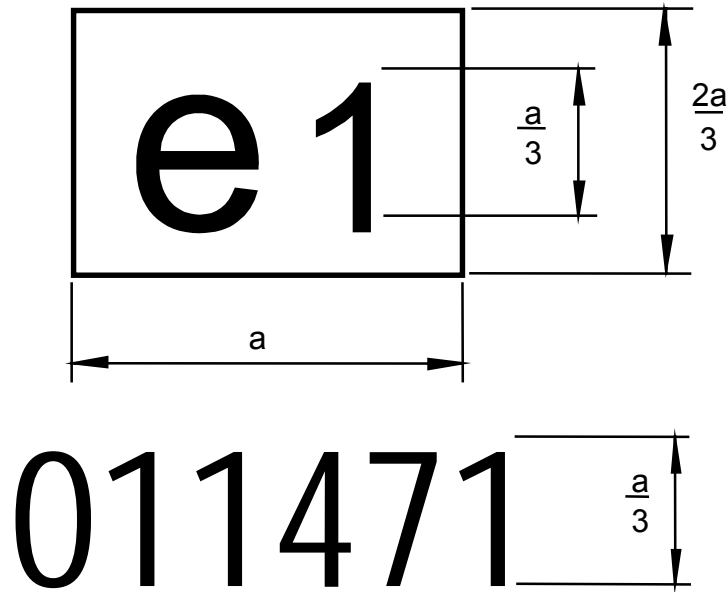
1. Συμπληρωματικές πληροφορίες
  - 1.1. Μέθοδος τοποθέτησης
  - 1.2. Οδηγίες συναρμολόγησης και τοποθέτησης:
  - 1.5. Τυχόν περιορισμοί χρήσεως και προϋποθέσεις εγκατάστασης:
5. Παρατηρήσεις:
6. Αποτελέσματα δοκιμών που προβλέπονται στο παράρτημα Ι τμήμα 4

Δοκιμή	Καταγραφείσα τιμή		Επιτυχής/αποτυχήs έκβαση *
Ομοίωμα κάτω μέρους ποδιού προς «προφυλακτήρα» συστήματος μετωπικής προστασίας - 3 θέσεις δοκιμών (εάν εκτελείται δοκιμή)	Γωνία κάμψεως	..... ..... μοίρες .....	
	Δυναμική μετατόπιση	..... ..... mm .....	
	Επιτάχυνση στην κνήμη	..... ..... g .....	
Ομοίωμα άνω μέρους ποδιού προς «προφυλακτήρα» συστήματος μετωπικής προστασίας - 3 θέσεις δοκιμών (εάν εκτελείται δοκιμή)	Άθροισμα δυνάμεων κρούσης	..... ..... kN .....	
	Ροπή κάμψης	..... ..... Nm .....	
Ομοίωμα άνω μέρος ποδιού προς σύστημα μετωπικής προστασίας - 3 θέσεις δοκιμών	Άθροισμα δυνάμεων κρούσης	..... ..... kN .....	
	Ροπή κάμψης	..... ..... Nm .....	
Ομοίωμα κεφαλής παιδιού (2,5 kg) προς σύστημα μετωπικής προστασίας	Τιμές ΚΕΚ (τουλάχιστον 3 τιμές)	..... ..... .....	
Ομοίωμα κεφαλής ενηλίκου (4,8 kg) προς σύστημα μετωπικής προστασίας	Τιμές ΚΕΚ (τουλάχιστον 3 τιμές)	..... ..... .....	

\* Σύμφωνα με τις τιμές που ορίζονται στο παράρτημα Ι, τμήμα 4 της οδηγίας [...] ΕΚ σχετικά με τη χρήση συστημάτων μετωπικής προστασίας στα μηχανοκίνητα οχήματα.

Προσάρτημα 5 του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ II

Υπόδειγμα του σήματος έγκρισης τύπου ΕΚ



( $a \geq 12\text{mm}$ )

Η διάταξη που φέρει το ανωτέρω εμφανόμενο σήμα έγκρισης τύπου ΕΚ είναι σύστημα μετωπικής προστασίας τύπου που εγκρίθηκε στη Γερμανία (e1) σύμφωνα με την παρούσα οδηγία (01) με το βασικό αριθμό έγκρισης 1471.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

### ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ 70/156/ΕΟΚ

Τα παραρτήματα της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ τροποποιούνται ως εξής:

1. Στο παράρτημα Ι προστίθενται τα ακόλουθα σημεία:

«9.[24] Συστήματα μετωπικής προστασίας

9.[24].1 Πρέπει να υποβάλλεται αναλυτική περιγραφή, συμπεριλαμβανομένων φωτογραφιών και/ή σχεδίων, του οχήματος όσον αφορά τη δομή, τις διαστάσεις, τις αντίστοιχες γραμμές αναφοράς και τα κατασκευαστικά στοιχεία του συστήματος μετωπικής προστασίας και του πρόσθιου τμήματος του οχήματος.

