



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 3.10.2007
KOM(2007)560 lopullinen

2007/0201(COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

jalankulkijoiden ja muiden loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelusta

{SEK(2007)1244}
{SEK(2007)1245}

(komission esittämä)

PERUSTELUT

1. Ehdotuksen tausta

Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Ehdotuksen tavoitteena on lujittaa yhteisön vaatimuksia, joilla pyritään parantamaan jalankulkijoiden ja muiden loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien turvallisuutta törmäystilanteesta moottoriajoneuvon kanssa aiheutuvia loukkaantumisia vastaan.

Kyseisiä vaatimuksia säännellään tällä hetkellä direktiivillä 2003/102/EY¹. Direktiivin 5 artiklan vaatimusten vuoksi toteutettiin direktiivin toisen vaiheen mukaisten tiettyjen vaatimusten ja aktiivisten turvallisuusjärjestelmien soveltamiskelpoisuutta koskeva tarkastelu. Tarkastelun päätelmänä oli, että kyseiset vaatimukset eivät ole soveltamiskelpoisia.

Komissio ehdottaakin uutta asetusta, joka muodostaa perustan soveltamiskelpoisten vaatimusten ja aktiivisten turvallisuusjärjestelmien yhdistelmälle. Etuna on, että asetusta sovelletaan suoraan kaikkialla EU:ssa, se ei edellytä saattamista osaksi kansallisia lainsäädäntöjä ja tarjoaa yrityksille ja hyväksyntäviranomaisille yhtenäisen säännösten.

Lisäksi etusuojaajärjestelmien käytöstä moottoriajoneuvoissa 26. lokakuuta 2005 annetussa direktiivissä 2005/66/EY säädetään kyseisten järjestelmien käytön valvonnasta ja niistä suojatasoista, jotka kohdistuvat loukkaantumiselle alttiisiin tienkäyttäjiin törmäystilanteessa niillä varustetun ajoneuvon kanssa. Komissio ehdottaa nyt, että kyseisen direktiivin vaatimukset yhdistetään jalankulkijoiden suojelua koskevan direktiivin 2003/102/EY vaatimusten kanssa.

Yleinen tausta

Komissio hyväksyi 21. joulukuuta 2000 tiedonannon, jossa käsiteltiin mahdollisuutta saada aikaan teollisuudenalan vapaaehtoinen sitoutuminen jalankulkijoiden ja muiden loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien turvallisuuden kohentamiseen törmäystilanteessa moottoriajoneuvon kanssa. Komissio ilmoitti tiedonannossa aloittavansa neuvottelut Euroopan autonvalmistajien liiton (European Automobile Manufacturers Association, ACEA) kanssa sitoumuksen aikaansaamiseksi ja ilmoitti rinnakkaisten neuvottelujen aloittamisesta Japanin ja Korean autonvalmistajien liittojen (JAMA ja KAMA) kanssa.

Komissio esitteli neuvostolle ja Euroopan parlamentille 11. heinäkuuta 2001 antamassaan tiedonannossa² jalankulkijoiden suojelua koskevan ACEAn sitoumuksen. Sitoumukseen kuului joukko testejä, joilla pyritään parantamaan moottoriajoneuvojen eturakenteiden suunnittelua, sekä aktiivisia ja passiivisia turvallisuustoimenpiteitä jalankulkijoiden suojelun parantamiseksi. Kyseiset toimenpiteet olivat seuraavat: kaikkien moottoriajoneuvojen varustaminen lukkiutumisenestojärjestelmillä (ABS) ja huomiovaloilla, pitkälle kehitettyjen uuden teknologian aktiivisten turvallisuusjärjestelmien käyttöönotto tulevaisuudessa ja jäykkien karjapuskurien myynnin vapaaehtoinen kieltäminen. Tuon ajankohdan jälkeen Japanin ja Korean autonvalmistajien liitot (JAMA ja KAMA) ovat antaneet ACEAn tekemää

¹ EUVL L 321, 6.12.2003, s. 15.

² EUVL C 261, 30.10.2003, s. 576; KOM(2001) 389 lopullinen.

sitoumusta vastaavia sitoumuksia, minkä ansiosta 99 prosenttia nykyisistä ajoneuvovalmistajista kuuluu samanlaisten sitoumusten piiriin.

Komissio ilmoitti heinäkuussa 2001 antamassaan tiedonannossa tekevänsä Euroopan parlamenttia ja neuvostoa kuultuaan päätöksen siitä, hyväksyykö se sitoumuksen antamalla suosituksen vai ehdottaako se lainsäädäntöä jalankulkijoiden suojelun alalla.

Euroopan parlamentti ja neuvosto pitivät myönteisinä autojen etuosien suunnittelun parantamista koskevia teollisuudenalan sitoumuksen pääkohtia.

Euroopan parlamentti antoi 13. kesäkuuta 2002 päätöslauselman, jossa se pyysi puitedirektiiviä, jossa vahvistettaisiin soveltamispäivämäärät, tavoitteet ja menetelmä soveltamisen valvontaa varten. Tämän seurauksena komissio päätti ehdottaa puitelainsäädäntöä, joka perustuu sitoumusten sisältöön.

Lainsäädäntöehdotus käsiteltiin yhteispäätösmenettelyssä, jonka tuloksena hyväksyttiin jalankulkijoiden ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelua koskeva direktiivi 2003/102/EY.

Tämän jälkeen komissio ehdotti neuvoston ja Euroopan parlamentin toiveiden mukaisesti toimia etusuojaajärjestelmien valvomiseksi. Ne julkaistiin direktiivinä 2005/66/EY. Nyt katsotaan, että kyseinen direktiivi olisi linjattava läheisesti jalankulkijoiden suojelua koskevan direktiivin muutosesitysten kanssa sisällyttämällä tarpeelliset säännökset asetusehdotukseen.

Voimassa olevat aiemmat säännökset

Tällä hetkellä sovelletaan jalankulkijoiden ja muiden loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelua koskevaa direktiiviä 2003/102/EY. Direktiivin 5 artiklan mukaisesti toteutettu tutkimus toisen vaiheen vaatimusten täytäntöönpanon soveltamiskelpoisuuskysymyksistä osoitti vaatimusten olevan soveltamiskelvottomia. Tämä ehdotus perustuu aiempiin vaatimuksiin, joita on muutettu soveltamiskelpoisuuden varmistamiseksi.

Etusuojaajärjestelmien käytöstä moottoriajoneuvoissa 26. lokakuuta 2005 annetussa direktiivissä 2005/66/EY säädetään näiden järjestelmien valvonnasta, oli sitten kyse alun perin asennetusta varusteesta tai lisävarusteesta. Ehdotuksessa yhdistetään nämä vaatimukset jalankulkijoiden suojelua koskeviin vaatimuksiin ja parannetaan näin ollen jalankulkijoiden ja muiden loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun johdonmukaisuutta.

Johdonmukaisuus suhteessa unionin muuhun politiikkaan ja muihin tavoitteisiin

Ehdotus on täysin johdonmukainen eurooppalaisesta liikennepolitiikasta annetussa komission valkoisessa kirjassa esitettyjen tavoitteiden kanssa (kuolemaan johtavien liikenneonnettomuuksien määrän vähentäminen).

2. Kuulemiset ja vaikutusten arviointi

Intressitahojen kuuleminen

Kuulemismenettely, tärkeimmät kohderyhmät ja yleiskuvaus vastaajista

Kaikki kuulemiset koskivat yksinomaan jalankulkijoiden suojelua koskevan direktiivin toisen vaiheen muutettuja eritelmiä, koska etusuojajärjestelmiä koskevia vaatimuksia ei aiota muuttaa.

Eurooppalaisten, japanilaisten ja korealaisten ajoneuvovalmistajien edustajien kanssa järjestettiin kuulemistapaaminen. Tapaamisessa keskusteltiin nykyisen direktiivin toisen vaiheen vaatimuksista ja siitä, mikä on tarpeen sen varmistamiseksi, että saadaan aikaan soveltamiskelpoiset ratkaisut, jotka voidaan panna täytäntöön.

Internetissä järjestettiin julkinen kuuleminen kesä- ja heinäkuussa 2005. Komissio sai 17 vastausta, joiden tulokset ovat saatavilla osoitteessa http://ec.europa.eu/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/consultation_phase_II/contributions.htm.

Tiivistelmä vastauksista ja siitä, miten ne on otettu huomioon

Kuulemisen tulokset osoittivat yleisesti, että lähes kaikki osapuolet voivat hyväksyä nykyisen ehdotuksen, koska se on soveltamiskelpoinen ja varmistaa tavoitteena olevan turvallisuustason loukkaantumiselle alttiille tienkäyttäjille.

Internetissä järjestetyn kuulemisen yhteydessä saadut vastaukset käsittelivät seikkoja, jotka on otettu huomioon ehdotuksessa tai jotka sisällytetään täytäntöönpanolainsäädäntöön.

Täydellisempi katsaus vastauksiin esitetään ehdotuksen liitteenä olevassa vaikutustenarvioinnissa.

Asiantuntijatiedon käyttö

Lähteenä olleet tieteenalat ja asiantuntemuksen alat

Ajoneuvojen rakenteen sekä onnettomuuksia ja vammoja koskevien tilastojen analysointi.

