

I

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση είναι υποχρεωτική)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 78/2009 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 14ης Ιανουαρίου 2009

σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά την προστασία των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και για την κατάργηση των οδηγιών 2003/102/ΕΚ και 2005/66/ΕΚ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

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,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η εσωτερική αγορά συνιστά χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα, στον οποίο πρέπει να διασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων. Για το σκοπό αυτό, έχει θεσπιστεί κοινοτικό σύστημα έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων. Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά την προστασία των πεζών θα πρέπει να εναρμονισθούν ώστε να αποφεύγεται η θέσπιση απαιτήσεων οι οποίες διαφέρουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο και να διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

(2) Ο παρών κανονισμός αποτελεί μια από τις επιμέρους νομοθετικές πράξεις στο πλαίσιο της κοινοτικής διαδικασίας έγκρισης τύπου σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά («οδηγία-πλαίσιο») ⁽³⁾. Για την επίτευξη των στόχων που εκτίθενται στην αιτιολογική σκέψη 1 του παρόντος κανονισμού, τα παραρτήματα I, III, IV, VI και XI της οδηγίας 2007/46/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθούν.

(3) Από την εμπειρία προκύπτει ότι η νομοθεσία για τα μηχανοκίνητα οχήματα συχνά είχε ιδιαίτερα αναλυτικό τεχνικό περιεχόμενο. Συνεπώς, ενδείκνυται η έκδοση κανονισμού αντί οδηγίας, προκειμένου να αποφευχθούν οι ανακολουθίες μεταξύ των μέτρων μεταφοράς και η περιττή νομοθεσία στα κράτη μέλη, εφόσον δεν υφίσταται ανάγκη μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο. Επομένως, η οδηγία 2003/102/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Νοεμβρίου 2003, σχετικά με την προστασία των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών έναντι και σε περίπτωση σύγκρουσης με μηχανοκίνητο όχημα ⁽⁴⁾ και η οδηγία 2005/66/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Οκτωβρίου 2005, σχετικά με τη χρήση συστημάτων μετωπικής προστασίας στα οχήματα με κινητήρα ⁽⁵⁾, η οποία προβλέπει απαιτήσεις για την εγκατάσταση και τη χρήση συστημάτων μετωπικής προστασίας σε οχήματα και συνεπώς επίπεδο προστασίας για πεζούς, θα πρέπει να αντικατασταθούν από τον παρόντα κανονισμό με σκοπό να εξασφαλισθεί συνοχή στον τομέα αυτόν. Αυτό συνεπάγεται ότι τα κράτη μέλη θα καταργήσουν τη νομοθετική πράξη μεταφοράς των οδηγιών που καταργούνται.

⁽¹⁾ ΕΕ C 211 της 19.8.2008, σ. 9.

⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 18ης Ιουνίου 2008 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 2008.

⁽³⁾ ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 321 της 6.12.2003, σ. 15.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 309 της 25.11.2005, σ. 37.

- (4) Οι απαιτήσεις για τη δεύτερη φάση εφαρμογής της οδηγίας 2003/102/ΕΚ αποδείχθηκαν ανέφικτες. Σύμφωνα με το άρθρο 5 της εν λόγω οδηγίας, ζητείται από την Επιτροπή να υποβάλει τις απαιτούμενες προτάσεις για την επίλυση των προβλημάτων σκοπιμότητας των απαιτήσεων αυτών και, ενδεχομένως, την αξιοποίηση των συστημάτων ενεργητικής ασφάλειας, εξασφαλίζοντας παράλληλα ότι δεν θα υπάρξει συρρίκνωση των επιπέδων ασφάλειας που προβλέπονται για τους ανεπαρκώς προστατευόμενους χρήστες των οδών.
- (5) Μια μελέτη που ανέθεσε η Επιτροπή επισημαίνει ότι η προστασία των πεζών μπορεί να βελτιωθεί σημαντικά με την εφαρμογή συνδυασμού παθητικών και ενεργητικών μέτρων, τα οποία εξασφαλίζουν υψηλότερο επίπεδο προστασίας από τις διατάξεις που ίσχυαν προηγουμένως. Συγκεκριμένα, από τη μελέτη φαίνεται ότι το σύστημα «υποβοήθησης πέδησης», σε συνδυασμό με αλλαγές των απαιτήσεων παθητικής ασφάλειας, θα αυξήσει σημαντικά το επίπεδο της προστασίας των πεζών. Ως εκ τούτου, ενδεικνύεται η πρόβλεψη της υποχρεωτικής εγκατάστασης συστημάτων υποβοήθησης πέδησης στα νέα μηχανοκίνητα οχήματα. Ωστόσο, αυτό δεν θα πρέπει να αντικαταστήσει παθητικά συστήματα ασφαλείας υψηλού επιπέδου αλλά μάλλον να τα συμπληρώσει.
- (6) Τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με συστήματα αποφυγής συγκρούσεων μπορεί να μην υποχρεούνται να τηρούν ορισμένες απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, εφόσον θα είναι ικανά να αποφεύγουν τις συγκρούσεις των συγκρούσεων με πεζούς και όχι απλώς να περιορίζουν τις επιπτώσεις των εν λόγω συγκρούσεων. Αφού προηγουμένως εκτιμηθεί κατά πόσον μια τέτοια τεχνολογία μπορεί να συμβάλει αποτελεσματικά στην αποφυγή συγκρούσεων με πεζούς και άλλους ανεπαρκώς προστατευόμενους χρήστες οδών, η Επιτροπή μπορεί να υποβάλει προτάσεις που να τροποποιούν τον παρόντα κανονισμό έτσι ώστε να καταστεί δυνατή η χρήση συστημάτων υποβοήθησης πέδησης.
- (7) Καθώς αυξάνεται συνέχεια ο αριθμός των βαρύτερων οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε αστικούς δρόμους, ενδεικνύεται οι διατάξεις για την προστασία των πεζών να εφαρμόζονται όχι μόνον σε οχήματα μέγιστης μάζας που δεν υπερβαίνει τα 2 500 kg, αλλά και, ύστερα από μεταβατική περίοδο περιορισμένης διάρκειας, σε οχήματα των κατηγοριών M₁ και N₁ που υπερβαίνουν το όριο αυτό.
- (8) Προκειμένου να ενισχυθεί η προστασία των πεζών όσο το δυνατόν νωρίτερα, οι κατασκευαστές, οι οποίοι επιθυμούν να υποβάλλουν αίτηση για έγκριση τύπου σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις πριν γίνουν υποχρεωτικές, θα πρέπει να μπορούν να το πράξουν υπό τον όρο ότι ισχύουν ήδη τα αναγκαία μέτρα εφαρμογής.
- (9) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπισθούν 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⁽¹⁾.
- (10) Ειδικότερα, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να θεσπίζει τεχνικές διατάξεις για την εφαρμογή των απαιτήσεων δοκιμών, καθώς και μέτρα εφαρμογής βασισμένα στα αποτελέσματα παρακολούθησης. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων με τη συμπλήρωσή του με νέα μη ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.
- (11) Προκειμένου να εξασφαλισθεί η ομαλή μετάβαση από τις διατάξεις των οδηγιών 2003/102/ΕΚ και 2005/66/ΕΚ στον παρόντα κανονισμό, θα πρέπει να καθυστερήσει η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού για ορισμένη περίοδο μετά την έναρξη ισχύος του.
- (12) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, και συγκεκριμένα η υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς μέσω της εισαγωγής κοινών τεχνικών απαιτήσεων σχετικά με την προστασία των πεζών, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, και, κατά συνέπεια, μπορεί, λόγω της κλίμακάς του, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του εν λόγω στόχου,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Ο παρών κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις για την κατασκευή και τη λειτουργία των μηχανοκίνητων οχημάτων και για τα συστήματα μετωπικής προστασίας, προκειμένου να μειωθεί ο αριθμός και η σοβαρότητα των τραυματισμών των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών σε περίπτωση σύγκρουσης με τις πρόσθιες επιφάνειες των οχημάτων και προκειμένου να αποφεύγονται τέτοιες συγκρούσεις.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα εξής:
 - α) μηχανοκίνητα οχήματα της κατηγορίας M₁, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 11 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και στο σημείο 1 του τμήματος Α του παραρτήματος II της ίδιας οδηγίας, με την επιφύλαξη της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου·
 - β) μηχανοκίνητα οχήματα της κατηγορίας N₁, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 11 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και στο σημείο 2 του τμήματος Α του παραρτήματος II της ίδιας οδηγίας, με την επιφύλαξη της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου·

(1) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

γ) συστήματα μετωπικής προστασίας που είναι τοποθετημένα ως αρχικός εξοπλισμός στα οχήματα που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β) ή διατίθενται ως χωριστές τεχνικές μονάδες που προορίζονται να τοποθετηθούν στα οχήματα αυτά.

2. Τα τμήματα 2 και 3 του παραρτήματος I δεν εφαρμόζονται:

α) σε οχήματα της κατηγορίας N_1 , και,

β) σε οχήματα της κατηγορίας M_1 , με μέγιστη μάζα άνω των 2 500 kg και τα οποία προέρχονται από οχήματα της κατηγορίας N_1 ,

στα οποία το «σημείο R» της θέσης οδηγού είναι είτε έμπροσθεν του εμπρόσθιου άξονα είτε κατά το διαμήκη άξονα σε απόσταση 1 100 mm κατ' ανώτατο όριο όπισθεν της εγκάρσιας κεντρικής γραμμής του εμπρόσθιου άξονα.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

- «κολώνα Α»: το πλέον πρόσθιο και εξωτερικό στήριγμα της οροφής που εκτείνεται από το πλαίσιο έως την οροφή του οχήματος·
- «σύστημα υποβοήθησης πέδησης»: λειτουργία του συστήματος πέδησης που, από κάποιο χαρακτηριστικό του αιτήματος πέδησης του οδηγού, συνάγει ότι υπάρχει περιστατικό πέδησης ανάγκης και η οποία, υπό τις συνθήκες αυτές:
 - βοηθά τον οδηγό να επιτύχει το μέγιστο εφικτό βαθμό πέδησης, ή
 - επαρκεί προκειμένου να προκαλέσει πλήρη κύκλο του συστήματος αντιεμπλοκής των τροχών κατά την πέδηση·
- «προφυλακτήρας»: όλες οι πρόσθιες, κατώτερες, εξωτερικές δομές του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων τυχόν προσαρτημάτων στις δομές αυτές, οι οποίες προορίζονται να εξασφαλίζουν προστασία στο όχημα όταν έρχεται σε μετωπική σύγκρουση σε χαμηλή ταχύτητα με άλλο όχημα· ωστόσο, δεν περιλαμβάνει κανένα σύστημα μετωπικής προστασίας·
- «σύστημα μετωπικής προστασίας»: μια χωριστή δομή ή χωριστές δομές, όπως ένας ενισχυμένος προφυλακτήρας, ή συμπληρωματικός προφυλακτήρας, ο οποίος επιπλέον του προφυλακτήρα του αρχικού εξοπλισμού, αποσκοπεί στην προστασία της εξωτερικής επιφάνειας του οχήματος, από ζημία σε περίπτωση σύγκρουσης με ένα αντικείμενο. Εξαιρούνται οι δομές με μάζα κάτω από 0,5 kg που έχουν σκοπό να προστατεύουν μόνο τους φανούς του οχήματος·
- «μέγιστη μάζα»: η μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος, που δηλώνεται από τον κατασκευαστή σύμφωνα με το σημείο 2.8 του παραρτήματος I της οδηγίας 2007/46/EK·
- «οχήματα της κατηγορίας N_1 που προέρχονται από την κατηγορία M_1 »: τα οχήματα της κατηγορίας N_1 τα οποία, έμπροσθεν των κολώνων Α, έχουν την ίδια γενική δομή και μορφή με όχημα της προϋπάρχουσας κατηγορίας M_1 ·

7. «οχήματα της κατηγορίας M_1 που προέρχονται από την κατηγορία N_1 »: τα οχήματα της κατηγορίας M_1 τα οποία, έμπροσθεν των κολώνων Α, έχουν την ίδια γενική δομή και μορφή με όχημα της προϋπάρχουσας κατηγορίας N_1 .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