9.[24].2 Πρέπει να υποβάλλεται αναλυτική περιγραφή, συμπεριλαμβανομένων φωτογραφιών και/ή σχεδίων, της μεθόδου τοποθέτησης του συστήματος μετωπικής προστασίας στο όχημα. Η εν λόγω περιγραφή περιλαμβάνει τις διαστάσεις όλων των βιδών και την απαιτούμενη ροπή στρέψης.»

2. Στο παράρτημα ΙΙΙ, Μέρος Ι, τμήμα Α προστίθενται τα ακόλουθα σημεία:

«9.[24]

9.[24].1 Πρέπει να υποβάλλεται αναλυτική περιγραφή, συμπεριλαμβανομένων φωτογραφιών και/ή σχεδίων, του οχήματος όσον αφορά τη δομή, τις διαστάσεις, τις αντίστοιχες γραμμές αναφοράς και τα κατασκευαστικά στοιχεία του συστήματος μετωπικής προστασίας και του πρόσθιου τμήματος του οχήματος.

9.[24].2 Πρέπει να υποβάλλεται αναλυτική περιγραφή, συμπεριλαμβανομένων φωτογραφιών και/ή σχεδίων, της μεθόδου τοποθέτησης του συστήματος μετωπικής προστασίας στο όχημα. Η εν λόγω περιγραφή περιλαμβάνει τις διαστάσεις όλων των βιδών και την απαιτούμενη ροπή στρέψης.»

3. Στο παράρτημα ΙV, μέρος Ι, προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«

Αντικείμενο	Αριθμός οδηγίας	Παραπομπή στην ΕΕ	Δυνατότητα εφαρμογής									
			M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
[60]. Σύστημα μετωπικής προστασίας	[.../.../ΕΚ]	L ..., ..., σ. ..	X*	-	-	X*	-	-				

\* συνολικής επιτρεπόμενης μάζας που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους.»

4. Το παράρτημα XI τροποποιείται ως εξής:

«(α) στο προσάρτημα 1, προστίθεται το ακόλουθο σημείο :

Σημείο	Αντικείμενο	Αριθμός οδηγίας	$M_1 \leq 2\,500$ ( <sup>1</sup> ) kg	$M_1 > 2\,500$ ( <sup>1</sup> ) kg	$M_2$	$M_3$
[60]	Σύστημα μετωπικής προστασίας	[.../.../ΕΚ]	X	X*	-	-

\* συνολικής επιτρεπόμενης μάζας που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους.

(β) στο προσάρτημα 2, προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

Σημείο	Αντικείμενο	Αριθμός οδηγίας	$M_1$	$M_2$	$M_3$	$N_1$	$N_2$	$N_3$	$O_1$	$O_2$	$O_3$	$O_4$
[60]	Σύστημα μετωπικής προστασίας	[.../.../ΕΚ]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

γ) στο προσάρτημα 3, προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

Σημείο	Αντικείμενο	Αριθμός οδηγίας	$M_2$	$M_3$	$N_1$	$N_2$	$N_3$	$O_1$	$O_2$	$O_3$	$O_4$
[60]	Σύστημα μετωπικής προστασίας	[.../.../ΕΚ]	-	-	-	-	-	-	-	-	-

»

## ΔΕΛΤΙΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

### Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ, ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ, ΣΤΙΣ ΜΙΚΡΟΥ ΚΑΙ ΜΕΣΑΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (ΜΜΕ)

#### ΤΙΤΛΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη χρήση συστημάτων μετωπικής προστασίας στα μηχανοκίνητα οχήματα και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ

#### ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΕΓΓΡΑΦΟΥ

ENTR/2003/.....

#### Η ΠΡΟΤΑΣΗ

Για πιο λόγο κρίνεται αναγκαία η θέσπιση νομοθεσίας στον εν λόγω τομέα και ποιοι είναι οι βασικοί στόχοι της πρότασης:

Τα στατιστικά στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων καταδεικνύουν ότι σημαντικό ποσοστό τραυματισμών αφορούν πεζούς και ποδηλάτες που τραυματίζονται ως αποτέλεσμα της επαφής τους με κινούμενο όχημα, ειδικά δε με τις πρόσθιες δομές των επιβατικών αυτοκινήτων. Επιπροσθέτως, παρατηρείται η τάση να εγκαθίστανται συστήματα μετωπικής προστασίας στο πρόσθιο μέρος των οχημάτων, τα οποία προορίζονται για άλλους ειδικούς σκοπούς και τα οποία μπορούν να προκαλέσουν τραυματισμούς στους πεζούς και σε άλλους ανεπαρκώς προστατευόμενους χρήστες των οδών. Στόχος της πρότασης είναι ο καθορισμός απαιτήσεων για τις μεθόδους κατασκευής και εγκατάστασης των εν λόγω συστημάτων μετωπικής προστασίας προκειμένου να βελτιωθεί η προστασία των πεζών και να περιοριστεί η σοβαρότητα των τραυματισμών των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών στην περίπτωση σύγκρουσης με όχημα στο οποίο έχει τοποθετηθεί τέτοιο σύστημα.