Käytetty menettely

Onnettomuustilastoihin kirjattujen vammoja koskevien tietojen analysointi ja ajoneuvon nopeutta ja ajoneuvon ja loukkaantumiselle alttiin tienkäyttäjän törmäyskohtaa koskevien erilaisten skenaarioiden tulosten simulointi.

Tärkeimmät organisaatiot ja asiantuntijat, joita on kuultu

Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitseva liikennetutkimuslaboratorio (Transport Research Laboratory, TRL).

Saatujen ja huomioon otettujen neuvojen tiivistelmä

TRL:n tutkimus osoitti, että tiettyjä nykyisen direktiivin vaatimuksia on muutettava vaatimusten soveltamiskelpoisuuden varmistamiseksi, ja sen perusteella suositeltiin aktiivisten turvallisuusjärjestelmien käyttöä lainsäädännöllisenä vaatimuksena, jotta varmistettaisiin loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien turvallisuustason parantaminen.

Asiantuntijaneuvojen saattaminen yleisesti saataville

TRL:n tutkimus, jossa myös tarkastellaan laajemmin hätäjarrutehostimen etuja, on saatavilla seuraavassa Internet-osoitteessa:

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

Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arvioinnissa ei tarkasteltu seuraavia vaihtoehtoja:

(1) Jäsenvaltioiden antama lainsäädäntö

Nykyinen direktiivi on osa ajoneuvojen tyyppihyväksyntäjärjestelmää, jolla on täysin yhdenmukaistettu EU:n tasolla ajoneuvojen rakentamista koskeva lainsäädäntö. Vuonna 1970 luodun tyyppihyväksyntäjärjestelmän tarkoituksena on varmistaa ajoneuvoteollisuuden sisämarkkinoiden moitteeton toiminta ja turvallisuus ja laatu ajoneuvojen rakentamisessa.

Jos direktiivi kumottaisiin, jäsenvaltioilla olisi vapaus antaa omaa lainsäädäntöä tällä alalla. Tämä johtaisi häiriöihin sisämarkkinoiden toiminnassa sekä siihen, ettei ajoneuvojen vapaata liikkuvuutta enää voitaisi taata.

Sen vuoksi ei ehdoteta lainsäädännön poistamista.

(2) Vapaaehtoisen sopimuksen käyttö

On syytä muistaa, että direktiivi annettiin vastauksena parlamentin ja neuvoston esittämiin suoriin lainsäädäntövaatimuksiin, jotka perustuivat komission esittämään mietintöön, joka käsitteli jalankulkijoiden suojelua koskevaa aiempaa vapaaehtoista sopimusta. Vaatimusten seurauksena vapaaehtoisen sopimuksen keskeinen sisältö sisällytettiin nykyiseen direktiivin. Lisäksi direktiiviin³ sisällytettiin karjapuskurien vapaaehtoinen kieltö, jota myös lainsäätäjät vaativat.

Aihetta koskevaa uutta vapaaehtoista sopimusta ei sen vuoksi pidetty tarkoituksenmukaisena.

Arvioinnissa tarkastellaan seuraavia vaihtoehtoja:

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/66/EY, annettu 26 päivänä lokakuuta 2005, etusuojaajärjestelmien käytöstä moottoriajoneuvoissa ja neuvoston direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta, EUVL L 309, 25.11.2005, s. 37.

(3) Nykyisen direktiivin säilyttäminen sellaisenaan

Olisi mahdollista olla tekemättä mitään toisen vaiheen määritelmien muuttamiseksi ja ehdottaa täytäntöönpanopäivämäärien lykkäämistä. Komissio ei kuitenkaan voi jättää huomiotta sitä tosiasiaa, että nykyisen direktiivin toisen vaiheen vaatimusten on todettu olevan soveltamiskelvottomia ja katsotaan, ettei ajan kuluminen välttämättä korjaa asiaa. Komission on näin ollen ryhdyttävä tarpeellisiin ja asianmukaisiin toimiin vaatimusten muuttamiseksi ja riittävän varmuuden aikaansaamiseksi soveltamiskelpoisuuden suhteen⁴.

Nykyisen direktiivin voimassaolon jatkaminen sen vuoksi hylättiin. Nykyinen direktiivi toimi kuitenkin viitteenä muiden vaihtoehtojen etujen vertailussa.

(4) Teollisuuden tekemän ehdotuksen hyväksyminen

Teollisuus ehdotti soveltuvuuskysymysten tutkimisen jälkeen, että ensimmäisen vaiheen vaatimuksia käytettäisiin toisen vaiheen vaatimuksina, ja hätäjarrutehostimen käytön edellyttämistä. Vaihtoehtoa tutkittiin ja lopulta se hylättiin, koska komissio katsoi, että joitakin passiivisia vaatimuksia voitaisiin soveltaa ankarammin. Tämän vaihtoehtoon käyttämisen mahdollisia vaikutuksia käytetään kuitenkin lopullisen vaihtoehtoon vertailukohteena.

(5) Ainoastaan passiivisten turvallisuusvaatimusten muuttaminen

Ehdotus, jonka mukaan ainoastaan muutettaisiin nykyisiä vaatimuksia ja tehtäisiin niistä teknisesti soveltamiskelpoisempia, varmistaisi ajoneuvojen etuosien parantamisen soveltamiskelpoisella tavalla. On kuitenkin huomattava, että tuloksena odotettu turvallisuustaso olisi alhaisempi, ja se ei ole nykyisen direktiivin 5 artiklan vaatimusten mukaista. Näin ollen tätä vaihtoehtoa ei tutkittu enempää, koska se ei tarjoaisi vähintään samantasoisia suojaa kuin nykyiset määräykset.

(6) Muutosten tekeminen nykyisen direktiivin toisen vaiheen vaatimuksiin ja aktiivisten turvallisuustoimenpiteiden yhdistelmän käyttäminen riittävien turvallisuustasojen varmistamiseksi

On todettu, että nykyiset vaatimukset eivät ole soveltamiskelpoisia ja niitä on muutettava. TRL:n tutkimuksessa tarkasteltiin ja arvioitiin hätäjarrutehostimen käyttöä yhdessä nykyisten passiivisten vaatimusten muutoksen kanssa. Nykyisen direktiivin 5 artiklan mukaan komission on nyt esitettävä ehdotus, joka tarjoaa vähintään samantasoisien suojan kuin nykyiset säännökset. Tutkimuksen tulokset osoittavat, että muutettujen passiivisten toimenpiteiden ja uusien aktiivisten toimenpiteiden ehdotettu yhdistelmä voisi merkittävästi parantaa loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien turvatasoa nykyisiin vaatimuksiin verrattuna.

Ehdotus perustuu näin ollen tähän vaihtoehtoon.

⁴ Katso direktiivin 2003/102/EY 5 artikla.

3. Ehdotukseen liittyvät oikeudelliset näkökohdat

Ehdotetun toimen lyhyt kuvaus

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi jalankulkijoiden ja muiden loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelusta ennen törmäystä ja törmäystilanteessa moottoriajoneuvon kanssa ja moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan puitedirektiivin muuttamisesta.

Oikeusperusta

Perustamissopimuksen 95 artikla

Toissijaisuusperiaate

Toissijaisuusperiaatetta sovelletaan, koska asia, jota ehdotus koskee, ei kuulu yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan.

Ehdotuksen tavoitteita ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, koska ehdotettu asetus on osa ajoneuvojen tyyppihyväksyntäjärjestelmää EU:ssa.

Ehdotuksen tavoitteet saavutetaan paremmin yhteisön toiminnan avulla, koska näin vältetään jäsenvaltioiden välisen kaupan esteet, joita muuten syntyisi. Ajoneuvojen EU:n tyyppihyväksyntäjärjestelmän nykyinen käyttö ja soveltaminen osoittavat, että kyseinen järjestelmä hyväksytään ja sen arvo Euroopan tasolla tunnustetaan. Järjestelmä sisältää ajoneuvojen rakentamista koskevat selkeät vaatimukset, joilla parannetaan ajoneuvojen turvallisuutta yhtenäisellä ja sovitulla tavalla.

Näin ollen ehdotus on toissijaisuusperiaatteen mukainen.

Suhteellisuusperiaate

Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen, koska siinä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien turvallisuutta koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi.

TRL:n tutkimukseen sisältyi kustannus-hyötyanalyysi, joka osoitti ehdotuksesta olevan hyötyä koko yhteiskunnalle.

Sääntelytavan valinta

Ehdotettu säädöstyyppe: asetus.

Muut säädöslajit eivät soveltuisi seuraavasta syystä:

Asetusta pidetään asianmukaisena säädöstyypinä, koska sillä varmistetaan säännösten vaadittu nopea noudattaminen, eikä se edellytä säännösten saattamista osaksi jäsenvaltioiden kansallista lainsäädäntöä.

4. Talousarviovaikutukset

Ehdotuksella ei ole vaikutusta yhteisön talousarvioon.

5. Lisätiedot

Simulaatio, kokeiluvaihe ja siirtymäaika

Ehdotukseen sisältyy useita siirtymäkausia, jotta ajoneuvovalmistajilla olisi riittävästi aikaa valmistautua muutoksiin ajoneuvojen suunnittelu- ja tuotantomenetelmissä.