Άρθρο 4

Υποχρεώσεις των κατασκευαστών

- Σύμφωνα με το άρθρο 9, οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα οχήματα που διατίθενται στην αγορά είναι εξοπλισμένα με σύστημα ενίσχυσης της πέδησης που έχει έγκριση τύπου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του τμήματος 4 του παραρτήματος I και ότι τα εν λόγω οχήματα πληρούν τις απαιτήσεις των τμημάτων 2 και 3 του παραρτήματος I.
- Σύμφωνα με το άρθρο 10, οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα συστήματα μετωπικής προστασίας που είτε παρέχονται ως αρχικός εξοπλισμός που έχει τοποθετηθεί σε όχημα είτε διατίθενται στην αγορά ως χωριστές τεχνικές μονάδες, πληρούν τις απαιτήσεις των τμημάτων 5 και 6 του παραρτήματος I.
- Οι κατασκευαστές παρέχουν στις αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές τα απαιτούμενα στοιχεία για τις προδιαγραφές των οχημάτων και τις συνθήκες δοκιμών του οχήματος και του συστήματος μετωπικής προστασίας. Τα στοιχεία περιλαμβάνουν τις απαιτούμενες πληροφορίες για τον έλεγχο της λειτουργίας όλων των διατάξεων ενεργητικής ασφαλείας που είναι τοποθετημένες στο όχημα.
- Στην περίπτωση συστημάτων μετωπικής προστασίας που διατίθενται ως χωριστές τεχνικές μονάδες, οι κατασκευαστές παρέχουν στις αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές κατάλληλα στοιχεία για τις προδιαγραφές των συστημάτων και τις συνθήκες δοκιμών.
- Τα συστήματα μετωπικής προστασίας, ως χωριστές τεχνικές μονάδες, μπορούν να διανεμούνται, να διατίθενται στην αγορά ή να πωλούνται μόνον όταν συνοδεύονται από κατάλογο τύπων οχημάτων για τα οποία το σύστημα μετωπικής προστασίας έχει λάβει έγκριση τύπου καθώς και από σαφείς οδηγίες συναρμολόγησης. Οι οδηγίες συναρμολόγησης περιέχουν συγκεκριμένες οδηγίες εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένων τρόπων στερέωσης για τα οχήματα για τα οποία έχει εγκριθεί η μονάδα ώστε η τοποθέτηση των εγκατεμένων κατασκευαστικών στοιχείων στο εν λόγω όχημα να γίνεται κατά τρόπο που να συμφωνεί με τις σχετικές διατάξεις του τμήματος 6 του παραρτήματος I.
- Η Επιτροπή εκδίδει μέτρα εφαρμογής που θεσπίζουν τεχνικές διατάξεις για την εφαρμογή των απαιτήσεων που εκτίθενται στο παράρτημα I. Τα μέτρα αυτά, τα οποία έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων, με τη συμπλήρωσή του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 40 παράγραφος 2 της οδηγίας 2007/46/EK.

Άρθρο 5

Αίτηση έγκρισης τύπου ΕΚ

- Ο κατασκευαστής υποβάλλει στην αρχή έγκρισης τύπου δελτίο πληροφοριών που έχει συνταχθεί με βάση το υπόδειγμα που προβλέπεται στο μέρος 1 του παραρτήματος II, κατά την υποβολή αίτησης χορήγησης έγκρισης τύπου ΕΚ για τύπο οχήματος όσον αφορά την προστασία των πεζών.

Ο κατασκευαστής υποβάλλει στην τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης τύπου όχημα αντιπροσωπευτικό του οχήματος προς έγκριση τύπου.

2. Ο κατασκευαστής υποβάλλει στην αρχή έγκρισης τύπου το δελτίο πληροφοριών που έχει συνταχθεί σύμφωνα με το υπόδειγμα του μέρους 2 του παραρτήματος II, κατά την υποβολή αίτησης χορήγησης έγκρισης τύπου ΕΚ για ένα τύπο οχήματος όσον αφορά την τοποθέτηση σε αυτό συστήματος μετωπικής προστασίας.

Ο κατασκευαστής υποβάλλει στην τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης τύπου όχημα αντιπροσωπευτικό του οχήματος προς έγκριση τύπου. Κατόπιν αιτήματος αυτής της τεχνικής υπηρεσίας, υποβάλλονται επίσης συγκεκριμένα κατασκευαστικά στοιχεία ή δείγματα των υλικών που χρησιμοποιήθηκαν.

3. Ο κατασκευαστής υποβάλλει στην αρχή έγκρισης τύπου το πληροφοριακό έγγραφο που έχει συνταχθεί σύμφωνα με το υπόδειγμα του μέρους 3 του παραρτήματος II, κατά την υποβολή αίτησης χορήγησης έγκρισης τύπου ΕΚ για ένα τύπο οχήματος όσον αφορά την τοποθέτηση σε αυτό συστήματος μετωπικής προστασίας.

Ο κατασκευαστής υποβάλλει στην τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης τύπου όχημα αντιπροσωπευτικό του οχήματος προς έγκριση τύπου. Εάν η τεχνική υπηρεσία το κρίνει αναγκαίο, μπορεί να ζητήσει περαιτέρω δείγματα. Στο ή τα δείγματα αναγράφεται, με ευκρινή και ανεξίτηλο τρόπο, η εμπορική ονομασία ή το εμπορικό σήμα του αιτούντος και ο χαρακτηρισμός του τύπου. Ο κατασκευαστής προβαίνει στα δέοντα για την επακόλουθη υποχρεωτική απεικόνιση του σήματος έγκρισης τύπου ΕΚ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΡΧΩΝ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

Άρθρο 6

Χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ

1. Εάν πληρούνται οι σχετικές απαιτήσεις, η αρχή έγκρισης τύπου χορηγεί την έγκριση τύπου ΕΚ και εκδίδει αριθμό έγκρισης τύπου σύμφωνα με το σύστημα αρίθμησης που προβλέπεται στο παράρτημα VII της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

2. Για τους σκοπούς του τμήματος 3 του εν λόγω αριθμού έγκρισης τύπου, χρησιμοποιείται ένα από τα κατωτέρω γράμματα:

α) Για την έγκριση οχημάτων:

- «Α» εάν το όχημα συμμορφούται με το τμήμα 2 του παραρτήματος I·
- «Β» εάν το όχημα συμμορφούται με το τμήμα 3 του παραρτήματος I·

β) Για την έγκριση οχήματος όσον αφορά τον εξοπλισμό του με σύστημα μετωπικής προστασίας ή την έγκριση συστήματος μετωπικής προστασίας που διατίθεται ως χωριστή τεχνική μονάδα:

- «Α» εάν το ΣΜΠ συμμορφούται με το τμήμα 5 του παραρτήματος I όσον αφορά την εφαρμογή των παραγράφων 5.1.1.1, 5.1.2.1, 5.2 και 5.3·
- «Β» εάν το ΣΜΠ συμμορφούται με το τμήμα 5 του παραρτήματος I όσον αφορά την εφαρμογή των παραγράφων 5.1.1.2, 5.1.2.1, 5.2 και 5.3·
- «Χ» εάν το ΣΜΠ συμμορφούται με το τμήμα 5 του παραρτήματος I όσον αφορά την εφαρμογή των παραγράφων 5.1.1.3, 5.1.2.2, 5.2 και 5.3·

3. Μια αρχή έγκρισης δεν χορηγεί τον ίδιο αριθμό σε άλλο τύπο οχήματος ή τύπο συστήματος μετωπικής προστασίας.

4. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, η αρχή έγκρισης τύπου εκδίδει το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ που συντάσσεται με βάση τα ακόλουθα:

- α) το υπόδειγμα του μέρους 1 του παραρτήματος III για τύπο οχήματος όσον αφορά την προστασία των πεζών·
- β) το υπόδειγμα του μέρους 2 του παραρτήματος III για τύπο οχήματος όσον αφορά την τοποθέτηση σε αυτό συστήματος μετωπικής προστασίας·
- γ) το υπόδειγμα του μέρους 3 του παραρτήματος III για τύπο συστήματος μετωπικής προστασίας που διατίθεται ως χωριστή τεχνική μονάδα.

Άρθρο 7

Σήμα έγκρισης τύπου ΕΚ χωριστής τεχνικής μονάδας

Κάθε σύστημα μετωπικής προστασίας που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό με βάση έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά το ότι είναι εξοπλισμένο με σύστημα μετωπικής προστασίας ή έγκριση τύπου συστήματος μετωπικής προστασίας που διατίθεται ως χωριστή τεχνική μονάδα είναι σύμφωνο προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και του χορηγείται σήμα έγκρισης τύπου ΕΚ, το οποίο και, κατά συνέπεια, φέρει, καθοριζόμενο σύμφωνα τις διατάξεις που προβλέπονται στο παράρτημα IV.

Άρθρο 8

Μετατροπή του τύπου και τροποποιήσεις των εγκρίσεων

Οιαδήποτε μετατροπή του τμήματος έμπροσθεν των κολόνων Α ή του συστήματος μετωπικής προστασίας του οχήματος που επηρεάζει τη δομή, τις κύριες διαστάσεις, τα υλικά των εξωτερικών επιφανειών του οχήματος, τις μεθόδους τοποθέτησης ή τη διάταξη των εξωτερικών ή εσωτερικών κατασκευαστικών στοιχείων και η οποία μπορεί να επηρεάσει αισθητά τα αποτελέσματα των δοκιμών, θεωρείται τροποποίηση υπαγόμενη στις διατάξεις του άρθρου 13 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και, συνεπώς, συνεπάγεται την υποβολή νέας αίτησης για τη χορήγηση έγκρισης τύπου.

Άρθρο 9

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής για τα οχήματα

1. Από την ημερομηνία που προβλέπεται στη δεύτερη παράγραφο του άρθρου 16, οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους προστασίας των πεζών, να χορηγούν έγκριση τύπου ΕΚ ή εθνική έγκριση τύπου για οιοδήποτε από τους ακόλουθους νέους τύπους οχημάτων:

- α) κατηγορίας M_1 , που δεν πληρούν τις τεχνικές διατάξεις του τμήματος 4 του παραρτήματος Ι·
- β) κατηγορίας M_1 , μέγιστης μάζας που δεν υπερβαίνει τα 2 500 kg, που δεν πληρούν τις τεχνικές διατάξεις του τμήματος 2 ή του τμήματος 3 του παραρτήματος Ι·
- γ) κατηγορίας N_1 προερχόμενης από την κατηγορία M_1 και μέγιστης μάζας που δεν υπερβαίνει τα 2 500 kg, που δεν πληρούν τις τεχνικές διατάξεις των τμημάτων 2 και 4 ή των τμημάτων 3 και 4 του παραρτήματος Ι.

2. Με ισχύ από τις 24 Φεβρουαρίου 2011, οι εθνικές αρχές, για λόγους προστασίας των πεζών, θεωρούν τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης ως μη ισχύοντα πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση και τη θέση σε λειτουργία των κάτωθι νέων οχημάτων που δεν πληρούν τις τεχνικές διατάξεις του τμήματος 4 του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού:

- α) οχήματα της κατηγορίας M_1 ,
- β) οχήματα της κατηγορίας N_1 προερχόμενα από την κατηγορία M_1 και μέγιστης μάζας που δεν υπερβαίνει τα 2 500 kg.

3. Με ισχύ από τις 24 Φεβρουαρίου 2013, οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους προστασίας των πεζών, να χορηγούν έγκριση τύπου ΕΚ ή εθνική έγκριση τύπου, για οιοδήποτε από τους ακόλουθους νέους τύπους οχημάτων:

- α) κατηγορίας M_1 και μέγιστης μάζας που δεν υπερβαίνει τα 2 500 kg, που δεν πληρούν τις τεχνικές διατάξεις του τμήματος 3 του παραρτήματος Ι·
- β) κατηγορίας N_1 προερχόμενα από την κατηγορία M_1 και μέγιστης μάζας που δεν υπερβαίνει τα 2 500 kg, που δεν πληρούν τις τεχνικές διατάξεις του τμήματος 3 του παραρτήματος Ι.