Για τη διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς απαιτούνται εναρμονισμένα μέτρα σε κοινοτικό επίπεδο. Καθόσον τα προτεινόμενα μέτρα αφορούν κυρίως την κατασκευή τέτοιων συστημάτων που τοποθετούνται σε επιβατικά αυτοκίνητα τα οποία καλύπτονται από τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στο πλαίσιο του συστήματος έγκρισης τύπου ΕΚ, τα προτεινόμενα μέτρα θα αποτελέσουν και αυτά μέρος του εν λόγω συστήματος.

#### ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Ποιους θα επηρεάσει η πρόταση:

Η πρόταση, η οποία αφορά τον σχεδιασμό συστημάτων μετωπικής προστασίας που προορίζονται να αποτελέσουν αρχικό εξοπλισμό οχήματος ή διατίθενται στην αγορά για να τοποθετηθούν στο πρόσθιο τμήμα μηχανοκίνητων οχημάτων, θα επηρεάσει

κατά κύριο λόγο τους κατασκευαστές που παράγουν τα εν λόγω συστήματα. Προς το παρόν, καμία από τις θιγόμενες επιχειρήσεις δεν είναι μικρή ή μεσαία επιχείρηση.

Τι πρέπει να κάνουν οι επιχειρήσεις για να συμμορφωθούν με την πρόταση;

Τα συστήματα μετωπικής προστασίας, προκειμένου να συμμορφώνονται με την πρόταση, πρέπει να υποβάλλονται σε σειρά δοκιμών όσον αφορά την επιθετικότητα τους προς τους πεζούς και άλλους ανεπαρκώς προστατευόμενους χρήστες των οδών. Οι απαιτήσεις, από το 2005, συνίστανται σε τέσσερις δοκιμές (με βάση τις συστάσεις της ευρωπαϊκής επιτροπής για την ενισχυμένη ασφάλεια των οχημάτων - EEVC) οι οποίες θα πρέπει να πραγματοποιούνται στα εν λόγω συστήματα ώστε να γίνονται δεκτά για χρήση.

Ποιες είναι οι οικονομικές επιπτώσεις που ενδέχεται να έχει η πρόταση;

Εκτιμάται ότι τα «φιλικά προς τους πεζούς» σχέδια οχημάτων θα βοηθήσουν να αποφευχθούν έως 2.000 θάνατοι πεζών και ποδηλατών στην ΕΕ και, δεδομένου ότι ορισμένοι από τους εν λόγω θανάσιμους τραυματισμούς προκαλούνται από οχήματα που φέρουν συστήματα μετωπικής προστασίας, είναι σημαντικό η χρήση των εν λόγω συστημάτων να μην επηρεάζει αρνητικά την προσδοκία αυτή. Επιπροσθέτως, θα μειωθεί ο αριθμός των άμεσα τραυματιών και θα μετριασθούν οι συνέπειες μετωπικών και πλάγιων συγκρούσεων στις οποίες συμμετέχουν οχήματα που φέρουν τέτοια συστήματα. Πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ότι η εσφαλμένη τοποθέτηση τέτοιων συστημάτων μπορεί να έχει επιπτώσεις στην ορθή λειτουργία συστημάτων ασφαλείας του οχήματος.

Η συμμόρφωση με τα προτεινόμενα μέτρα δεν θα συνεπάγεται προβλέψιμες δαπάνες σχεδιασμού για την αυτοκινητοβιομηχανία, καθόσον οι εκπρόσωποί της έχουν ήδη συμφωνήσει να μην εγκαθιστούν άκαμπτους προφυλακτήρες ως αρχικό εξοπλισμό και να μην τους διαθέτουν προς πώληση στην αγορά εξαρτημάτων αυτοκινήτων. Η κατάσταση για τη βιομηχανία εξαρτημάτων αυτοκινήτων που διαθέτει τέτοιες διατάξεις για τοποθέτηση μετά την αγορά του οχήματος είναι διαφορετική, καθώς θα υποχρεωθεί να επανασχεδιάσει τα προϊόντα της υπό το πρίσμα της παρούσας οδηγίας.

Θα υπάρξουν ορισμένες πρόσθετες δαπάνες τόσο για την αυτοκινητοβιομηχανία όσο και για τη βιομηχανία εξαρτημάτων αυτοκινήτων, που θα αφορούν τις δοκιμές και την έγκριση τύπου συστημάτων μετωπικής προστασίας.