Yksinkertaistaminen

Ehdotuksella yksinkertaistetaan EU:n ja kansallisten viranomaisten hallintomenettelyjä.

Koska käytettävä säädöstyyppi on asetus, sitä ei tarvitse saattaa osaksi kansallista lainsäädäntöä.

Lainsäädännön kumoaminen

Ehdotuksen hyväksymisestä seuraa direktiivien 2003/102/EY ja 2005/66/EY kumoaminen.

Uudelleentarkastelu-, tarkistus- tai raukeamislauseke

Ehdotus sisältää uudelleentarkastelulausekkeita, joilla varmistetaan turvallisuustasojen säilyminen tulevaisuudessa.

Euroopan talousalue

Ehdotettu toimenpide koskee ETA-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvaa alaa, minkä vuoksi se on ulotettava koskemaan Euroopan talousaluetta.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

jalankulkijoiden ja muiden loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelusta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka
ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 95 artiklan,
ottavat huomioon komission ehdotuksen⁵,
ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁶,
noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä⁷
sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Sisämarkkinat käsittävät alueen, jolla ei ole sisäisiä rajoja ja jolla on taattava tavaroiden, henkilöiden, palveluiden ja pääoman vapaa liikkuvuus. Tämän vuoksi on olemassa yhteisön tyyppihyväksyntäjärjestelmä moottoriajoneuvoille. Tekniset vaatimukset moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnälle jalankulkijoiden suojelun suhteen olisi yhdenmukaistettava, jotta eri jäsenvaltioissa ei otettaisi käyttöön erilaisia vaatimuksia ja jotta sisämarkkinoiden moitteeton toiminta varmistettaisiin.
- (2) Tämä asetus on yksi [päivämäärä] annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin [.../.../EY] mukaiseen yhteisön tyyppihyväksyntämenettelyyn liittyvistä erillisistä säädöksistä, jolla vahvistetaan puitteet moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle (puitedirektiivi)⁸.
- (3) Kokemus on osoittanut, että moottoriajoneuvoja koskevan lainsäädännön sisältö on usein ollut erittäin yksityiskohtaisen teknistä. Sen vuoksi on aiheellista hyväksyä direktiivin sijaan asetus, jotta vältetään eroavaisuudet niissä toimenpiteissä, joilla säädös saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä, sekä tarpeeton lainsäädäntöporras jäsenvaltioissa. Jalankulkijoiden ja muiden loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelusta ennen törmäystä ja törmäystilanteessa moottoriajoneuvon kanssa ja neuvoston direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta 17 päivänä marraskuuta 2003

⁵ EUVL C

⁶ EUVL C

⁷ EUVL C

⁸ [Parhaillaan hyväksyntämenettelyssä oleva ehdotus uudeksi puitedirektiiviksi, KOM(2003) 418 ja KOM(2004) 738.]

annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/102/EY⁹ ja etusuojajärjestelmien käytöstä moottoriajoneuvoissa ja neuvoston direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta 26 päivänä lokakuuta 2005 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/66/EY¹⁰ olisi sen vuoksi korvattava tällä asetuksella, jotta voidaan varmistaa tämän alan johdonmukaisuus. Sen seurauksena jäsenvaltioiden olisi kumottava lainsäädäntö, jolla kumottu direktiivi on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä.

- (4) On osoitettu, että direktiivin 2003/102/EY täytäntöönpanon toisen vaiheen vaatimukset eivät ole soveltamiskelpoisia. Tässä tilanteessa kyseisen direktiivin 5 artiklan mukaan komission on esitettävä tarvittavat ehdotukset, joilla ratkaistaan näiden vaatimusten soveltamiskelpoisuuden ongelmat ja mahdollisesti hyödynnetään aktiivisia turvallisuusjärjestelmiä samalla kun varmistetaan, ettei loukkaantumisille alttiiden tienkäyttäjien turvallisuustaso heikkene.
- (5) Komission tilaama tutkimus osoittaa, että jalankulkijoiden suojelemiseen liittyviä vaatimuksia voidaan parantaa merkittävästi käyttämällä passiivisten ja aktiivisten toimenpiteiden yhdistelmää, jolla saadaan aikaan nykyisten säännösten antamaa suojaa korkeampi suojelun taso. Siinä tuotiin erityisesti esiin aktiivinen turvajärjestelmä, hätäjarrutehostin, joka yhdessä passiivisiin turvallisuusvaatimuksiin tehtyjen muutosten kanssa parantaa huomattavasti suojan tasoa. Sen vuoksi on aiheellista säätää hätäjarrutehostinjärjestelmien pakollisesta asentamisesta uusiin ajoneuvoihin.
- (6) Törmäyksenestojärjestelmillä varustetuilta ajoneuvoilta ei pitäisi edellyttää tiettyjen tässä asetuksessa säädettyjen vaatimusten täyttämistä, kun näiden järjestelmien avulla voidaan välttää yhteentörmäykset jalankulkijoiden kanssa sen sijaan, että pelkästään lievennetään törmäysten vaikutuksia.
- (7) Koska raskaampien ajoneuvojen määrä kaupunkialueella kasvaa, jalankulkijoiden suojelua koskevia säännöksiä olisi sovellettava enintään 2 500 kg:n massan ajoneuvojen lisäksi tietyn siirtymäkauden jälkeen kaikkiin tuon massan ylittäviin M₁-sekä N₁-luokan ajoneuvoihin.
- (8) Jotta voitaisiin tehostaa jalankulkijoiden suojaa mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, valmistajien, jotka haluavat hakea uusien vaatimusten mukaista tyyppihyväksyntää ennen kuin ne tulevat pakollisiksi, olisi voitava tehdä niin sillä edellytyksellä, että tarpeelliset täytäntöönpanotoimenpiteet ovat jo voimassa.
- (9) Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY¹¹ mukaisesti.
- (10) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta hyväksyä testejä koskeviin määräyksiin liittyviä yksityiskohtaisia teknisiä määräyksiä, törmäyksenestojärjestelmien suorituskykyvaatimuksia ja valvonnan tulosten perusteella täytäntöönpanotoimenpiteitä. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia

⁹ EUVL L 321, 6.12.2003, s. 15.

¹⁰ EUVL L 309, 25.11. 2005, s. 37.

¹¹ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23, päätös sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä 2006/512/EY (EUVL L 200, 22.7.2006, s. 11).

ja niiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia ja täydentää tätä asetusta lisäämällä siihen uusia muita kuin keskeisiä osia, niistä olisi päätettävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädettyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

- (11) Jotta varmistetaan sujuva siirtyminen direktiivistä 2003/102/EY ja direktiivistä 2005/66/EY tähän asetukseen, asetuksen soveltamista olisi lykättävä tietyn ajanjakson ajan sen voimaantulosta.
- (12) Jäsenvaltioiden toimin ei voida riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta, joka on sisämarkkinoiden toteuttaminen ottamalla käyttöön jalankulkijoiden suojelua koskevat yhteiset tekniset vaatimukset. Tarvittavien toimien laajuuden vuoksi tavoite voidaan paremmin saavuttaa yhteisön tasolla. Tämän vuoksi yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

Aihe, soveltamisala ja määritelmät

1 artikla

Kohde

Tässä asetuksessa vahvistetaan ajoneuvojen ja etusuojarahjestelmien rakentamiseen ja toimintaan sovellettavat vaatimukset, joilla pyritään vähentämään jalankulkijoille ja muille loukkaantumiselle alttiille tienkäyttäjille aiheutuvien vammojen määrää ja vakavuutta kyseisten ajoneuvojen etuosan törmätessä heihin sekä välttämään sellaisia törmäyksiä.

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan:

- a) M₁-luokan moottoriajoneuvoihin, sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin [.../.../EY] [3 artiklan 11 kohdassa] ja sen liitteessä II olevassa A kohdassa,
- b) N₁-luokan moottoriajoneuvoihin, sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin [.../.../EY] [3 artiklan 11 kohdassa] ja sen liitteessä II olevassa A kohdassa, jollei tämän artiklan 2 kohdasta muuta johdu,
- c) etusuojarahjestelmiin, jotka on alun perin asennettu edellä kohdassa a ja b tarkoitettuihin ajoneuvoihin tai tarkoitettu asennettaviksi kyseisiin ajoneuvoihin erillisinä teknisinä yksiköinä.

2. Liitteessä I olevaa 2 ja 3 kohtaa ei sovelleta N₁-luokan ajoneuvoihin, jos kuljettajan istuinpaikan R-piste on etuakselin etupuolella tai pituussuunnassa alle 1 000 mm etuakselin poikittaisen keskilinjan takapuolella.