4. Με ισχύ από τις 31 Δεκεμβρίου 2012, οι εθνικές αρχές θεωρούν, για λόγους προστασίας των πεζών, τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης ως μη ισχύοντα πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση και τη θέση σε λειτουργία των κάτωθι νέων οχημάτων, τα οποία δεν πληρούν τις τεχνικές διατάξεις που προβλέπονται στο τμήμα 2 ή στο τμήμα 3 του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού:

- α) οχήματα κατηγορίας M_1 με μέγιστη μάζα που δεν υπερβαίνει τα 2 500 kg,
- β) οχήματα κατηγορίας N_1 προερχόμενα από την κατηγορία M_1 και μέγιστης μάζας που δεν υπερβαίνει τα 2 500 kg.

5. Με ισχύ από τις 24 Φεβρουαρίου 2015, οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους προστασίας των πεζών, να χορηγούν έγκριση τύπου ΕΚ ή εθνική έγκριση τύπου, στην περίπτωση των κάτωθι νέων τύπων οχημάτων:

- α) κατηγορίας M_1 και μέγιστης μάζας άνω των 2 500 kg, που δεν πληρούν τις τεχνικές διατάξεις του τμήματος 3 του παραρτήματος Ι,
- β) κατηγορίας N_1 , που δεν πληρούν τις τεχνικές διατάξεις των τμημάτων 3 και 4 του παραρτήματος Ι.

6. Με ισχύ από τις 24 Αυγούστου 2015, οι εθνικές αρχές, για λόγους προστασίας των πεζών, θεωρούν τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης ως μη ισχύοντα πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση και τη θέση σε λειτουργία των οχημάτων της νέας κατηγορίας N_1 που δεν πληρούν τις τεχνικές διατάξεις του τμήματος 4 του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού.

7. Με ισχύ από τις 24 Φεβρουαρίου 2018, οι εθνικές αρχές, για λόγους προστασίας των πεζών, θεωρούν τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης ως μη ισχύοντα πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση και τη θέση σε λειτουργία όλων ανεξαιρέτως των κάτωθι νέων οχημάτων:

- α) κατηγορίας M_1 , μέγιστης μάζας που δεν υπερβαίνει τα 2 500 kg, που δεν πληρούν τις τεχνικές διατάξεις του τμήματος 3 του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού·
- β) κατηγορίας N_1 προερχόμενα από την κατηγορία M_1 και μέγιστης μάζας που δεν υπερβαίνει τα 2 500 kg, που δεν πληρούν τις τεχνικές διατάξεις του τμήματος 3 του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού.

8. Με ισχύ από τις 24 Αυγούστου 2019, οι εθνικές αρχές θεωρούν, για λόγους προστασίας των πεζών, τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης ως μη ισχύοντα πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση και τη θέση σε λειτουργία των κάτωθι νέων οχημάτων:

- α) κατηγορίας M_1 , μέγιστης μάζας που δεν υπερβαίνει τα 2 500 kg, που δεν πληρούν τις τεχνικές διατάξεις του τμήματος 3 του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού,
- β) κατηγορίας N_1 , που δεν πληρούν τις τεχνικές διατάξεις του τμήματος 3 του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού.

9. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 1 έως 8 του παρόντος άρθρου και υπό την προϋπόθεση της έναρξης ισχύος των μέτρων που έχουν θεσπισθεί δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 6, ύστερα από αίτημα του κατασκευαστή, οι εθνικές αρχές δεν μπορούν, για λόγους προστασίας των πεζών, να αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου για νέο τύπο οχήματος ή να απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε λειτουργία νέου οχήματος, εφόσον το εν λόγω όχημα πληροί τις τεχνικές διατάξεις που προβλέπονται στα τμήματα 3 ή 4 του παραρτήματος Ι.

Άρθρο 10**Εφαρμογή συστημάτων μετωπικής προστασίας**

1. Οι εθνικές αρχές αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου για νέο τύπο οχήματος στο οποίο έχει τοποθετηθεί σύστημα μετωπικής προστασίας ή έγκριση τύπου ΕΚ για χωριστή τεχνική μονάδα νέου τύπου συστήματος μετωπικής προστασίας, εάν δεν πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στα τμήματα 5 και 6 του παραρτήματος Ι.
2. Οι εθνικές αρχές θεωρούν τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης ότι δεν είναι πλέον έγκυρα για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, για λόγους που συνδέονται με τα συστήματα μετωπικής προστασίας, και απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση και τη θέση σε λειτουργία νέων οχημάτων που δεν πληρούν τις απαιτήσεις που προβλέπονται στα τμήματα 5 και 6 του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού.
3. Οι απαιτήσεις που ορίζονται στα τμήματα 5 και 6 του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού ισχύουν για συστήματα μετωπικής προστασίας που διατίθενται ως χωριστές τεχνικές μονάδες, για τους σκοπούς του άρθρου 28 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

Άρθρο 11**Συστήματα αποφυγής συγκρούσεων**

1. Μετά από αξιολόγηση της Επιτροπής, οχήματα εξοπλισμένα με συστήματα αποφυγής συγκρούσεων μπορούν να μην υποχρεούνται να πληρούν τις απαιτήσεις δοκιμών που προβλέπονται στα τμήματα 2 και 3 του παραρτήματος Ι προκειμένου να λάβουν έγκριση τύπου ΕΚ ή εθνική έγκριση τύπου για τύπο οχήματος όσον αφορά την προστασία των πεζών ή προκειμένου να πωληθούν, να ταξινομηθούν ή να τεθούν σε λειτουργία.
 2. Η Επιτροπή υποβάλλει την αξιολόγηση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, συνοδευόμενη από προτάσεις για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού, εάν ενδείκνυται.
- Οιαδήποτε προτεινόμενα μέτρα εξασφαλίζουν επίπεδα προστασίας τουλάχιστον ανάλογα, σε ό,τι αφορά την πραγματική αποτελεσματικότητα, με εκείνα που προβλέπονται στα τμήματα 2 και 3 του παραρτήματος Ι.

Άρθρο 12**Παρακολούθηση**

1. Οι εθνικές αρχές παρέχουν στην Επιτροπή τα αποτελέσματα της παρακολούθησης που μνημονεύεται στα σημεία 2.2, 2.4 και 3.2 του παραρτήματος Ι σε ετήσια βάση και το αργότερο έως τις 28 Φεβρουαρίου του έτους που έπεται του έτους εξαγωγής τους.

Η απαίτηση παροχής των εν λόγω αποτελεσμάτων παύει να ισχύει από τις 24 Φεβρουαρίου 2014.

2. Η Επιτροπή, βασιζόμενη στα αποτελέσματα της παρακολούθησης που πραγματοποιείται σύμφωνα με τα σημεία 2.2, 2.4 και 3.2 του παραρτήματος Ι, εκδίδει, κατά περίπτωση, μέτρα εκτέλεσης.

Τα μέτρα αυτά, τα οποία έχουν ως αντικείμενο τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων, με τη συμπλήρωσή του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 40 παράγραφος 2 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

3. Η Επιτροπή, ενεργώντας με βάση τις σχετικές πληροφορίες που ανακοινώθηκαν από τις αρχές έγκρισης και τα ενδιαφερόμενα μέρη, καθώς και με βάση ανεξάρτητες μελέτες, παρακολουθεί τις τεχνικές εξελίξεις στο πεδίο των αυξημένων απαιτήσεων παθητικής ασφάλειας, το σύστημα υποβοήθησης πέδησης και άλλες τεχνολογίες ενεργητικής ασφάλειας, που ενδέχεται να προσφέρουν ενισχυμένη προστασία στους ανεπαρκώς προστατευόμενους χρήστες των οδών.

4. Έως τις 24 Φεβρουαρίου 2014, η Επιτροπή επανεξετάζει τη σκοπιμότητα και την εφαρμογή ενδεχόμενων τέτοιων βελτιωμένων απαιτήσεων παθητικής ασφάλειας. Επανεξετάζει τη λειτουργία του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τη χρήση και την αποτελεσματικότητα του συστήματος υποβοήθησης πέδησης και άλλων τεχνολογιών ενεργητικής ασφάλειας.

5. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο που συνοδεύεται από σχετικές προτάσεις, κατά περίπτωση.

Άρθρο 13**Κυρώσεις**

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις διατάξεις για τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού από τους κατασκευαστές και λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις εν λόγω διατάξεις στην Επιτροπή μέχρι τις 24 Αυγούστου 2010 και της κοινοποιούν επίσης αμελλητί κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τις επηρεάζει.

2. Οι τύποι παραβάσεων που υπόκεινται σε κυρώσεις περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα εξής:

- α) την υποβολή ψευδών δηλώσεων στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης ή των διαδικασιών που οδηγούν σε ανάκληση·
- β) την παραποίηση των αποτελεσμάτων των δοκιμών για την έγκριση τύπου·
- γ) την απόκρυψη στοιχείων ή τεχνικών προδιαγραφών που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην ανάκληση ή την απόσυρση της έγκρισης τύπου·
- δ) την άρνηση παροχής πρόσβασης σε πληροφορίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV**ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ****Άρθρο 14****Τροποποιήσεις στην οδηγία 2007/46/ΕΚ**

Η οδηγία 2007/46/ΕΟΚ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα V του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 15

Κατάργηση

Οι οδηγίες 2003/102/ΕΚ και 2005/66/ΕΚ καταργούνται με ισχύ από την ημερομηνία που προβλέπεται στη δεύτερη παράγραφο του άρθρου 16 του παρόντος κανονισμού.

Οι παραπομπές στις καταργούμενες οδηγίες λογίζονται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Στρασβούργο, 14 Ιανουαρίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
H.-G. PÖTTERING

Άρθρο 16

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από τις 24 Νοεμβρίου 2009, με εξαίρεση το άρθρο 4 παράγραφος 6 και το άρθρο 9 παράγραφος 9, που εφαρμόζονται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος και το άρθρο 9 παράγραφοι 2 έως 8 που εφαρμόζεται από τις εκεί αναφερόμενες ημερομηνίες.

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
A. VONDRA

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

- Παράρτημα I Τεχνικές διατάξεις για τη δοκιμή οχημάτων και συστημάτων μετωπικής προστασίας
- Παράρτημα II Υποδείγματα δελτίων πληροφοριών που πρέπει να παρέχει ο κατασκευαστής
- Μέρος 1 Έγγραφο πληροφοριών για την έγκριση τύπου ΕΚ οχήματος όσον αφορά την προστασία των πεζών
- Μέρος 2 Έγγραφο πληροφοριών για την έγκριση τύπου ΕΚ οχήματος όσον αφορά την τοποθέτηση συστήματος μετωπικής προστασίας
- Μέρος 3 Έγγραφο πληροφοριών για την έγκριση τύπου ΕΚ συστήματος μετωπικής προστασίας παρεχομένου ως χωριστή τεχνική μονάδα
- Παράρτημα III Υποδείγματα των πιστοποιητικών έγκρισης τύπου ΕΚ
- Μέρος 1 Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ για την έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά την προστασία των πεζών
- Μέρος 2 Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ για την έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά την τοποθέτηση συστήματος μετωπικής προστασίας
- Μέρος 3 Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ για την έγκριση τύπου συστήματος μετωπικής προστασίας που διατίθεται ως χωριστή τεχνική μονάδα
- Παράρτημα IV Σήμανση έγκρισης τύπου ΕΚ
- Προσάρτημα Υπόδειγμα του σήματος έγκρισης τύπου ΕΚ
- Παράρτημα V Τροποποιήσεις στην οδηγία 2007/46/ΕΚ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Τεχνικές διατάξεις για τη δοκιμή οχημάτων και συστημάτων μετωπικής προστασίας