Θα υπάρξουν επίσης ορισμένες δαπάνες για τις εθνικές αρχές που είναι αρμόδιες για την έγκριση συστημάτων μετωπικής προστασίας και την εφαρμογή της οδηγίας. Ωστόσο, τα οφέλη από την άποψη της μείωσης των θανάτων και των τραυματισμών πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών θα είναι σαφώς μεγαλύτερα από οποιαδήποτε αύξηση του κόστους σχεδιασμού, αλλαγής υλικών, δοκιμών και διοικητικών εργασιών που απαιτούνται.

Περιλαμβάνονται στην πρόταση μέτρα για να ληφθούν υπόψη οι ιδιαιτερότητες των μικρών και των μεσαίων επιχειρήσεων (λιγότερες ή διαφορετικές απαιτήσεις, κλπ);

Η πρόταση δεν προβλέπει ειδικά μέτρα για τις ΜΜΕ, αλλά απαιτεί η μέθοδος κατασκευής των εν λόγω διατάξεων να υποβάλλεται σε μια διαδικασία δοκιμών ώστε να αποδειχθεί η καταλληλότητά τους. Το γεγονός αυτό μπορεί να συνεπάγεται

ότι οι εν λόγω κατασκευαστές θα χρειασθεί να επανεξετάσουν τις τεχνικές κατασκευής και να εφαρμόσουν το απαιτούμενο καθεστώς δοκιμών με τις επακόλουθες δαπάνες που αυτό συνεπάγεται.

## ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ

Η Επιτροπή, σε ανακοίνωσή της που εξέδωσε το Δεκέμβριο του 2000, παρουσίασε τη δυνατότητα χρησιμοποίησης μιας προαιρετικής δέσμευσης εκ μέρους της βιομηχανίας με σκοπό την εισαγωγή μέτρων για τη βελτίωση του σχεδιασμού των οχημάτων όσον αφορά την προστασία των πεζών. Στην πρόταση περιλαμβανόταν η προαιρετική απαγόρευση της προσφοράς και τοποθέτησης συστημάτων μετωπικής προστασίας («bull bars»). Το ζήτημα αυτό και άλλα ενδεχόμενα μέτρα συζητήθηκαν σε ακρόαση που διοργάνωσε η Επιτροπή στις 6 Φεβρουαρίου 2001, στην οποία εκπροσωπήθηκαν όλοι οι ενδιαφερόμενοι, συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστών μηχανοκίνητων οχημάτων (Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων, Ιαπωνική Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων και Κορεατική Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων), καθώς και ενώσεις καταναλωτών (Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Ασφάλεια των Μεταφορών, Bureau Européen des Unions de Consommateurs και Fédération Internationale de l'Automobile).

Σε συνέχεια της ακρόασης αυτής, η Επιτροπή δρομολόγησε διαπραγματεύσεις με την ευρωπαϊκή, την ιαπωνική και την κορεατική αυτοκινητοβιομηχανία προκειμένου να καταλήξει σε συμφωνία όσον αφορά την ανάληψη προαιρετικής δέσμευσης εκ μέρους της βιομηχανίας στον τομέα της προστασίας των πεζών. Ύστερα από τη σύναψη συμφωνίας για την ανάληψη δέσμευσης, τον Ιούλιο του 2001, η Επιτροπή υπέβαλε ανακοίνωση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο στην οποία παρουσίαζε το περιεχόμενο της δέσμευσης της βιομηχανίας προς τους νομοθέτες και ζητούσε τη γνώμη τους.

Τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο εξέφεραν θετική γνώμη όσον αφορά την ουσία της δέσμευσης. Ωστόσο, όσον αφορά το θέμα των συστημάτων μετωπικής προστασίας, το Κοινοβούλιο κάλεσε την Επιτροπή να προτείνει νομοθεσία που να απαγορεύει επίσης τα συστήματα μετωπικής προστασίας από την αγορά αξεσουάρ αυτοκινήτων. Το Συμβούλιο ζήτησε την απαγόρευση των συστημάτων αυτών για όλα τα οχήματα των κατηγοριών M1 και N1.

Η παρούσα πρόταση αντιστοιχεί, όσον αφορά τη χρήση των συστημάτων μετωπικής προστασίας, στη δέσμευση που ανέλαβαν η ευρωπαϊκή, ιαπωνική και κορεατική αυτοκινητοβιομηχανία το 2001, όπως τροποποιήθηκε ώστε να ληφθούν υπόψη τα αιτήματα του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι για τη μεγάλη πλειονότητα των οχημάτων που χρησιμοποιούνται σήμερα δεν υπάρχει καμία ειδική ανάγκη να φέρουν σύστημα μετωπικής προστασίας.