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan yleisesti

- (1) 'A-pylväällä' etummaista ja ulointa kattoa tukevaa rakennetta, joka ulottuu ajoneuvon alustasta kattoon
- (2) 'häätäjarrutehostinjärjestelmällä' kuljettajaa avustavaa järjestelmää, jolla varmistetaan vauhdin mahdollisimman suuri hidastuminen häätäjarrutustilanteessa
- (3) 'puskurilla' ajoneuvon etuosan alemmaa ja ulompaa rakennetta siihen kiinnitettyine osineen, jonka tarkoituksena on suojata ajoneuvoa alhaisella nopeudella tapahtuvassa törmäyksessä toisen ajoneuvon kanssa
- (4) 'etusuojajärjestelmällä' erillistä rakennetta tai rakenteita, kuten karjapuskuria tai lisäpuskuria, jonka tarkoituksena on suojata ajoneuvon ulkopintaa vahingoilta törmäystilanteessa ajoneuvon alun perin kuuluneen puskurin lisäksi, mutta ei kuitenkaan rakenteita, joiden massa on alle 0,5 kg ja joiden tarkoituksena on suojata ainoastaan valoja
- (5) 'enimmäismassalla' direktiivin [.../.../EY] liitteen I kohdan 3.8 mukaista valmistajan ilmoittamaa suurinta teknisesti sallittua massaa kuormitettuna
- (6) 'M₁-luokan ajoneuvoihin perustuvilla N₁-luokan ajoneuvoilla' N₁-luokan ajoneuvoja, joiden enimmäismassa on enintään 2 500 kg ja joiden A-pylväiden etupuolinen osa on rakenteeltaan ja muodoltaan samanlainen kuin perustana olevalla M₁-luokan ajoneuvolla.

II luku

Valmistajien velvollisuudet

4 artikla

Valmistajien velvollisuudet

1. Jäljempänä olevan 9 artiklan mukaisesti valmistajien on varmistettava, että markkinoille saatettavat autot on varustettu liitteessä I olevan 4 kohdan vaatimusten mukaisesti tarkastetulla häätäjarrutehostinjärjestelmällä ja että ne ovat liitteessä I olevan 2 ja 3 kohdan vaatimusten mukaisia.

2. Jäljempänä olevan 10 artiklan mukaisesti valmistajat varmistavat, että etusuojarahjeistemat, jotka toimitetaan joko alun perin markkinoille asetettaviin ajoneuvoihin asennettuina tai jotka toimitetaan erillisina teknisinä yksikköinä, ovat liitteessä I olevan 5 kohdan vaatimusten mukaisia.
3. Valmistajien on toimitettava hyväksyntäviranomaisille asianmukaiset tiedot ajoneuvoa ja etusuojarahjeistematä koskevista eritelmistä ja testiolosuhteista. Näihin tietoihin on sisällyttävä tiedot, jotka ovat tarpeen ajoneuvoon asennettujen aktiivisten turvalaitteiden toiminnan tarkistamiseksi.
4. Erillisinä teknisinä yksikköinä myytävien etusuojarahjeistemiien osalta valmistajien on toimitettava hyväksyntäviranomaisille asianmukaiset tiedot järjestelmää koskevista eritelmistä ja testiolosuhteista. Näihin tietoihin kuuluu se, mitä ajoneuvoja varten järjestelmä on testattu, sekä täydelliset asennusohjeet.
5. Etusuojarahjeistemiä ei saa erillisinä teknisinä yksikköinä saattaa jakeluun, tarjota myyntiin tai myydä ilman luetteloa ajoneuvotyypeistä, joihin etusuojarahjeistelmä on tyyppihyväksytty, eikä ilman selkeitä asennusohjeita. Asennusohjeissa on oltava sellaisia ajoneuvoja varten tarkoitettut kiinnitysohjeet, joihin yksikkö on hyväksytty, jotta yksikkö voidaan asentaa kyseiseen ajoneuvoon liitteessä I olevan 6 kohdan asianomaisten määräysten mukaisesti.
6. Komissio antaa täytäntöönpanotoimenpiteet, joilla säädetään tekniset säännökset liitteessä I säädettyjen vaatimusten soveltamiseksi.

Kyseiset toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia muun muassa sitä täydentämällä, hyväksytään direktiivin [.../.../EY] 40 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

5 artikla

EY-tyyppihyväksynnän hakeminen

1. Valmistajan on toimitettava hyväksyntäviranomaiselle ilmoituslomake, joka on laadittu liitteessä II olevassa 1 osassa olevan mallin mukaisesti, hakiessaan ajoneuvotyyppin EY-tyyppihyväksyntää jalankulkijoiden suojelun osalta.

Valmistajan on toimitettava tyyppihyväksyntätestauksesta vastaavalle tutkimuslaitokselle hyväksyttävää ajoneuvotyyppiä edustavan ajoneuvon.

2. Hakiessaan EY-tyyppihyväksyntää ajoneuvotyyppille, joka on varustettu etusuojarahjeistelmällä, valmistajan on toimitettava liitteessä II olevassa 2 osassa olevan mallin mukaisesti laadittu ilmoituslomake hyväksyntäviranomaiselle.

Valmistajan on toimitettava tyyppihyväksyntätestauksesta vastaavalle tutkimuslaitokselle hyväksyttävää etusuojarahjeistelmällä varustettua ajoneuvotyyppiä edustavan ajoneuvon. Kyseisen tutkimuslaitoksen pyynnöstä valmistajan on toimitettava lisäksi erityiset osat tai näytteet käytetyistä materiaaleista.

3. Hakiessaan erillisen teknisen yksikön EY-tyyppihyväksyntää etusuojarahjestelmätyypille valmistajan on toimitettava liitteessä II olevassa 3 osassa olevan mallin mukaisesti laadittu ilmoituslomake hyväksyntäviranomaiselle.

Valmistajan on toimitettava tyyppihyväksyntätestauksesta vastaavalle tutkimuslaitokselle edustavan näytteen hyväksyttävästä etusuojarahjestelmätyypistä. Kyseisellä tutkimuslaitoksella on katsoessaan sen tarpeelliseksi oikeus pyytää useampia näytekappaleita. Näytteissä on näyttävä selvästi ja pysyvästi hakijan kauppanimi tai -merkki sekä tyyppin kuvaus. Valmistaja varautuu siihen, että EY-tyyppihyväksyntämerkkiä on myöhemmin pidettävä näkyvästi esillä.

III luku

Jäsenvaltioiden viranomaisten velvollisuudet

6 artikla

EY-tyyppihyväksynnän myöntäminen

1. Jos asiaankuuluvat vaatimukset täyttyvät, hyväksyntäviranomainen myöntää EY-tyyppihyväksynnän ja antaa EY-tyyppihyväksyntänumeron direktiivin [.../.../EY] liitteessä VIII säädetyn numerointijärjestelmän mukaisesti.

Hyväksyntäviranomainen ei saa antaa samaa numeroa toiselle ajoneuvotyyppille tai toiselle etusuojarahjestelmätyypille.

2. Edellä olevaa 1 kohtaa sovellettaessa hyväksyntäviranomainen toimittaa EY-tyyppihyväksyntätodistuksen, joka on laadittu seuraavien asiakirjojen mukaisesti:
- a) liitteessä III olevassa 1 osassa oleva malli ajoneuvotyyppille jalankulkijoiden suojelun osalta
 - b) liitteessä III olevassa 2 osassa oleva malli ajoneuvotyyppille siihen asennetun etusuojarahjestelmän osalta
 - c) liitteessä III olevassa 3 osassa oleva malli etusuojarahjestelmätyypille erillisenä teknisenä yksikkönä.

7 artikla

Erillisen teknisen yksikön EY-tyyppihyväksyntämerkki

Jokaisessa etusuojarahjestelmässä, jonka tyyppi on hyväksytty erillisen teknisen yksikön EY-tyyppihyväksynnän mukaisesti, on oltava liitteessä IV säädetty erillisen teknisen yksikön EY-tyyppihyväksyntämerkki.

8 artikla

Tyyppin ja hyväksyntien muutokset

Kaikki muutokset, jotka koskevat ajoneuvon A-pylväiden edessä olevaa osaa tai sen etusuojaajärjestelmää ja jotka vaikuttavat ajoneuvon rakenteeseen, pääasiallisiin mittoihin, ajoneuvon ulkopintojen materiaaleihin, kiinnitystapoihin taikka ulkoiseen tai sisäiseen osien järjestelyyn, ja joilla voi olla merkittävä vaikutus testituloksiin, katsotaan direktiivin [.../.../EY] [13] artiklan mukaisiksi muutoksiksi, joiden vuoksi on haettava uutta tyyppihyväksyntää.