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:
 - 1.1. «Το πρόσθιο άκρο του καπό» είναι το πρόσθιο τμήμα της ανώτερης εξωτερικής δομής περιλαμβανομένων του καλύμματος του κινητήρα και των φτερών, των ανώτερων και πλευρικών τμημάτων του περιβλήματος του προβολέα και τυχόν άλλων προσαρτημάτων.
 - 1.2. «Γραμμική αναφοράς πρόσθιου άκρου του καπό», είναι το γεωμετρικό ίχνος των σημείων επαφής μεταξύ επίπεδης επιφάνειας μήκους 1 000 mm και της πρόσθιας επιφάνειας του καλύμματος κινητήρα, όταν η επίπεδη επιφάνεια, σε θέση παράλληλη προς το κατακόρυφο διάμηκες επίπεδο του οχήματος και με κλίση προς τα πίσω 50° και με το κατώτερο άκρο της σε ύψος 600 mm υπεράνω του εδάφους, μετατοπίζεται πλαγίως και σε επαφή με το πρόσθιο άκρο του καλύμματος κινητήρα. Για οχήματα των οποίων η ανώτερη επιφάνεια του καλύμματος κινητήρα έχει κλίση περίπου 50°, ούτως ώστε η επίπεδη επιφάνεια να έρχεται σε συνεχή επαφή ή να έχει πολλά σημεία επαφής αντί για ένα, η γραμμική αναφοράς καθορίζεται με την επίπεδη επιφάνεια κεκλιμένη προς τα πίσω υπό γωνία 40°. Για οχήματα τέτοιου σχήματος ώστε το κάτω μέρος της επίπεδης επιφάνειας να έρχεται πρώτο σε επαφή, η επαφή αυτή θεωρείται ότι είναι η γραμμική αναφοράς του πρόσθιου άκρου του καλύμματος κινητήρα στην εν λόγω πλάγια θέση. Για οχήματα τέτοιου σχήματος ώστε το ανώτερο μέρος του ευθύγραμμου άκρου να έρχεται πρώτο σε επαφή, τότε το γεωμετρικό ίχνος της απόστασης περιτύλιξης 1 000 mm χρησιμοποιείται ως γραμμική αναφοράς του πρόσθιου άκρου του καλύμματος κινητήρα στην εν λόγω πλάγια θέση. Εάν το άνω άκρο του προφυλακτήρα έρχεται σε επαφή με την επίπεδη επιφάνεια στη διάρκεια της διαδικασίας αυτής, θεωρείται επίσης ως γραμμική αναφοράς του πρόσθιου άκρου του καλύμματος κινητήρα για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού.
 - 1.3. «Απόσταση περιτύλιξης 1 000 mm», είναι το γεωμετρικό ίχνος που περιγράφεται στην πρόσθια ανώτερη επιφάνεια από το ένα άκρο εύκαμπτης ταινίας μήκους 1 000 mm, όταν βρίσκεται σε κατακόρυφο επίπεδο στο πρόσθιο και στο οπίσθιο μέρος του οχήματος και μετατοπίζεται πλαγίως κατά μήκος του πρόσθιου μέρους του καλύμματος κινητήρα και του προφυλακτήρα. Η ταινία κρατείται τεντωμένη καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας, με το ένα άκρο σε επαφή με το έδαφος, κατακόρυφα κάτω από την πρόσθια επιφάνεια του προφυλακτήρα, και με το άλλο άκρο σε επαφή με την πρόσθια ανώτερη επιφάνεια. Το όχημα βρίσκεται στην κανονική θέση πορείας.
 - 1.4. «Άνω μέρος του καπό» είναι η εξωτερική δομή η οποία περιλαμβάνει την ανώτερη επιφάνεια όλων των εξωτερικών δομών εκτός του αλεξινέμου, των κολόνων Α και των δομών προς το πίσω μέρος αυτών· επομένως, περιλαμβάνει, χωρίς όμως να περιορίζεται σε αυτά, το κάλυμμα κινητήρα, τα φτερά, τους νεροχύτες, τον άξονα του καθαρστήρα και το κατώτερο πλαίσιο του αλεξινέμου.
 - 1.5. «Πρόσθια ανώτερη επιφάνεια» είναι η εξωτερική δομή η οποία περιλαμβάνει την ανώτερη επιφάνεια όλων των εξωτερικών δομών εκτός του αλεξινέμου, των κολόνων Α και των δομών προς το πίσω μέρος αυτών.
 - 1.6. «Επίπεδο αναφοράς εδάφους» είναι το οριζόντιο επίπεδο παράλληλο προς το επίπεδο του εδάφους, που αποτελεί το επίπεδο εδάφους για όχημα τοποθετημένο σε στάση επί επίπεδης επιφάνειας, με το χειρόφρενο ενεργοποιημένο, με το όχημα τοποθετημένο στην κανονική θέση πορείας.
 - 1.7. «Κανονική θέση πορείας» είναι η θέση του οχήματος σε κατάσταση λειτουργίας ευρισκομένου επί του εδάφους, με τα λάστιχα φουσκωμένα στις συνιστώμενες πιέσεις, τους πρόσθιους τροχούς σε θέση πορείας προς τα εμπρός, με όλα τα υγρά που είναι απαραίτητα για τη λειτουργία του οχήματος σε μέγιστη περιεκτικότητα, με όλον τον κανονικό εξοπλισμό όπως προβλέπεται από τον κατασκευαστή του οχήματος, με μάζα 75 kg τοποθετημένη στη θέση του οδηγού και με μάζα 75 kg τοποθετημένη στο πρόσθιο κάθισμα επιβάτη και με την ανάρτηση ρυθμισμένη για ταχύτητα οδήγησης 40 km/h ή 35 km/h υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας που καθορίζονται από τον κατασκευαστή (ειδικά για οχήματα με ενεργό ανάρτηση ή διάταξη αυτόματης οριζοντίωσης).
 - 1.8. «Αλεξίνεμο» είναι η πρόσθια υάλινη επιφάνεια του οχήματος που πληροί όλες τις σχετικές απαιτήσεις του παραρτήματος Ι της οδηγίας 77/649/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Σεπτεμβρίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στο οπτικό πεδίο του οδηγού των οχημάτων με κινητήρα ⁽¹⁾.
 - 1.9. «Κριτήριο επίδοσης για την κεφαλή (ΚΕΚ)» είναι ο υπολογισμός, σε μια δεδομένη χρονική περίοδο, της μέγιστης επιτάχυνσης που σημειώνεται κατά τη διάρκεια της πρόσκρουσης. Το ΚΕΚ υπολογίζεται από τη συνισταμένη των μετρήσεων χρόνου του επιταχυνσιόμετρου ως η μέγιστη τιμή (εξαρτώμενη από το t_1 και το t_2) της εξίσωσης:

$$HPC = \left[\frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_1}^{t_2} a \, dt \right]^{2,5} (t_2 - t_1)$$

όπου «a» είναι η προκύπτουσα επιτάχυνση ως πολλαπλάσιο του «g» και t_1 και t_2 είναι οι δύο χρονικές στιγμές (σε δευτερόλεπτα) κατά τη διάρκεια της πρόσκρουσης, που καθορίζουν την έναρξη και το τέλος της καταγραφής για την οποία η τιμή του ΚΕΚ είναι μέγιστη. Οι τιμές του ΚΕΚ για τις οποίες το χρονικό διάστημα ($t_1 - t_2$) είναι μεγαλύτερο των 15 ms αγνοούνται για τους σκοπούς του υπολογισμού της μέγιστης τιμής.

(¹) ΕΕ L 267 της 19.10.1977, σ. 1.

- 1.10. «Ακτίνα καμπυλότητας», είναι η ακτίνα του τόξου ενός κύκλου που προσεγγίζει το περισσότερο δυνατόν τη στρογγυλεμένη μορφή του υπό εξέταση κατασκευαστικού στοιχείου.
2. Απαιτείται η διεξαγωγή των ακόλουθων δοκιμών στα οχήματα:
- 2.1. Δοκιμή ομοιώματος ποδιού προς προφυλακτήρα.
- Απαιτείται η εκτέλεση μιας από τις ακόλουθες δοκιμές:
- α) Δοκιμή ομοιώματος κάτω μέρους ποδιού προς προφυλακτήρα:
- Η δοκιμή εκτελείται με ταχύτητα πρόσκρουσης 40 km/h. Η μέγιστη δυναμική γωνία κάμψης του γόνατος δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 21,0°, 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 200 g.
- β) Δοκιμή ομοιώματος άνω μέρους ποδιού προς προφυλακτήρα:
- Η δοκιμή εκτελείται με ταχύτητα πρόσκρουσης 40 km/h. Το στιγμιαίο άθροισμα των δυνάμεων κρούσης ως προς το χρόνο δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 7, 5 kN και η ροπή κάμψης επί του κρουστικού εκκρεμούς της δοκιμής τα 510 Nm.
- 2.2. Δοκιμή ομοιώματος άνω μέρους ποδιού προς πρόσθιο άκρο καλύμματος κινητήρα:
- Η δοκιμή εκτελείται με ταχύτητα πρόσκρουσης 40 km/h. Το στιγμιαίο άθροισμα των δυνάμεων κρούσης ως προς το χρόνο δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 5, 0 kN και η ροπή κάμψης επί του κρουστικού εκκρεμούς της δοκιμής θα καταγράφεται και θα συγκρίνεται προς μία δυνατή τιμή αναφοράς 300 Nm.
- Η εν λόγω δοκιμή εκτελείται αποκλειστικά για λόγους παρακολούθησης με πλήρη καταγραφή των αποτελεσμάτων.
- 2.3. Δοκιμή ομοιώματος κεφαλής παιδιού/μικρόσωμου ενήλικου προς άνω επιφάνεια καπό:
- Η δοκιμή εκτελείται με ταχύτητα πρόσκρουσης 35 km/h με κρουστικό εκκρεμές δοκιμής βάρους 3,5 kg. Το ΚΕΚ δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 1 000 για τα 2/3 της επιφάνειας του καλύμματος που υποβάλλεται σε δοκιμή και τα 2 000 για το υπολειπόμενο 1/3 της επιφάνειας του καλύμματος που υποβάλλεται σε δοκιμή.
- 2.4. Δοκιμή ομοιώματος κεφαλής ενήλικου προς αλεξήνεμο:
- Η δοκιμή εκτελείται με ταχύτητα πρόσκρουσης 35 km/h με κρουστικό εκκρεμές δοκιμής βάρους 4, 8 kg. Το ΚΕΚ θα καταγράφεται και θα συγκρίνεται με την τιμή αναφοράς 1 000.
- Η εν λόγω δοκιμή εκτελείται αποκλειστικά για λόγους παρακολούθησης με πλήρη καταγραφή των αποτελεσμάτων.
3. Απαιτείται η διεξαγωγή των ακόλουθων δοκιμών στα οχήματα:
- 3.1. Δοκιμή ομοιώματος ποδιού προς προφυλακτήρα:
- Απαιτείται η εκτέλεση μιας από τις ακόλουθες δοκιμές:
- α) Δοκιμή ομοιώματος κάτω μέρους ποδιού προς προφυλακτήρα:
- Η δοκιμή εκτελείται με ταχύτητα πρόσκρουσης 40 km/h. Η μέγιστη δυναμική γωνία κάμψης του γόνατος δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 19,0°, 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 170 g.
- Επιπλέον, ο κατασκευαστής μπορεί να ορίσει το μέγιστο πλάτος της δοκιμής προφυλακτήρα έως 264 mm συνολικά, όταν η επιτάχυνση που μετράται στο άνω άκρο της κνήμης δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 250 g.
- β) Δοκιμή ομοιώματος άνω μέρους ποδιού προς προφυλακτήρα:
- Η δοκιμή εκτελείται με ταχύτητα πρόσκρουσης 40 km/h. Το στιγμιαίο άθροισμα των δυνάμεων κρούσης ως προς το χρόνο δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 7, 5 kN και η ροπή κάμψης επί του κρουστικού εκκρεμούς της δοκιμής τα 510 Nm.

- 3.2. Δοκιμή ομοιώματος άνω μέρους ποδιού προς πρόσθιο άκρο καλύμματος κινητήρα:
- Η δοκιμή εκτελείται με ταχύτητα κρούσης μέχρι 40 km/h. Το στιγμιαίο άθροισμα των δυνάμεων πρόσκρουσης ως προς το χρόνο δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 5,0 kN και η ροπή κάμψης επί του κρουστικού εκκρεμούς θα καταγράφεται και θα συγκρίνεται με την τιμή αναφοράς 300 Nm.
- Η εν λόγω δοκιμή εκτελείται αποκλειστικά για λόγους παρακολούθησης με πλήρη καταγραφή των αποτελεσμάτων.
- 3.3. Δοκιμή ομοιώματος κεφαλής παιδιού/μικρόσωμου ενήλικου προς άνω επιφάνεια καλύμματος κινητήρα:
- Η δοκιμή εκτελείται με ταχύτητα κρούσης 35 km/h με τη βοήθεια κρουστικού εκκρεμούς βάρους 3,5 kg. Το ΚΕΚ συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του σημείου 3.5.
- 3.4. Δοκιμή ομοιώματος κεφαλής ενήλικου προς κάλυμμα κινητήρα:
- Η δοκιμή εκτελείται με ταχύτητα πρόσκρουσης 35 km/h με τη βοήθεια κρουστικού εκκρεμούς βάρους 4,5 kg. Το ΚΕΚ συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του σημείου 3.5.
- 3.5. Το ΚΕΚ που καταγράφεται δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 1 000 για το ήμισυ της επιφάνειας δοκιμής ομοιώματος κεφαλής παιδιού και, επιπλέον, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 1 000 για τα 2/3 της συνδυασμένης επιφάνειας δοκιμής των ομοιωμάτων κεφαλής παιδιού και ενήλικου. Το ΚΕΚ για τις υπόλοιπες επιφάνειες δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 1 700 και για τα δύο ομοιώματα κεφαλής.
4. Απαιτείται η διεξαγωγή των ακόλουθων δοκιμών στα οχήματα:
- 4.1. Δοκιμή αναφοράς για τον προσδιορισμό του σημείου λειτουργίας του συστήματος κατά το οποίο ενεργοποιείται το σύστημα αντιμεπλοκής των τροχών κατά την πέδηση (ABS).
- 4.2. Δοκιμή για την επαλήθευση της σωστής ενεργοποίησης της λειτουργίας του συστήματος ενίσχυσης πέδησης, έτσι ώστε να εφαρμόζονται τα χαρακτηριστικά της μέγιστης δυνατής επιβράδυνσης του οχήματος.
5. Απαιτείται η διεξαγωγή των ακόλουθων δοκιμών στα συστήματα μετωπικής προστασίας (ΣΜΠ):
- 5.1. Βάσει των παραγράφων 5.1.1 ή 5.1.2, πρέπει να εκτελείται μία από τις ακόλουθες δοκιμές ομοιώματος ποδιού:
- 5.1.1. Δοκιμή ομοιώματος κάτω μέρους ποδιού προς ΣΜΠ:
- Όλες οι δοκιμές εκτελούνται με ταχύτητα πρόσκρουσης 40 km/h.
- 5.1.1.1. Για ένα ΣΜΠ που έχει έγκριση ότι είναι κατάλληλο για οχήματα που πληρούν τις απαιτήσεις του τμήματος 2, η μέγιστη δυναμική γωνία κάμψης του γόνατος δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 21,0°, 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 200 g.
- 5.1.1.2. Για ένα ΣΜΠ που έχει έγκριση ότι τοποθετείται σε οχήματα που πληρούν τις απαιτήσεις του τμήματος 3, η μέγιστη δυναμική γωνία κάμψης του γόνατος δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 19,0°, 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 170 g.
- 5.1.1.3. Για ένα ΣΜΠ που έχει έγκριση ότι είναι κατάλληλο μόνο για οχήματα που πληρούν τις απαιτήσεις του τμήματος 2 ή του τμήματος 3, οι απαιτήσεις δοκιμών που ορίζονται στα σημεία 5.1.1.1 και 5.1.1.2, μπορούν να αντικατασταθούν από τις απαιτήσεις δοκιμών που ορίζονται στο σημείο 5.1.1.3.1 ή στο σημείο 5.1.1.3.2.
- 5.1.1.3.1. Η μέγιστη δυναμική γωνία κάμψης του γόνατος δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 24,0°, η μέγιστη δυναμική μετατόπιση διάτμησης του γόνατος δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 7,5 mm, και η επιτάχυνση που μετράται στο άνω άκρο της κνήμης δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 215 g.
- 5.1.1.3.2. Στο όχημα πραγματοποιούνται δύο δοκιμές, δηλαδή μία δοκιμή με εγκατεστημένο ΣΜΠ και μία δοκιμή χωρίς το ΣΜΠ. Κάθε ζεύγος δοκιμών πραγματοποιείται σε ομοιόμορφες τοποθεσίες, μετά από συμφωνία με την αρμόδια αρχή έγκρισης. Καταγράφονται οι τιμές για τη μέγιστη δυναμική γωνία κάμψης του γόνατος, τη μέγιστη δυναμική μετατόπιση διάτμησης του γόνατος και την επιτάχυνση που μετράται στο άνω άκρο της κνήμης. Σε κάθε περίπτωση, η τιμή που καταγράφεται για το όχημα με εγκατεστημένο σύστημα μετωπικής προστασίας δεν πρέπει να υπερβαίνει το 90 % της τιμής που καταγράφεται για το όχημα χωρίς το σύστημα μετωπικής προστασίας.

- 5.1.2. Δοκιμή ομοιώματος άνω μέρους ποδιού προς ΣΜΠ:
- Όλες οι δοκιμές εκτελούνται με ταχύτητα πρόσκρουσης 40 km/h.
- 5.1.2.1. Το στιγμιαίο άθροισμα των δυνάμεων κρούσης ως προς το χρόνο δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 7,5 kN και η ροπή κάμψης επί του κρουστικού εκκρεμούς της δοκιμής τα 510 Nm.
- 5.1.2.2. Για ένα ΣΜΠ που έχει έγκριση ότι είναι κατάλληλο μόνο για οχήματα που δεν πληρούν τις απαιτήσεις του τμήματος 2 ή του τμήματος 3, οι απαιτήσεις δοκιμών που ορίζονται στα σημεία 5.1.2.1. μπορούν να αντικατασταθούν από τις απαιτήσεις δοκιμών που ορίζονται στο σημείο 5.1.2.2.1 ή στο σημείο 5.1.2.2.2.
- 5.1.2.2.1. Το στιγμιαίο άθροισμα των δυνάμεων κρούσης ως προς το χρόνο δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 9,4 kN και η ροπή κάμψης επί του κρουστικού εκκρεμούς της δοκιμής τα 640 Nm.
- 5.1.2.2.2. Στο όχημα πραγματοποιούνται δύο δοκιμές, δηλαδή μία δοκιμή με εγκατεστημένο ΣΜΠ και μία δοκιμή χωρίς το ΣΜΠ. Κάθε ζεύγος δοκιμών πραγματοποιείται σε ομοιόμορφες τοποθεσίες, μετά από συμφωνία με την αρμόδια αρχή δοκιμής. Καταγράφονται οι τιμές για τη μέγιστη δυναμική γωνία κάμψης του γόνατος, τη μέγιστη δυναμική μετατόπιση διάτμησης του γόνατος και την επιτάχυνση που μετράται στο άνω άκρο της κνήμης. Σε κάθε περίπτωση, η τιμή που καταγράφεται για το όχημα με εγκατεστημένο σύστημα μετωπικής προστασίας δεν πρέπει να υπερβαίνει το 90 % της τιμής που καταγράφεται για το όχημα χωρίς το σύστημα μετωπικής προστασίας.
- 5.2. Ομοίωμα άνω μέρους ποδιού προς πρόσθιο άκρο ΣΜΠ
- Το στιγμιαίο άθροισμα των δυνάμεων πρόσκρουσης ως προς τον χρόνο, προς το άνω και το κάτω μέρος του κρουστικού εκκρεμούς, δεν θα πρέπει να υπερβαίνει πιθανή τιμή στόχου 5,0 kN και η ροπή κάμψης επί του κρουστικού εκκρεμούς της δοκιμής δεν θα πρέπει να υπερβαίνει πιθανή τιμή στόχου 300 Nm. Τα δύο αποτελέσματα καταγράφονται για λόγους παρακολούθησης.
- 5.3. Δοκιμή ομοιώματος κεφαλής παιδιού/μικρόσωμου ενήλικου προς ΣΜΠ
- Η δοκιμή πραγματοποιείται με ταχύτητα πρόσκρουσης 35 km/h με τη χρήση ομοιώματος κεφαλής κρουστικού εκκρεμούς 3,5 kg για παιδί/μικρόσωμο ενήλικο. Το ΚΕΚ, που υπολογίζεται από τη συνισταμένη των μετρήσεων χρόνου του επιταχυνσιομέτρου, δεν πρέπει να υπερβαίνει την τιμή 1 000 σε κάθε περίπτωση.
6. Διατάξεις για την κατασκευή και την εγκατάσταση ΣΜΠ:
- 6.1. Οι ακόλουθες απαιτήσεις ισχύουν ομοίως για τα ΣΜΠ που έχουν τοποθετηθεί σε νέα οχήματα και τα ΣΜΠ που διατίθενται ως χωριστές τεχνικές μονάδες για τοποθέτηση σε συγκεκριμένα οχήματα.
- 6.1.1. Τα κατασκευαστικά στοιχεία του ΣΜΠ πρέπει να είναι σχεδιασμένα κατά τρόπον ώστε όλες οι άκαμπτες επιφάνειες που μπορούν να έρθουν σε επαφή με μια σφαίρα διαμέτρου 100 mm να έχουν ακτίνα καμπυλότητας τουλάχιστον 5 mm.
- 6.1.2. Η συνολική μάζα του ΣΜΠ, συμπεριλαμβανομένων των υποστηρίγμάτων και στερεώσεων, δεν πρέπει να υπερβαίνει το 1,2 % της μέγιστης μάζας του οχήματος για το οποίο έχει σχεδιαστεί, με ανώτατο όριο τα 18 kg.
- 6.1.3. Το ύψος του ΣΜΠ, όταν τοποθετείται σε όχημα, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 50 mm πάνω από τη γραμμή αναφοράς πρόσθιου άκρου του καλύμματος κινητήρα.
- 6.1.4. Το ΣΜΠ δεν πρέπει να αυξάνει το πλάτος του οχήματος στο οποίο έχει τοποθετηθεί. Εάν το συνολικό πλάτος του συστήματος μετωπικής προστασίας (ΣΜΠ) υπερβαίνει κατά 75 % το πλάτος του οχήματος, τα άκρα του ΣΜΠ πρέπει να είναι κυρτωμένα προς την εξωτερική επιφάνεια ώστε να μειώνεται ο κίνδυνος αγκίστρωσης. Η απαίτηση αυτή θεωρείται ότι πληρούται είτε εφόσον το ΣΜΠ βρίσκεται μέσα σε φάνωμα ή ενσωματωμένο στο αμάξωμα είτε εφόσον το άκρο του ΣΜΠ είναι στραμμένο έτσι ώστε να μην μπορεί να έλθει σε επαφή με σφαίρα διαμέτρου 100 mm και το διάστημα μεταξύ του άκρου του ΣΜΠ και του περιβάλλοντος αμαξώματος να μην υπερβαίνει τα 20 mm.
- 6.1.5. Με την επιφύλαξη του σημείου 6.1.4, το διάστημα μεταξύ των κατασκευαστικών στοιχείων του ΣΜΠ και της εξωτερικής επιφάνειας του οχήματος κάτω από το σύστημα αυτό δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 80 mm. Τα κατά τόπους κενά στο γενικό περίγυρο του αμαξώματος που ευρίσκεται από κάτω (όπως ανοίγματα σε εσχάρες, σημεία εισαγωγής αέρα κ.λπ.) δεν λαμβάνονται υπόψη.
- 6.1.6. Σε οποιοδήποτε πλευρικό σημείο του οχήματος, και για να διαφυλαχθούν τα οφέλη του προφυλακτήρα του οχήματος, η κατά μήκος απόσταση μεταξύ του πλέον πρόσθιου μέρους του προφυλακτήρα και του πλέον πρόσθιου τμήματος του ΣΜΠ δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 50 mm.
- 6.1.7. Το ΣΜΠ δεν πρέπει να μειώνει σημαντικά την αποτελεσματικότητα του προφυλακτήρα. Η απαίτηση αυτή θεωρείται ότι πληρούται εφόσον υπάρχουν το πολύ δύο κατακόρυφα κατασκευαστικά στοιχεία και κανένα οριζόντιο κατασκευαστικό στοιχείο του ΣΜΠ εμπρός από τον προφυλακτήρα.