9 artikla

Ajoneuvoihin sovellettava aikataulu

1. Kansallisten viranomaisten on 15 artiklan toisessa kohdassa tarkoitetusta päivämäärästä alkaen jalankulkijoiden suojeluun liittyvin perustein kieltäydyttävä antamasta EY-tyyppihyväksyntää tai kansallista tyyppihyväksyntää seuraaville uusille ajoneuvotyypeille:
 - a) M₁-luokan ajoneuvo, joka ei täytä liitteessä I olevassa 4 kohdassa vahvistettuja teknisiä määräyksiä
 - b) M₁-luokan ajoneuvo, jonka enimmäismassa on enintään 2 500 kg ja joka ei täytä liitteessä I olevassa 2 tai 3 kohdassa vahvistettuja teknisiä määräyksiä
 - c) M₁-luokkaan perustuva N₁-luokan ajoneuvo, jonka enimmäismassa on enintään 2 500 kg ja joka ei täytä liitteessä I olevassa 2 tai 4 kohdassa tai 3 ja 4 kohdassa vahvistettuja teknisiä määräyksiä.
2. Jos uudet M₁-luokan tai M₁-luokkaan perustuvan N₁-luokan ajoneuvot, joiden enimmäismassa on enintään 2 500 kg, eivät täytä liitteessä I olevassa 4 kohdassa vahvistettuja teknisiä määräyksiä, kansalliset viranomaiset eivät [PÄIVÄYS kolmekymmentäkolme kuukautta tämän asetuksen voimaantulosta] alkaen jalankulkijoiden suojeluun liittyvin perustein enää saa pitää vaatimustenmukaisuustodistusta pätevänä direktiivin [.../.../EY] [26] artiklaa sovellettaessa, ja niiden on kieltettävä kyseisten ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto.
3. Kansallisten viranomaisten on [PÄIVÄYS viisikymmentäkuusi kuukautta tämän asetuksen voimaantulosta] alkaen jalankulkijoiden suojeluun liittyvin perustein kieltäydyttävä antamasta EY-tyyppihyväksyntää tai kansallista tyyppihyväksyntää seuraaville uusille ajoneuvotyypeille:
 - a) M₁-luokan ajoneuvo, joka ei täytä liitteessä I olevassa 4 kohdassa vahvistettuja teknisiä määräyksiä
 - b) M₁-luokan ajoneuvo, jonka enimmäismassa on enintään 2 500 kg ja joka ei täytä liitteessä I olevassa 3 kohdassa vahvistettuja teknisiä määräyksiä

- c) M₁-luokkaan perustuva N₁-luokan ajoneuvo, jonka enimmäismassa on enintään 2 500 kg ja joka ei täytä liitteessä I olevassa 3 ja 4 kohdassa vahvistettuja teknisiä määräyksiä.
4. Jos uudet M₁-luokan tai M₁-luokkaan perustuvan N₁-luokan ajoneuvot, joiden enimmäismassa on enintään 2 500 kg, eivät täytä liitteessä I olevassa 2 ja 4 kohdassa tai 3 ja 4 kohdassa vahvistettuja teknisiä määräyksiä, kansalliset viranomaiset eivät [PÄIVÄYS kuusikymmentä kuukautta tämän asetuksen voimaantulosta] alkaen jalankulkijoiden suojeluun liittyvin perustein enää saa pitää vaatimustenmukaisuustodistusta pätevänä direktiivin [.../.../EY] [26] artiklaa sovellettaessa, ja niiden on kiellettävä kyseisten ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto.
5. Kansallisten viranomaisten on [PÄIVÄYS seitsemänkymmentäkahdeksan kuukautta tämän asetuksen voimaantulosta] alkaen jalankulkijoiden suojeluun liittyvin perustein kieltäydyttävä antamasta EY-tyyppihyväksyntää tai kansallista tyyppihyväksyntää uudelle ajoneuvotyyppille, joka ei täytä liitteessä I olevassa 3 ja 4 kohdassa vahvistettuja teknisiä määräyksiä.
6. Kansalliset viranomaiset eivät [PÄIVÄYS seitsemänkymmentäkahdeksan kuukautta tämän asetuksen voimaantulosta] alkaen jalankulkijoiden suojeluun liittyvin perustein enää saa pitää vaatimustenmukaisuustodistusta pätevänä direktiivin [.../.../EY] [26] artiklaa sovellettaessa, ja niiden on kiellettävä seuraavien uusien ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto:
- a) M₁- ja N₁-luokan ajoneuvo, joka ei täytä liitteessä I olevassa 4 kohdassa vahvistettuja teknisiä määräyksiä
- b) M₁-luokka tai M₁-luokkaan perustuva N₁-luokan ajoneuvo, jonka enimmäismassa on enintään 2 500kg ja joka ei täytä liitteessä I olevassa 2 ja 3 kohdassa vahvistettuja teknisiä määräyksiä.
7. Kansalliset viranomaiset eivät [PÄIVÄYS satakuusitoista kuukautta tämän asetuksen voimaantulosta] alkaen jalankulkijoiden suojeluun liittyvin perustein enää saa pitää vaatimustenmukaisuustodistusta pätevänä direktiivin [.../.../EY] [26] artiklaa sovellettaessa, ja niiden on kiellettävä seuraavien uusien ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto:
- a) M₁- ja N₁-luokan ajoneuvo, joka ei täytä liitteessä I olevassa 4 kohdassa vahvistettuja teknisiä määräyksiä
- b) M₁-luokka tai M₁-luokkaan perustuva N₁-luokan ajoneuvo, jonka enimmäismassa on enintään 2 500kg ja joka ei täytä liitteessä I olevassa 3 kohdassa vahvistettuja teknisiä määräyksiä.
8. Jos uudet ajoneuvot eivät täytä liitteessä I olevassa 3 tai 4 kohdassa vahvistettuja teknisiä määräyksiä, kansalliset viranomaiset eivät [PÄIVÄYS satakolmekymmentäkahdeksan kuukautta tämän asetuksen voimaantulosta] alkaen jalankulkijoiden suojeluun liittyvin perustein enää saa pitää vaatimustenmukaisuustodistusta pätevänä direktiivin [.../.../EY] [26] artiklaa

sovellettaessa, ja niiden on kiellettävä kyseisten ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto.

9. Sillä edellytyksellä, että 4 artiklan 6 kohdan mukaisesti säädetty toimet ovat tulleet voimaan ja jos valmistaja niin vaatii, kansalliset viranomaiset eivät saa jalankulkijoiden suojeluun liittyvin perustein kieltäytyä myöntämästä ajoneuvotyyppille EY-tyyppihyväksyntää tai kansallista tyyppihyväksyntää tai kieltää ajoneuvon rekisteröintiä, myyntiä tai käyttöönottoa, jos kyseinen ajoneuvo täyttää liitteessä I olevassa 3 tai 4 kohdassa vahvistetut tekniset määräykset, tämän kuitenkin rajoittamatta tämän artiklan 1–8 kohtien soveltamista.

10 artikla

Säännösten soveltaminen etusuojarahjestelmiin

1. Jäsenvaltioiden on kieltäydyttävä antamasta EY-tyyppihyväksyntää tai kansallista tyyppihyväksyntää uudelle etusuojarahjestelmällä varustetulle ajoneuvotyyppille tai uudelle erillisenä teknisenä yksikkönä toimitettavalle etusuojarahjestelmätyypille, joka ei ole liitteessä I olevan 5 ja 6 kohdan vaatimusten mukainen.
2. Kansalliset viranomaiset eivät etusuojarahjestelmiin liittyvin perustein enää saa pitää vaatimustenmukaisuustodistusta pätevänä direktiivin [.../.../EY] [26] artiklaa sovellettaessa, ja niiden on kiellettävä sellaisten uusien ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto, jotka eivät ole tämän asetuksen liitteen I 5 ja 6 kohdan vaatimusten mukaisia.
3. Tämän asetuksen liitteessä I olevassa 5 ja 6 kohdassa säädettyjä vaatimuksia on sovellettava erillisinä teknisinä yksikköinä markkinoille saatettaviin etusuojarahjestelmiin direktiivin [.../.../EY] [28] artiklaa sovellettaessa.

11 artikla

Törmäksenestojärjestelmät

1. Törmäksenestojärjestelmillä varustettujen ajoneuvojen ei tarvitse täyttää liitteessä I olevassa 2 ja 3 kohdassa vahvistettuja testausvaatimuksia, jotta ajoneuvotyyppille voidaan myöntää jalankulkijoiden suojeluun liittyvin perustein EY-tyyppihyväksyntä tai kansallinen tyyppihyväksyntä tai jotta niitä voidaan rekisteröidä, myydä tai ottaa käyttöön.
2. Komissio voi antaa täytäntöönpanotoimenpiteet, joilla asetetaan suorituskyykyvaatimukset 1 kohdassa säädettyjen vaatimusten soveltamiseksi.

Kyseiset toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia sitä täydentämällä ja muuten, hyväksytään direktiivin [.../.../EY] 40 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

Vaatimusten avulla on varmistettava suojatasot, jotka ovat todelliselta vaikutukseltaan ainakin yhtä tehokkaat kuin tämän asetuksen liitteessä I olevassa 2 ja 3 kohdassa vahvistetut tasot.

12 artikla

Seuranta

1. Kansalliset viranomaiset toimittavat komissiolle liitteessä I olevassa 2.2, 2.4 ja 3.2 kohdassa tarkoitetun valvonnan tulokset vuosittain ja viimeistään 28 päivänä helmikuuta tulosten hankintavuotta seuraavana vuonna.

Velvoitetta toimittaa kyseisiä tuloksia lakataan soveltamasta *[päiväys, viisi vuotta tämän asetuksen voimaantulosta]*.

2. Komissio voi liitteessä I olevan 1.2, 1.4 ja 2.2 kohdan mukaisesti toteutetun valvonnan tulosten perusteella hyväksyä täytäntöönpanotoimenpiteitä tarvittaessa.

Kyseiset toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia sitä täydentämällä ja muuten, hyväksytään direktiivin [...]EY] 40 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

3. Komissio valvoo hätäjarrutehostinjärjestelmän ja muiden sellaisten tekniikoiden käyttöä, joilla voidaan kohentaa loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojaa, ja viimeistään *[päiväys, viisi vuotta tämän asetuksen voimaantulosta]* tarkastelee uudelleen, miten tämä asetus toimii ja miten yleistä tekniikka ja sen käyttö on ja miten sitä kehitetään edelleen, ja toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa on tarvittaessa asiaa koskevia ehdotuksia.

13 artikla

Seuraamukset

1. Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän asetuksen säännösten rikkomisen, johon valmistaja on syyllistynyt, seuraamuksista ja ryhdyttävä kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on toimitettava kyseiset säännökset komissiolle *[päiväys, 18 kuukauden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta]* ja ilmoitettava viipymättä niihin myöhemmin mahdollisesti tehdyistä muutoksista.

2. Sellaisia rikkomustyyppejä, joista seuraamus voidaan määrätä, ovat ainakin seuraavat:

- a) väärin tietojen antaminen hyväksyntämenettelyn tai markkinoilta pois vetämiseen johtavan menettelyn kuluessa
- b) tyyppihyväksynnän testitulosten väärentäminen
- c) sellaisten tietojen tai teknisten erittelyjen ilmoittamatta jättäminen, jotka saattaisivat johtaa markkinoilta pois vetämiseen tai tyyppihyväksynnän peruuttamiseen
- d) kieltäytyminen antamasta tietoja käytettäväksi.

IV luku

Siirtymä- ja loppusäännökset

14 artikla

Kumoaminen

Kumotaan direktiivit 2003/102/EY ja 2005/66/EY 15 artiklan toisessa kohdassa tarkoitetusta päivästä lukien.

Viittauksia kumottuihin direktiiveihin pidetään viittauksina tähän asetukseen.

15 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tätä asetusta sovelletaan [PÄIVÄYS yhdeksän kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta] alkaen, paitsi 9 artiklan 9 kohtaa, jota sovelletaan voimaantulopäivästä.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE

LIITE I

AJONEUVOJEN JA ETUSUOJAJÄRJESTELMIEN TESTAUSTA KOSKEVAT TEKNISET SÄÄNNÖKSET

1. Tässä liitteessä sovelletaan seuraavia määritelmiä:
 - 1.1 'Konepellin etureunalla' tarkoitetaan ylempää ja ulompaa eturakennetta, joka sisältää konepellin sekä lokasuojat, valonheittimen kehyksen ylä- ja sivuosat sekä muut mahdolliset lisäosat.
 - 1.2 'Konepellin etureunan vertailulinjalla' tarkoitetaan sitä geometristä jälkeä, joka muodostuu 1 000 mm:n mittaisen suorasyrjäviivaimen ja konepellin etupinnan välisistä kosketuspisteistä, kun viivainta siirretään kosketuksessa konepellin etureunaan sen laidasta toiseen siten, että viivain pidetään samansuuntaisena auton pystysuoran pitkittäistason kanssa ja kallistettuna 50° taaksepäin ja viivaimen alemman pään etäisyys maasta on 600 mm. Jos ajoneuvon konepelti on 50°:n kulmassa niin, että viivain koskettaa koko mitaltaan tai useista kohdista konepeltiin, vertailulinja määritellään niin, että suorasyrjäviivaimen kallistuskulma on 40°. Jos ajoneuvon muoto on sellainen, että ensimmäinen kosketus tapahtuu viivaimen alapäässä, tätä kosketuskohtaa pidetään konepellin etureunan vertailulinjana kyseisessä sivuttaiskohdassa. Jos ajoneuvon muoto on sellainen, että viivaimen yläpää tulee ensiksi kosketukseen, pidetään konepellin etureunan vertailulinjana kyseisessä sivuttaiskohdassa määriteltyä 1 000 mm:n ulottumamittaa. Jos suorasyrjäviivain osuu tässä menettelyssä puskurin yläreunaan, pidetään puskurin yläreunaa tässä asetuksessa myös konepellin etureunana.
 - 1.3 '1 000 mm:n ulottumamitalla' tarkoitetaan yläetupinnalla sijaitsevaa geometristä jälkeä, jonka määrittää 1 000 mm:n pituinen taipuisa nauha, jota pidetään auton pitkittäistasolla ja joka kierretään puskurin ja konepellin päälle. Nauha pidetään koko mittauksen ajan tiukkana niin, että toinen pää koskettaa maavertailutasoon pystysuoraan puskurin etureunan alapuolella ja toinen pää on kosketuksessa yläetupintaan. Ajoneuvo on tavanomaisessa ajoasennossa.
 - 1.4 'Konepellillä' tarkoitetaan ulompaa rakennetta, joka sisältää kaikkien ulompien rakenteiden yläpinnan lukuun ottamatta tuulilasia ja A-pylväitä ja niiden takapuolella olevia rakenteita. Tähän rakenteeseen kuuluvat siten konepelti, lokasuojat, rintalevy, pyyhkijän kara ja tuulilasin alakehys, mutta siihen voi kuulua myös muita osia.
 - 1.5 'Yläetupinnalla' tarkoitetaan ulompaa rakennetta, joka sisältää kaikkien ulompien rakenteiden yläpinnan lukuun ottamatta tuulilasia ja A-pylväitä ja niiden takapuolella olevia rakenteita.
 - 1.6 'Maavertailulinjalla' tarkoitetaan maanpinnan suuntaista vaakatasoa, joka edustaa maan pintaa, kun ajoneuvo seisoo tasaisella pinnalla käsijarru päällä ja tavanomaisessa ajoasennossa.

- 1.7 'Tavanomaisella ajoasennolla' tarkoitetaan ajoneuvon asentoa ajokunnossa maanpinnalla, kun renkaat on täytetty suositeltuun paineeseen, etupyörät osoittavat suoraan eteen, kaikkia ajoneuvon käyttämiseksi tarvittavia nesteitä on suurin mahdollinen määrä, ajoneuvossa on kaikki valmistajan tarjoamat vakiovarusteet, kuljettajan ja etumatkustajan istuimelle on sijoitettu 75 kg:n massa ja jousitus on säädetty ajonopeudelle 40 km/h tai 35 km/h valmistajan määrittelemissä tavanomaisissa ajo-olosuhteissa (koskee varsinkin ajoneuvoja, joissa on aktiivijousitus tai automaattinen korkeudensäätö).
- 1.8 'Tuulilasilla' tarkoitetaan ajoneuvon etuikkunaa, joka täyttää kaikki asiaankuuluvat neuvoston direktiivin 77/649/ETY¹² liitteessä I olevat vaatimukset.
- 1.9 'Pään suorituskykyperuste (HPC)' on laskelma törmäyksen aikana koetusta maksimaalisesta kiihtyvyydestä tietyllä aikavälillä. Se lasketaan kiihtyvyyssmittarin aikasarjojen resultantista seuraavan lausekkeen maksimiarvona (johon t_1 ja t_2 vaikuttavat):

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

Lausekkeessa 'a' on resultanttikiikkyvyys 'g':n kerrannaisena, ja t_1 ja t_2 ovat iskun kaksi ajankohtaa (sekunteina), jotka määrittävät sen tallennusajan alun ja lopun, josta HPC on maksimiarvo. Niitä HPC:n arvoja, joiden aikaväli ($t_1 - t_2$) on suurempi kuin 15 ms, ei oteta maksimiarvoa laskettaessa huomioon.

- 1.10 'Kaarevuussäteellä' tarkoitetaan sitä ympyrän kaaren sädettä, joka on lähinnä tarkasteltavan osan pyöreää muotoa.
2. Ajoneuvoille on tehtävä seuraavat testit:
- 2.1 Puskurin jalkatesti:

Yksi seuraavista jalkatesteistä edellytetään suoritettavaksi:

- Puskurin säär testi: Testi suoritetaan 40 km/h iskunopeudella. Suurin dynaaminen polven taipumiskulma saa olla enintään 21,0°, suurin dynaaminen polven leikkaussiirtymä enintään 6,0 mm ja kiihtyvyys mitattuna iskulaitteen säär iosan yläpäästä enintään 200 g.
- Puskurin reis testi: Testi suoritetaan 40 km/h iskunopeudella. Iskuvoimien hetkellinen summa ajan suhteen saa olla enintään 7,5 kN, ja iskulaitteeseen kohdistuva taivutusmomentti saa olla enintään 510 Nm.

- 2.2 Konepellin etureunan reis testi:

Testi suoritetaan 40 km/h iskunopeudella. Iskuvoimien hetkellisen summan ajan suhteen ei pitäisi ylittää viitearvoa 5,0 kN, ja iskulaitteeseen kohdistuva taivutusmomentti mitataan ja sitä verrataan viitearvoon 300 Nm.

¹² EYVL L 267, 19.10.1977, s. 1.

Testi suoritetaan ainoastaan valvontaa varten ja tulokset on rekisteröitävä kokonaan.

2.3 Konepellin päätesti lapsen / pienen aikuisen päätä edustavalla laitteella:

Testi suoritetaan 35 km/h iskunopeudella käyttäen 3,5 kg iskulaitetta. HPC saa olla enintään 1000 2/3:lla konepellin testausalueesta ja enintään 2000 jäljellä olevalla 1/3:lla konepellin testausalueesta.

2.4 Tuulilasin päätesti aikuisen päätä edustavalla laitteella:

Testi suoritetaan 35 km/h iskunopeudella käyttäen 4,8 kg iskulaitetta. HPC mitataan ja sitä verrataan viitearvoon 1000.

Testi suoritetaan ainoastaan valvontaa varten ja tulokset on rekisteröitävä kokonaan.