- 6.1.8. Το ΣΜΠ δεν μπορεί να έχει κλίση προς τα εμπρός από την κατακόρυφο. Τα άνω τμήματα του ΣΜΠ 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 όταν αφαιρεθεί το ΣΜΠ.
- 6.1.9. Η τήρηση των απαιτήσεων που αφορούν την έγκριση του τύπου οχήματος, δεν πρέπει να επηρεάζεται από την τοποθέτηση του ΣΜΠ.
7. Κατά παρέκκλιση από τα τμήματα 2, 3 και 5, η αρμόδια για την έγκριση αρχή μπορεί να θεωρήσει ότι οι απαιτήσεις οποιασδήποτε από τις δοκιμές που αναφέρονται στα εν λόγω τμήματα πληρούνται από άλλη ισοδύναμη δοκιμή που πραγματοποιείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις άλλης δοκιμής δυνάμει του παρόντος παραρτήματος.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Υποδείγματα δελτίων πληροφοριών που πρέπει να παρέχει ο κατασκευαστής

Μέρος 1

Δελτίο πληροφοριών σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΚ οχήματος όσον αφορά την προστασία των πεζών.

Μέρος 2

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

Μέρος 3

Δελτίο πληροφοριών σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΚ συστήματος μετωπικής προστασίας που διατίθεται ως χωριστή τεχνική μονάδα.

ΜΕΡΟΣ 1

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Έγγραφο πληροφοριών αριθ. ... για την έγκριση τύπου ΕΚ οχήματος όσον αφορά την προστασία των πεζών

Οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται, κατά περίπτωση, εις τριπλούν και περιλαμβάνουν πίνακα περιεχομένων. Τυχόν σχέδια πρέπει να υποβάλλονται σε κατάλληλη κλίμακα και με επαρκείς λεπτομέρειες σε μέγεθος Α4 ή σε φάκελο μορφής Α4. Τυχόν φωτογραφίες πρέπει να παρουσιάζουν επαρκείς λεπτομέρειες.

Αν τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες έχουν ηλεκτρονικώς ελεγχόμενες λειτουργίες, δίνονται πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις τους.

0. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή):

0.2. Τύπος:

0.2.1. Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) (εάν υπάρχει):

0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική σήμανση στο όχημα ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1. Σημείο σήμανσης:

0.4. Κατηγορία του οχήματος (-):

0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή:

0.8. Όνομα(-τα) και διεύθυνση(-εις) του (των) εργοστασίου(-ων) συναρμολόγησης:

0.9. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του εκπροσώπου του κατασκευαστή (εάν υπάρχει)

1. ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

1.1. Φωτογραφίες ή/και σχέδια αντιπροσωπευτικού οχήματος:

1.6. Θέση και διάταξη του κινητήρα:

9. ΑΜΑΞΩΜΑ

9.1. Τύπος αμαξώματος:

9.2. Χρησιμοποιούμενα υλικά και μέθοδοι κατασκευής:

9.2.3. Προστασία των πεζών

9.2.3.1. Υποβάλλεται αναλυτική περιγραφή, συμπεριλαμβανομένων φωτογραφιών και/ή σχεδίων, του οχήματος όσον αφορά το αμάξωμα, τις διαστάσεις, τις αντίστοιχες γραμμές αναφοράς και τα κατασκευαστικά στοιχεία του πρόσθιου μέρους του οχήματος (εσωτερικά και εξωτερικά). Η εν λόγω περιγραφή πρέπει να περιέχει λεπτομέρειες κάθε συστήματος ενεργητικής προστασίας που είναι εγκατεστημένο στο όχημα.

ΜΕΡΟΣ 2

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Έγγραφο πληροφοριών αριθ. ... για την έγκριση τύπου ΕΚ οχήματος όσον αφορά την τοποθέτηση συστήματος μετωπικής προστασίας

Οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται, κατά περίπτωση, εις τριπλούν και περιλαμβάνουν πίνακα περιεχομένων. Τυχόν σχέδια πρέπει να υποβάλλονται σε κατάλληλη κλίμακα και με επαρκείς λεπτομέρειες σε μέγεθος Α4 ή σε φάκελο μορφής Α4. Τυχόν φωτογραφίες πρέπει να παρουσιάζουν επαρκείς λεπτομέρειες.

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

0. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή):

0.2. Τύπος:

0.2.1. Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) (εάν υπάρχει):

0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική σήμανση στο όχημα ^(b) ⁽¹⁾

0.3.1. Σημείο σήμανσης:

0.4. Κατηγορία του οχήματος ^(c)

0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή:

0.7. Θέση και τρόπος τοποθέτησης του σήματος έγκρισης τύπου ΕΚ:

0.8. Όνομα(-τα) και διεύθυνση(-εις) του (των) εργοστασίου(-ων) συναρμολόγησης:

0.9. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του εκπροσώπου του κατασκευαστή (εάν υπάρχει):

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. Τεχνικά αποδεκτή μέγιστη μάζα έμφορτου οχήματος όπως δηλώνεται:

2.8.1. Κατανομή της ανωτέρω μάζας μεταξύ των αξόνων (ανώτατο και κατώτατο όριο):

9. ΑΜΑΞΩΜΑ

9.1. Τύπος αμαξώματος:

9.24. Σύστημα μετωπικής προστασίας

9.24.1. Γενική διεύθυνση (σχέδια ή φωτογραφίες) που δείχνει τη θέση και την προσάρτηση των συστημάτων μετωπικής προστασίας:

- 9.24.2. Σχέδια ή/και 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 βασικά, είναι δυνατόν να αντικατασταθούν για λόγους τεκμηρίωσης από φωτογραφίες, συνοδευόμενες εάν χρειάζεται από διαστασιολογημένες λεπτομέρειες ή/και κείμενο:
- 9.24.3. Πλήρεις λεπτομέρειες των απαιτούμενων συνδέσεων και πλήρεις οδηγίες, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων ροπής στρέψης, για την τοποθέτηση:
- 9.24.4. Σχέδιο προφυλακτήρων:
- 9.24.5. Σχέδιο του ίχνους προβολής επί οριζοντίου επιπέδου στο μπροστινό άκρο του οχήματος:

ΜΕΡΟΣ 3

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Έγγραφο πληροφοριών αριθ. ... για την έγκριση τύπου ΕΚ συστήματος μετωπικής προστασίας παρεχόμενου ως χωριστή τεχνική μονάδα

Οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται, κατά περίπτωση, εις τριπλούν και περιλαμβάνουν πίνακα περιεχομένων. Τυχόν σχέδια πρέπει να υποβάλλονται σε κατάλληλη κλίμακα και με επαρκείς λεπτομέρειες σε μέγεθος Α4 ή σε φάκελο μορφής Α4. Τυχόν φωτογραφίες πρέπει να παρουσιάζουν επαρκείς λεπτομέρειες.

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

0. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
 - 0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή):
 - 0.2. Τύπος:
 - 0.2.1. Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) (εάν υπάρχει):
 - 0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή:
 - 0.7. Θέση και μέθοδος τοποθέτησης του σήματος έγκρισης τύπου ΕΚ:
 - 0.8. Όνομα(-τα) και διεύθυνση(-εις) της (των) εγκαταστάσεων συναρμολόγησης:
 - 0.9. Όνομα και διεύθυνση του αντιπροσώπου του κατασκευαστή (εάν υπάρχει):
1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ
 - 1.1. Λεπτομερής τεχνική περιγραφή (συμπεριλαμβανομένων φωτογραφιών ή σχεδίων):
 - 1.2. Οδηγίες συναρμολόγησης και τοποθέτησης, συμπεριλαμβανομένων των απαιτούμενων ροπών στρέψης:
 - 1.3. Κατάλογος τύπων οχημάτων στους οποίους μπορεί να τοποθετηθεί:
 - 1.4. Τυχόν περιορισμοί χρήσης και προϋποθέσεις εγκατάστασης:

(^β) Εάν το μέσο αναγνώρισης του τύπου περιέχει χαρακτηριστές άσχετους προς την περιγραφή του τύπου του οχήματος, του κατασκευαστικού στοιχείου ή της διακριτής τεχνικής μονάδας που καλύπτονται από το παρόν δελτίο πληροφοριών, οι εν λόγω χαρακτηριστές συμβολίζονται στα έγγραφα με ερωτηματικό «?» (π.χ. ABC??123??).

(^γ) Όπως έχει καταχωριστεί σύμφωνα με τους ορισμούς που αναφέρονται στο τμήμα Α του παραρτήματος II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

(^δ) Διαγράφεται η περιττή ένδειξη (υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες δεν χρειάζεται διαγραφή, όταν υπάρχουν περισσότερες από μία καταχωρίσεις).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Υποδείγματα των πιστοποιητικών έγκρισης τύπου ΕΚ

Μέρος 1

Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ για την έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά την προστασία των πεζών.

Μέρος 2

Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ για την έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά την τοποθέτηση συστήματος μετωπικής προστασίας.

Μέρος 3

Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ για την έγκριση τύπου συστήματος μετωπικής προστασίας που διατίθεται ως χωριστή τεχνική μονάδα.

ΜΕΡΟΣ 1

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

μέγιστο μέγεθος: A4 (210 × 297 mm)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

ΣΦΡΑΓΙΔΑ ΕΚ Αρχή που χορηγεί την έγκριση τύπου

Κοινοποίηση που αφορά την

- έγκριση τύπου ΕΚ ⁽¹⁾
- επέκταση έγκρισης τύπου ΕΚ ⁽¹⁾
- απόρριψη έγκρισης τύπου ΕΚ ⁽¹⁾
- ανάκληση έγκρισης τύπου ΕΚ ⁽¹⁾

τύπου οχήματος σχετικά με την προστασία των πεζών

δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιανουαρίου 2009 όπως εφαρμόστηκε με ...

που τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. .../... ⁽²⁾

Αριθμός έγκρισης τύπου ΕΚ:

Λόγος επέκτασης:

ΤΜΗΜΑ I

- 0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή):
- 0.2. Τύπος:
 - 0.2.1. Εμπορική(-ές) επωνυμία(-ες) [εάν υπάρχει(-ουν)]:
- 0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική σήμανση στο όχημα ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Σημείο σήμανσης:
- 0.4. Κατηγορία του οχήματος ⁽⁴⁾:
- 0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή:
- 0.8. Όνομα(-τα) και διεύθυνση(-εις) του (των) εργοστασίου(-ων) συναρμολόγησης:
- 0.9. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του εκπροσώπου του κατασκευαστή (εάν υπάρχει):

ΤΜΗΜΑ II

1. Συμπληρωματικές πληροφορίες (κατά περίπτωση) (βλέπε προσθήκη)
2. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών:
3. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμής:
4. Αριθμός της έκθεσης δοκιμής:

⁽¹⁾ Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

⁽²⁾ Παρεμβάλλεται ο αριθμός του τροποποιούντος κανονισμού.

⁽³⁾ Εάν το μέσο αναγνώρισης του τύπου περιέχει χαρακτηριστές άσχετους προς την περιγραφή του τύπου του οχήματος, του κατασκευαστικού στοιχείου ή της διακριτής τεχνικής μονάδας που καλύπτονται από το παρόν δελτίο πληροφοριών, οι εν λόγω χαρακτηριστές συμβολίζονται στα έγγραφα με ερωτηματικό «?» (π.χ. ABC??123??).

⁽⁴⁾ Όπως καθορίζεται στο τμήμα Α του παραρτήματος II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

5. Παρατηρήσεις (ενδεχομένως) (βλέπε προσθήκη)
6. Τόπος:
7. Ημερομηνία:
8. Υπογραφή:

Συνημμένα: Πακέτο πληροφοριών.
Έκθεση δοκιμής.