3. Ajoneuvoille on tehtävä seuraavat testit:

3.1 Puskurin jalkatesti:

Yksi seuraavista jalkatesteistä edellytetään suoritettavaksi:

- a) Puskurin sääritesti: Testi suoritetaan 40 km/h iskunopeudella. Suurin dynaaminen polven taipumiskulma saa olla enintään 19,0°, suurin dynaaminen polven leikkaussiirtymä enintään 6,0 mm ja kiihtyvyys mitattuna iskulaitteen säärion yläpäästä enintään 170 g.

Lisäksi valmistaja voi määrittää puskuritestissä leveyksiksi enintään yhteensä 264 mm, kun kiihtyvyys mitattuna iskulaitteen säärion yläpäästä on enintään 250 g.

- (b) Puskurin reisitesti: Testi suoritetaan 40 km/h iskunopeudella. Iskuvoimien hetkellinen summa ajan suhteen saa olla enintään 7,5 kN, ja iskulaitteeseen kohdistuva taivutusmomentti saa olla enintään 510 Nm.

3.2 Konepellin etureunan reisitesti:

Testi suoritetaan 40 km/h iskunopeudella. Iskuvoimien hetkellistä summaa ajan suhteen verrataan potentiaaliseen enimmäismäärään 5,0 kN, ja iskulaitteeseen kohdistuvaa taivutusmomenttia verrataan potentiaaliseen enimmäismäärään 300 Nm.

Testi suoritetaan ainoastaan valvontaa varten ja tulokset on rekisteröitävä kokonaan.

3.3 Konepellin päätesti lapsen / pienen aikuisen päätä edustavalla laitteella:

Testi suoritetaan 35 km/h iskunopeudella käyttäen 3,5 kg iskulaitetta. HPC:n on oltava 3.5 kohdassa esitettyjen vaatimusten mukainen.

3.4 Konepellin päätesti aikuisen päätä edustavalla laitteella:

Testi suoritetaan 35 km/h iskunopeudella käyttäen 4,5 kg iskulaitetta. HPC:n on oltava 3.5 kohdassa esitettyjen vaatimusten mukainen.

- 3.5 HPC saa olla arvoltaan enintään 1 000 $\frac{1}{2}$:lla lapsen päätä edustavan laitteen testausalueesta, minkä lisäksi se saa olla arvoltaan enintään 1 000 $\frac{2}{3}$:lla aikuisen ja lapsen päätä edustavan laitteen yhdistetystä testausalueesta. Jäljellä olevalla alueella kummankin päätä edustavan laitteen HPC saa olla enintään 1 700.
4. Ajoneuvoille on tehtävä seuraavat testit:
- 4.1 Vertailutesti, jolla todetaan järjestelmän toimintakohta, jossa jarrujen lukkiutumisen estojärjestelmää (ABS) aktivoituu.
- 4.2 Testi sen toteamiseksi, käynnistyykö hätäjarrutehostinjärjestelmä toimimaan asianmukaisesti, jotta ajoneuvon vauhti hidastuu mahdollisimman paljon.
5. Etusuoajajärjestelmälle on tehtävä seuraavat testit:
- 5.1 Etusuoajajärjestelmän sääritesti:
- Testi suoritetaan 40 km/h iskunopeudella. Suurin dynaaminen polven taipumiskulma saa olla enintään 21,0°, suurin dynaaminen polven leikkaussiirtymä enintään 6,0 mm ja kiihtyvyys mitattuna iskulaitteen säärion yläpäästä enintään 200 g.
- 5.1.1 Edellä olevan 5.1 kohdan määräykset voidaan kuitenkin korvata joko 5.1.1.1 kohdan tai 5.1.1.2 kohdan määräyksillä, kun kyseessä on erillisenä teknisenä yksikkönä hyväksytty etusuoajajärjestelmä, jonka käyttö on luvallista ainoastaan erityisajoneuvoissa, joiden massa on enintään 2,5 tonnia ja jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää lokakuuta 2005, tai ajoneuvoissa, joiden massa ylittää 2,5 tonnia.
- 5.1.1.1 Testi suoritetaan 40 km/h iskunopeudella. Suurin dynaaminen polven taipumiskulma saa olla enintään 26,0°, suurin dynaaminen polven leikkaussiirtymä enintään 7,5 mm ja kiihtyvyys mitattuna iskulaitteen säärion yläpäästä enintään 250 g.
- 5.1.1.2 Ajoneuvolle suoritetaan kaksi testiä, joista ensimmäisessä etusuoajajärjestelmä on kiinnitettynä ja toisessa sitä ei ole, 40 km/h iskunopeudella. Testiparit suoritetaan testauksesta vastaavan viranomaisen kanssa sovitussa asianmukaisissa tiloissa. Polven taipumiskulman, polven leikkaussiirtymän ja säären yläosasta mitatun kiihtyvyyden arvot merkitään muistiin. Kussakin tapauksessa etusuoajajärjestelmällä varustetun ajoneuvon arvot saavat olla korkeintaan 90 prosenttia sen ajoneuvon arvoista, johon ei ole asennettu etusuoajajärjestelmää.
- 5.1.2 Jos etusuoajajärjestelmän korkeus on yli 500 mm, etusuoajajärjestelmän sääritesti on korvattava 5.2. kohdassa määritetyllä etusuoajajärjestelmän reisitestillä.
- 5.2 Etusuoajajärjestelmän reisitesti:
- Testi suoritetaan 40 km/h iskunopeudella. Iskuvoimien hetkellinen summa ajan suhteen saa olla enintään 7,5 kN, ja iskulaitteeseen kohdistuva taivutusmomentti saa olla enintään 510 Nm.

- 5.2.1 Edellä olevan 5.2 kohdan määräykset voidaan kuitenkin korvata joko 5.2.1.1 kohdan tai 5.2.1.2 kohdan määräyksillä, kun kyseessä on erillisenä teknisenä yksikkönä hyväksytty etusuojarahjestelmä, jonka käyttö on luvallista ainoastaan erityisajoneuvoissa, joiden massa on enintään 2,5 tonnia ja jotka on tyyppihyväksytty ennen 1 päivää lokakuuta 2005, tai ajoneuvoissa, joiden massa ylittää 2,5 tonnia.
- 5.2.1.1 Testi suoritetaan 40 km/h iskunopeudella. Iskuvoimien hetkellinen summa ajan suhteen saa olla enintään 9,4 kN, ja iskulaitteeseen kohdistuva taivutusmomentti saa olla enintään 640 Nm.
- 5.2.1.2 Ajoneuvolle suoritetaan kaksi testiä, joista ensimmäisessä etusuojarahjestelmä on kiinnitettynä ja toisessa sitä ei ole, 40 km/h iskunopeudella. Testiparit suoritetaan testauksesta vastaavan viranomaisen kanssa sovituihin asianmukaisiin tiloihin. Iskuvoimien hetkellinen summa ja iskulaitteeseen kohdistuva taivutusmomentti merkitään muistiin. Kussakin tapauksessa etusuojarahjestelmällä varustetun ajoneuvon arvot saavat olla korkeintaan 90 prosenttia sen ajoneuvon arvoista, johon ei ole asennettu etusuojarahjestelmää.
- 5.2.2 Jos etusuojarahjestelmän korkeus on enintään 500 mm, etusuojarahjestelmän reisitesti on korvattava 5.1 kohdassa määritetyllä etusuojarahjestelmän sääritestillä.
- 5.3 Etusuojarahjestelmän etureunan reisitesti. Testi suoritetaan 40 km/h iskunopeudella. Iskuvoimien hetkellinen summa ajan suhteen iskulaitteen ylä- ja alaosaan ei pitäisi ylittää viitearvoa 5,0 kN, ja iskulaitteeseen kohdistuvan taivutusmomentin ei pitäisi ylittää viitearvoa 300 Nm. Kumpikin tulos on rekisteröitävä valvontaa varten.
- 5.4 Etusuojarahjestelmän päätesti lapsen / pienen aikuisen päätä edustavalla laitteella: Testi suoritetaan 35 km/h iskunopeudella ja käyttäen lapsen / pienikokoisen aikuisen päätä edustavaa 3,5 kg:n painoista iskulaitetta. HPC laskettuna kiihtyvyyssmittarin aikasarjojen resultantista saa olla kaikissa tapauksissa enintään 1000.
6. Etusuojarahjestelmän rakennetta ja asennusta koskevat vaatimukset:
- 6.1 Seuraavia vaatimuksia sovelletaan samalla tavoin uusiin ajoneuvoihin valmiiksi asennettuihin etusuojarahjestelmiin ja erillisinä teknisinä yksikköinä toimitettaviin tiettyihin ajoneuvoihin asennettaviksi tarkoitettuihin etusuojarahjestelmiin.
- 6.1.1 Etusuojarahjestelmien osien on oltava rakenteeltaan sellaisia, että niiden kaikkien taipumattomien pintojen, joita voidaan koskettaa halkaisijaltaan 100 mm:n suuruisella pallolla, kaarevuussäde on vähintään 5 mm.
- 6.1.2 Etusuojarahjestelmän, kaikki kannattimet ja kiinnittimet mukaan lukien, kokonaismassa saa olla enintään 1,2 prosenttia sen ajoneuvon enimmäismassasta, jota varten se on suunniteltu, ja enintään on 18 kg.
- 6.1.3 Kun etusuojarahjestelmä on kiinnitetty ajoneuvoon, se saa ulottua korkeintaan 50 mm ajoneuvon konepellin etureunan vertailulinjaa korkeammalle.
- 6.1.4 Etusuojarahjestelmä ei saa lisätä ajoneuvoon asennettuna ajoneuvon leveyttä. Jos etusuojarahjestelmä on kokonaisleveydeltään yli 75 prosenttia ajoneuvon leveydestä, järjestelmän päiden on oltava käännettynä sisäänpäin ajoneuvon ulkopintaa kohden, jotta törmäysvaara olisi mahdollisimman pieni. Tämä vaatimus katsotaan täytetyksi,

jos etusuojajärjestelmä on upotettu tai sisällytetty korirakenteeseen taikka järjestelmän pää on käännetty niin, että sitä ei voi koskettaa halkaisijaltaan 100 mm:n pallolla, ja järjestelmän pään ja ympäröivän korirakenteen väli on enintään 20 mm.