Προσθήκη στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ αριθ. ... για την έγκριση τύπου οχήματος
όσον αφορά την προστασία των πεζών δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009

1. Συμπληρωματικές πληροφορίες
 - 1.1. Σύντομη περιγραφή του τύπου οχήματος, όσον αφορά τη δομή, τις διαστάσεις, τις γραμμές και τα συστατικά υλικά:
 - 1.2. Θέση του κινητήρα: εμπρός/πίσω/κέντρο ⁽¹⁾
 - 1.3. Κινητήριои τροχοί: πρόσθιοι: οπίσθιοι ⁽¹⁾
 - 1.4. Μάζα του οχήματος που υποβάλλεται σε δοκιμή [όπως ορίζεται σύμφωνα με το σημείο 1.7 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009]:
 - Πρόσθιος άξονας:
 - Οπίσθιος άξονας:
 - Σύνολο:
 - 1.5. Αποτελέσματα δοκιμών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009:
 - 1.5.1. Τμήμα 2 αποτελέσματα δοκιμών:

Δοκιμή	Καταγραφείσα τιμή		Επιτυχής/ ανεπιτυχής έκβαση ⁽¹⁾
Ομοίωμα κάτω μέρους ποδιού προς προφυλακτήρα (εάν εκτελείται δοκιμή)	Γωνία κάμψης	..... μοίρες	
	Δυναμική μετατόπιση	..... mm	
	Επιτάχυνση στην κνήμη	..... g	
Ομοίωμα άνω μέρους ποδιού προς προφυλακτήρα (εάν εκτελείται δοκιμή)	Αθροισμα δυνάμεων κρούσης	..... kN	
	Ροπή κάμψης	..... Nm	
Ομοίωμα άνω μέρους ποδιού προς πρόσθιο άκρο του καπό	Αθροισμα δυνάμεων κρούσης	..... kN	⁽²⁾
	Ροπή κάμψης	..... Nm	⁽²⁾
Ομοίωμα κεφαλής παιδιού/μικρόσωμου ενηλίκου (3,5 kg) προς του καπό	Τιμές ΚΕΚ στη ζώνη Α: [12 τιμές ⁽³⁾]		
	Τιμές ΚΕΚ στη ζώνη Β: [6 τιμές ⁽³⁾]		
Ομοίωμα κεφαλής ενηλίκου (4,8 kg) προς αλεξήνεμο	Τιμές ΚΕΚ [5 τιμές ⁽³⁾]		⁽²⁾

⁽¹⁾ Σύμφωνα με τις τιμές που ορίζονται στο παράρτημα Ι, τμήμα 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009.

⁽²⁾ Μόνο για τη διαδικασία παρακολούθησης.

⁽³⁾ Σύμφωνα με τη [νομοθεσία εφαρμογής] της Επιτροπής.

⁽¹⁾ Διαγράφεται ό, τι δεν ισχύει.

1.5.2. Τμήμα 3 αποτελέσματα δοκιμών:

Δοκιμή	Καταγραφείσα τιμή	Επιτυχής/ ανεπιτυχής έκβαση ⁽¹⁾
Ομοίωμα κάτω μέρους ποδιού προς προφυλακτήρα (εάν εκτελείται δοκιμή)	Γωνία κάμψης μοίρες	
	Δυναμική μετατόπιση mm	
	Επιτάχυνση στην κνήμη g	
Ομοίωμα άνω μέρους ποδιού προς προφυλακτήρα (εάν εκτελείται δοκιμή)	Άθροισμα δυνάμεων κρούσης kN	
	Ροπή κάμψης Nm	
Ομοίωμα άνω μέρους ποδιού προς πρόσθιο άκρο του καπό	Άθροισμα δυνάμεων κρούσης kN	⁽²⁾
	Ροπή κάμψης Nm	⁽²⁾
Ομοίωμα κεφαλής παιδιού/μικρόσωμου ενηλίκου (3,5 kg) προς άνω μέρος του καπό	Τιμές ΚΕΚ [9 τιμές ⁽³⁾]	
Ομοίωμα κεφαλής ενηλίκου (4,5 kg) προς άνω επιφάνεια καλύμματος κινητήρα	Τιμές ΚΕΚ [9 τιμές ⁽³⁾]	

⁽¹⁾ Σύμφωνα με τις τιμές που ορίζονται στο παράρτημα I, τμήμα 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009.

⁽²⁾ Μόνο για τη διαδικασία παρακολούθησης.

⁽³⁾ Σύμφωνα με τη νομοθεσία εφαρμογής της Επιτροπής.

Παρατηρήσεις: (π.χ., ισχύει για οχήματα με τιμόνι αριστερά και οχήματα με τιμόνι δεξιά)

1.5.3. Τμήμα 4 απαιτήσεις:

Λεπτομέρειες του παρεχόμενου συστήματος ενίσχυσης πέδησης ⁽¹⁾ .	
Παρατηρήσεις ⁽²⁾	

⁽¹⁾ Αναφέρατε λεπτομερώς τις μεθόδους λειτουργίας του συστήματος.

⁽²⁾ Αναφέρατε λεπτομερώς τις δοκιμές που ολοκληρώθηκαν για την επαλήθευση του συστήματος.

ΜΕΡΟΣ 2

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

μέγιστο μέγεθος: A4 (210 × 297 mm)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

ΣΦΡΑΓΙΔΑ ΕΚ Αρχή που χορηγεί την έγκριση τύπου

Κοινοποίηση που αφορά την

- έγκριση τύπου ΕΚ ⁽¹⁾
- επέκταση έγκρισης τύπου ΕΚ ⁽¹⁾
- απόρριψη έγκρισης τύπου ΕΚ ⁽¹⁾
- ανάκληση έγκρισης τύπου ΕΚ ⁽¹⁾

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

δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιανουαρίου 2009 όπως εφαρμόστηκε με ...

που τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. .../... ⁽²⁾

Αριθμός έγκρισης τύπου ΕΚ:

Λόγος επέκτασης:

ΤΜΗΜΑ Ι

- 0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή):
- 0.2. Τύπος:
 - 0.2.1. Εμπορική(-ές) ονομασία(-ες) (εάν υπάρχει):
- 0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική σήμανση στο όχημα ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Σημείο σήμανσης:
- 0.4. Κατηγορία του οχήματος ⁽⁴⁾:
- 0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή:
- 0.7. Θέση και τρόπος τοποθέτησης του σήματος έγκρισης τύπου ΕΚ:
- 0.8. Διεύθυνση(-εις) του (των) εργοστασίου(-ων) συναρμολόγησης:
- 0.9. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του εκπροσώπου του κατασκευαστή (εάν υπάρχει):

⁽¹⁾ Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

⁽²⁾ Παρεμβάλλεται ο αριθμός του τροποποιούντος κανονισμού.

⁽³⁾ Εάν το μέσο αναγνώρισης του τύπου περιέχει χαρακτηριστές άσχετους προς την περιγραφή του τύπου του οχήματος, του κατασκευαστικού στοιχείου ή της διακριτής τεχνικής μονάδας που καλύπτονται από το παρόν δελτίο πληροφοριών, οι εν λόγω χαρακτηριστές συμβολίζονται στα έγγραφα με ερωτηματικό «?» (π.χ. ABC??123??).

⁽⁴⁾ Όπως καθορίζεται στο τμήμα Α του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

ΤΜΗΜΑ II

1. Συμπληρωματικές πληροφορίες (όπου ισχύει): Βλέπε προσθήκη
2. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών:
3. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμής:
4. Αριθμός της έκθεσης δοκιμής:
5. Παρατηρήσεις (εάν υπάρχουν): Βλέπε προσθήκη
6. Τύπος:
7. Ημερομηνία:
8. Υπογραφή:

Συνημμένα: Πακέτο πληροφοριών.
Έκθεση δοκιμής.

Προσθήκη στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ αριθ. ... για την έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά την τοποθέτηση συστήματος μετωπικής προστασίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009

1. Τυχόν συμπληρωματικές πληροφορίες:
2. Παρατηρήσεις:
3. Αποτελέσματα δοκιμών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος I, τμήμα 5, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009

Δοκιμή	Καταγραφείσα τιμή		Επιτυχής/ ανεπιτυχής έκβαση
Ομοίωμα κάτω μέρους ποδιού προς σύστημα μετωπικής προστασίας — 3 θέσεις δοκιμών (εάν εκτελείται δοκιμή)	Γωνία κάμψης	..... μοίρες	
	Δυναμική μετατόπιση	..... mm	
	Επιτάχυνση στην κνήμη	..... g	
Ομοίωμα άνω μέρους ποδιού προς σύστημα μετωπικής προστασίας — 3 θέσεις δοκιμών (εάν εκτελείται δοκιμή)	Άθροισμα δυνάμεων κρούσης	..... kN	
	Ροπή κάμψης	..... Nm	
Ομοίωμα άνω μέρους ποδιού προς πρόσθιο άκρο συστήματος μετωπικής προστασίας — 3 θέσεις δοκιμών (μόνο παρακολούθηση)	Άθροισμα δυνάμεων κρούσης	..... kN	
	Ροπή κάμψης	Nm	
Ομοίωμα κεφαλής παιδιού/μικρόσωμου ενηλίκου (3,5 kg) προς σύστημα μετωπικής προστασίας	Τιμές ΚΕΚ (τουλάχιστον 3 τιμές)		

ΜΕΡΟΣ 3

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

μέγιστο μέγεθος: A4 (210 × 297 mm)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

ΣΦΡΑΓΙΔΑ ΕΚ Αρχή που χορηγεί την έγκριση τύπου

Κοινοποίηση που αφορά την

- έγκριση τύπου ΕΚ ⁽¹⁾
- επέκταση έγκρισης τύπου ΕΚ ⁽¹⁾
- απόρριψη έγκρισης τύπου ΕΚ ⁽¹⁾
- ανάκληση έγκρισης τύπου ΕΚ ⁽¹⁾

τύπου συστήματος μετωπικής προστασίας που διατίθενται ως χωριστή τεχνική μονάδα

δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιανουαρίου 2009 όπως εφαρμόστηκε με ...

που τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. .../... ⁽²⁾

Αριθμός έγκρισης τύπου ΕΚ:

Λόγος επέκτασης:

ΤΜΗΜΑ Ι

- 0.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή):
- 0.2. Τύπος:
- 0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική επισημάνση στο σύστημα μετωπικής προστασίας ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Σημείο σήμανσης:
- 0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή:
- 0.7. Θέση και μέθοδος τοποθέτησης του σήματος έγκρισης ΕΚ:
- 0.8. Όνομα(-τα) και διεύθυνση(-εις) του (των) εργοστασίου(-ων) συναρμολόγησης:
- 0.9. Όνομα και διεύθυνση του ενδεχόμενου αντιπροσώπου του κατασκευαστή:

ΤΜΗΜΑ ΙΙ

1. Πρόσθετες πληροφορίες: Βλέπε προσθήκη
2. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών:
3. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμής:

⁽¹⁾ Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

⁽²⁾ Παρεμβάλλεται ο αριθμός του τροποποιούντος κανονισμού.

⁽³⁾ Εάν το μέσο αναγνώρισης του τύπου περιέχει χαρακτηριστές άσχετους προς την περιγραφή του τύπου του οχήματος, του κατασκευαστικού στοιχείου ή της διακριτής τεχνικής μονάδας που καλύπτονται από το παρόν δελτίο πληροφοριών, οι εν λόγω χαρακτηριστές συμβολίζονται στα έγγραφα με ερωτηματικό «?» (π.χ. ABC??123??).

4. Αριθμός της έκθεσης δοκιμής:
5. Παρατηρήσεις (εάν υπάρχουν): Βλέπε προσθήκη
6. Τόπος:
7. Ημερομηνία:
8. Υπογραφή:

Συνημμένα: Πακέτο πληροφοριών.
Έκθεση δοκιμής.

Προσθήκη στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ αριθ. ... για την έγκριση τύπου συστήματος μετωπικής προστασίας που διατίθεται ως χωριστή τεχνική μονάδα δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009

1. Συμπληρωματικές πληροφορίες
 - 1.1. Μέθοδος τοποθέτησης:
 - 1.2. Οδηγίες συναρμολόγησης και τοποθέτησης:
 - 1.3. Κατάλογος οχημάτων στα οποία επιτρέπεται η εγκατάσταση συστήματος μετωπικής προστασίας, τυχόν περιορισμοί στη χρήση και απαραίτητες προϋποθέσεις εγκατάστασης:

.....
2. Παρατηρήσεις
3. Αποτελέσματα δοκιμών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος Ι τμήμα 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009

Δοκιμή	Καταγραφείσα τιμή		Επιτυχής/ ανεπιτυχής έκβαση
Ομοίωμα κάτω μέρους ποδιού προς σύστημα μετωπικής προστασίας — 3 θέσεις δοκιμών (εάν εκτελείται δοκιμή)	Γωνία κάμψης	..... μοίρες	
	Δυναμική μετατόπιση	..... mm	
	Επιτάχυνση στην κνήμη	..... g	
Ομοίωμα άνω μέρους ποδιού προς σύστημα μετωπικής προστασίας — 3 θέσεις δοκιμών (εάν εκτελείται δοκιμή)	Άθροισμα δυνάμεων κρούσης	..... kN	
	Ροπή κάμψης	..... Nm	
Ομοίωμα άνω μέρους ποδιού προς πρόσθιο άκρο συστήματος μετωπικής προστασίας — 3 θέσεις δοκιμών (μόνο παρακολούθηση)	Άθροισμα δυνάμεων κρούσης	..... kN	
	Ροπή κάμψης	Nm	
Ομοίωμα κεφαλής παιδιού/μικρόσωμου ενηλίκου (3,5 kg) προς σύστημα μετωπικής προστασίας	Τιμές ΚΕΚ (τουλάχιστον 3 τιμές)		

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΣΗΜΑΝΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

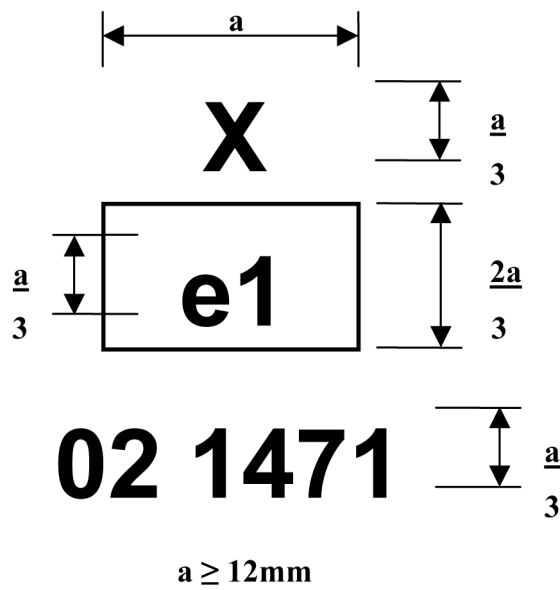
1. Το σήμα αυτό αποτελείται από:
 - 1.1. Ένα ορθογώνιο παραλληλόγραμμο που πλαισιώνει το πεζό στοιχείο «e» ακολουθούμενο από τα διακριτικά στοιχεία ή τον αριθμό του κράτους μέλους που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΚ:

—	1	για τη Γερμανία
—	2	για τη Γαλλία
—	3	για την Ιταλία
—	4	για τις Κάτω Χώρες
—	5	για τη Σουηδία
—	6	για το Βέλγιο
—	7	για την Ουγγαρία,
—	8	για την Τσεχική Δημοκρατία
—	9	για την Ισπανία
—	11	για το Ηνωμένο Βασίλειο
—	12	για την Αυστρία
—	13	για το Λουξεμβούργο
—	17	για τη Φινλανδία
—	18	για τη Δανία
—	19	για τη Ρουμανία
—	20	για την Πολωνία
—	21	για την Πορτογαλία
—	23	για την Ελλάδα
—	24	για την Ιρλανδία
—	26	για τη Σλοβενία
—	27	για τη Σλοβακία
—	29	για την Εσθονία
—	32	για τη Λεττονία
—	34	για τη Βουλγαρία
—	36	για τη Λιθουανία
—	49	για την Κύπρο
—	50	για τη Μάλτα
 - 1.2. Πλησίον του ορθογωνίου, το «βασικό αριθμό έγκρισης» που περιλαμβάνεται στο τμήμα 4 του αριθμού έγκρισης τύπου σύμφωνα με το παράρτημα VII της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, του οποίου προτάσσονται τα δύο ψηφία που αντιστοιχούν στον αύξοντα αριθμό της πλέον πρόσφατης μείζονος τεχνικής τροποποίησης του παρόντος κανονισμού κατά την ημερομηνία χορήγησης της έγκρισης τύπου ΕΚ. Στον παρόντα κανονισμό, ο αριθμός σειράς είναι 02.
 - 1.3. Τα ακόλουθα πρόσθετα γράμματα που είναι τοποθετημένα υπεράνω του ορθογωνίου:
 - 1.3.1. Το γράμμα «Α» για να δηλωθεί ότι το σύστημα μετωπικής προστασίας εγκρίθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 5.1.1.1 του παραρτήματος I και είναι κατάλληλο προς τοποθέτηση σε οχήματα που συμμορφούνται προς το τμήμα 2 του παραρτήματος I.
 - 1.3.2. Το γράμμα «Β» για να δηλωθεί ότι το σύστημα μετωπικής προστασίας εγκρίθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 5.1.1.2 του παραρτήματος I και είναι κατάλληλο προς τοποθέτηση σε οχήματα που συμμορφούνται προς το τμήμα 3 του παραρτήματος I.

- 1.3.3. Το γράμμα «X» για να δηλωθεί ότι το σύστημα μετωπικής προστασίας εγκρίθηκε σύμφωνα με την εξέταση, όσον αφορά τη δοκιμή ποδιού, που επιτρέπει το σημείο 5.1.1.3 ή το σημείο 5.1.2.2 του παραρτήματος I και είναι αποκλειστικά κατάλληλο προς τοποθέτηση σε οχήματα που δεν συμμορφούνται προς το τμήμα 2 ή το τμήμα 3 του παραρτήματος I.
 - 1.4. Το σήμα έγκρισης τύπου ΕΚ πρέπει να είναι ευανάγνωστο, ανεξίτηλο και ευδιάκριτο όταν τοποθετείται στο όχημα.
 - 1.5. Στο προσάρτημα του παρόντος παραρτήματος, παρατίθεται παράδειγμα σήματος έγκρισης.
-

Προσάρτημα

Υπόδειγμα του σήματος έγκρισης τύπου ΕΚ



Η διάταξη που φέρει το ανωτέρω απεικονιζόμενο σήμα έγκρισης τύπου ΕΚ είναι σύστημα μετωπικής προστασίας τύπου που εγκρίθηκε στη Γερμανία (e1) σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό (02) με το βασικό αριθμό έγκρισης 1471.

Το γράμμα «X» σημαίνει ότι το σύστημα μετωπικής προστασίας εγκρίθηκε σύμφωνα με την εξέταση, όσον αφορά τη δοκιμή ποδιού, που επιτρέπει το σημείο 5.1.1.3 ή το σημείο 5.1.2.2 του παραρτήματος I.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Τροποποιήσεις στην οδηγία 2007/46/EK

Η οδηγία 2007/46/EK τροποποιείται ως εξής:

1. Στο παράρτημα I, το σημείο 9.24 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«9.24. Σύστημα μετωπικής προστασίας

9.24.1. Γενική διευθέτηση (σχέδια ή φωτογραφίες) που δείχνει τη θέση και την προσάρτηση των συστημάτων μετωπικής προστασίας:

9.24.2. 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 αναριθμούμενα στην προηγούμενη πρόταση μέρη δεν θεωρούνται βασικά, είναι δυνατόν να αντικατασταθούν για λόγους τεκμηρίωσης από φωτογραφίες, συνοδευόμενες εάν χρειάζεται από διαστασιολογημένες λεπτομέρειες ή/και κείμενο:

9.24.3. Πλήρεις λεπτομέρειες των απαιτούμενων συνδέσεων και πλήρεις οδηγίες, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων ροπής στρέψης, για την τοποθέτηση:

9.24.4. Σχέδιο προφυλακτών:

9.24.5. Σχέδιο του ίχνους προβολής επί οριζοντίου επιπέδου στο μπροστινό άκρο του οχήματος:»

2. Στο παράρτημα III Μέρος 1 σημείο A, το τμήμα 9.24 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«9.24. Σύστημα μετωπικής προστασίας

9.24.1. Γενική διευθέτηση (σχέδια ή φωτογραφίες) που δείχνει τη θέση και την προσάρτηση των συστημάτων μετωπικής προστασίας:

9.24.3. Πλήρεις λεπτομέρειες των απαιτούμενων συνδέσεων και πλήρεις οδηγίες, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων ροπής στρέψης, για την τοποθέτηση:»

3. Το παράρτημα IV τροποποιείται ως εξής:

α) Στο μέρος I:

i) Το σημείο 58 αντικαθίσταται από το εξής:

«58. Προστασία των πεζών	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 78/2009	L 35 της 4.2.2009, σ. 1	X			X					
--------------------------	-------------------------------	-------------------------	---	--	--	---	--	--	--	--	--

ii) Οι υποσημειώσεις 6 και 7 διαγράφονται.

iii) Το στοιχείο 60 διαγράφεται.

β) Στο προσάρτημα:

i) Το σημείο 58 αντικαθίσταται από το εξής:

«58.	Προστασία των πεζών	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 78/2009	L 35 της 4.2.2009, σ. 1	N/A (*)
------	---------------------	-------------------------------	-------------------------	---------

(*) Οιοδήποτε σύστημα μετωπικής προστασίας παρέχόμενο με το όχημα πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009 και φέρει αριθμό έγκρισης τύπου και ανάλογη επισήμανση.»

ii) Το στοιχείο 60 διαγράφεται.

4. Στο παράρτημα VI, το προσάρτημα τροποποιείται ως εξής:

α) Το σημείο 58 αντικαθίσταται από το εξής:

«58	Προστασία των πεζών	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 78/2009»		
-----	---------------------	--------------------------------	--	--

β) Το στοιχείο 60 διαγράφεται.

5. Το παράρτημα XI τροποποιείται ως εξής:

α) Στο προσάρτημα 1:

i) Το στοιχείο 58 αντικαθίσταται από το εξής:

«58.	Προστασία των πεζών	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 78/2009	X	N/A (*)						
------	---------------------	-------------------------------	---	---------	--	--	--	--	--	--

(*) Οιοδήποτε σύστημα μετωπικής προστασίας παρεχόμενο με το όχημα πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009 και φέρει αριθμό έγκρισης τύπου και ανάλογη επισήμανση.»

ii) Το στοιχείο 60 διαγράφεται.

β) Στο προσάρτημα 2:

i) Το στοιχείο 58 αντικαθίσταται από το εξής:

«58.	Προστασία των πεζών	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 78/2009	NN/A.08.2008		N/A»						
------	---------------------	-------------------------------	--------------	--	------	--	--	--	--	--	--

ii) Το στοιχείο 60 διαγράφεται.

γ) Στο προσάρτημα 3:

i) Το στοιχείο 58 αντικαθίσταται από το εξής:

«58.	Προστασία των πεζών	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 78/2009								X»
------	---------------------	-------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	----

ii) Το στοιχείο 60 διαγράφεται.

δ) Στο προσάρτημα 4:

i) Το στοιχείο 58 αντικαθίσταται από το εξής:

«58.	Προστασία των πεζών	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 78/2009			N/A (*)					
------	---------------------	-------------------------------	--	--	---------	--	--	--	--	--

(*) Οιοδήποτε σύστημα μετωπικής προστασίας διατιθέμενο με το όχημα πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009 + και φέρει αριθμό έγκρισης τύπου και ανάλογη επισήμανση.»

ii) Το στοιχείο 60 διαγράφεται.