- 6.1.5 Jollei edellä olevasta 6.1.4 kohdasta muuta johdu, etusuojajärjestelmän osien ja sen takana olevan ulkopinnan väli saa olla enintään 80 mm. Takana olevan korin yleisten ääriviivojen paikoittaisia katkoksia (kuten aukkoja säleiköissä, ilmanottoaukkoja jne.) ei oteta huomioon.
- 6.1.6 Missä tahansa kohdassa ajoneuvon leveyssuunnassa puskurin etummaisen osan ja etusuojajärjestelmän etummaisen osan pitkäisväli saa olla enintään 50 mm ajoneuvon puskurin tuottamien hyötyjen säilyttämiseksi.
- 6.1.7 Etusuojajärjestelmä ei saa vähentää merkittävästi puskurin tehoa. Tämä vaatimus katsotaan täytetyksi, jos puskurin yli työntyy enintään kaksi pystysuoraa eikä yhtään vaakasuoraa etusuojajärjestelmän osaa.
- 6.1.8 Etusuojajärjestelmä ei saa kallistua eteenpäin pystysuorasta linjasta. Etusuojajärjestelmän ylimmät osat saavat ulottua enintään 50 mm ylöspäin tai taaksepäin (tuulilasiin päin) ajoneuvon konepellin etureunan vertailulinjasta etusuojajärjestelmä irrotettuna.
- 6.1.9 Tyyppihyväksytyjä ajoneuvoja koskevia vaatimuksia on noudatettava etusuojajärjestelmien asentamisesta huolimatta.
- 7. Poiketen siitä, mitä 2, 3 ja 5 kohdassa säädetään, asianomainen hyväksyntäviranomainen voi katsoa, että mikä tahansa ko. kohdissa asetettu testausvaatimus on täytetty vastaavalla testillä, joka on suoritettu muita tämän liitteen testejä koskevien vaatimusten mukaisesti.

LIITE II

Ilmoituslomakkeen mallit, jotka valmistajan on annettava.

1 osa

Ilmoituslomake haettaessa ajoneuvotyyppin tyyppihyväksyntää jalankulkijoiden suojan osalta.

2 osa

Ilmoituslomake haettaessa etusuojarahjestelmällä varustetun ajoneuvon tyyppihyväksyntää.

3 osa

Ilmoituslomake haettaessa tyyppihyväksyntää etusuojarahjestelmälle erillisenä teknisenä yksikkönä.

1 osa

(MALLI)

Ilmoituslomake nro...

ajoneuvon EY-tyyppihyväksynnästä, jonka aiheena on
jalankulkijoiden turvallisuus.

Seuraavat tiedot on soveltuvien osien toimitettava kolmena kappaleena, ja niihin on liitettävä sisällysluettelo. Mahdolliset piirustukset on toimitettava sopivassa mittakaavassa ja riittävän yksityiskohtaisina A4-koossa tai siihen kokoon taitettuina. Mahdollisten valokuvien on oltava riittävän yksityiskohtaisia.

Jos järjestelmissä, osissa tai erillisissä teknisissä yksiköissä on sähköohjattuja toimintoja, tiedot niiden suoritusarvoista on toimitettava.

0 YLEISTÄ

0.1 Merkki (valmistajan nimi):

0.2 Tyyppi:

0.2.1 Kaupallinen nimi (kaupalliset nimet) (jos saatavissa):

0.3 Tyypin tunnistustapa, jos se on merkitty ajoneuvoon^{(b)(1)}:

0.3.1. Merkin sijainti:

0.4 Ajoneuvoluokka^(c):

0.5 Valmistajan nimi ja osoite:

0.8 Kokoonpanotehtaan (-tehtaiden) nimi (nimet) ja osoite (osoitteet):

0.9 Valmistajan edustajan nimi ja osoite:.....

1. AJONEUVON YLEISET RAKENNEOMINAISUUDET

1.1 Valokuvat ja/tai piirustukset edustavasta ajoneuvosta:

1.6 Moottorin sijainti ja järjestely:

9. KORI

^(b) Jos tyypin tunnistustavassa on merkkejä, joilla ei ole merkitystä tässä ilmoituslomakkeessa tarkoitetun ajoneuvon, osan tai erillisen teknisen yksikön kuvailemisessa, ne on esitettävä asiakirjoissa tunnuksella '??'(esimerkiksi ABC??123??)

⁽¹⁾ Tarpeeton yliviivataan (joissakin tapauksissa ei tarvitse yliviivata mitään, jos useampi kuin yksi vaihtoehto on voimassa)

^(c) Luokiteltu direktiivin [...] EY] liitteessä II olevassa A kohdassa esitettyjen määritelmien mukaisesti.

- 9.1 Korin tyyppi:
- 9.2 Käytetyt materiaalit ja rakennetavat:
- 9.23 Jalankulkijoiden suojele
- 9.23.1 Ajoneuvon yksityiskohtainen kuvaus valokuvineen ja/tai piirustuksineen rakenteen, mittojen, asiaankuuluvien vertailulinjojen sekä ajoneuvon etuosan materiaalien osalta (sisältä ja ulkoa) on toimitettava. Tähän kuvaukseen olisi sisällytettävä yksityiskohtaiset tiedot mahdollisesti asennetuista aktiivisista turvajärjestelmistä.

Ilmoituslomake nro.....

haettaessa ajoneuvon EY-tyyppihyväksyntää etusuojaajärjestelmän asennuksen osalta.

Seuraavat tiedot on soveltuvin osin toimitettava kolmena kappaleena, ja niihin on liitettävä sisällysluettelo. Mahdolliset piirustukset on toimitettava sopivassa mittakaavassa ja riittävän yksityiskohtaisina A4-koossa tai siihen kokoon taitettuina. Mahdollisten valokuvien on oltava riittävän yksityiskohtaisia.

Jos järjestelmissä, osissa tai erillisissä teknisissä yksiköissä on erikoismateriaaleja, tiedot niiden suoritusarvoista on toimitettava.

0. YLEISTÄ

0.1 Merkki (valmistajan nimi):

0.2 Tyyppi

0.2.1 Kaupallinen nimi (kaupalliset nimet) (jos saatavissa):

0.3 Tyypin tunnistustapa, jos se on merkitty ajoneuvoon^{(b)(1)}:

0.3.1 Merkin sijainti:

0.4 Ajoneuvoluokka^(c):

0.5 Valmistajan nimi ja osoite:

0.8 Kokoonpanotehtaan (-tehtaiden) nimi (nimet) ja osoite (osoitteet):

0.9 Valmistajan edustajan nimi ja osoite:.....

1. AJONEUVON YLEISET RAKENNEOMINAISUUDET

1.1 Valokuvat ja/tai piirustukset edustavasta ajoneuvosta:

2. MASSAT JA MITAT: (kg, mm) (viitataan piirustukseen tarvittaessa)

2.8 Valmistajan ilmoittama suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna:

2.8.1 Tämän massan jakautuminen akseleille (maksimi ja minimi):

^(b) Jos tyypin tunnistustavassa on merkkejä, joilla ei ole merkitystä tässä ilmoituslomakkeessa tarkoitetun ajoneuvon, osan tai erillisen teknisen yksikön kuvailemisessa, ne on esitettävä asiakirjoissa tunnuksella '??'(esimerkiksi ABC??123??)

⁽¹⁾ Tarpeeton yliviivataan (joissakin tapauksissa ei tarvitse yliviivata mitään, jos useampi kuin yksi vaihtoehto on voimassa)

^(c) Luokiteltu direktiivin [.../.../EY] liitteessä II olevan A kohdan mukaisten määritelmien mukaisesti.

9. KORI

9.1 Korin tyyppi:

9.24 Etusuojajärjestelmä

9.24.1 Yleisjärjestely (piirustukset tai valokuvat), jossa esitetään etusuojajärjestelmien sijainti ja kiinnitys:

9.24.2 Valokuvat ja/tai piirustukset soveltuvien osien ilmanottosäleiköistä, jäähdyttimen säleiköistä, koristeosista, merkeistä, tunnuksista ja syvennyksistä sekä kaikista muista ulkonevista ja ulkopinnan osista (esim. valaisinlaitteet), joita voidaan pitää olennaisina. Jos edellisessä lauseessa luetellut osat eivät ole olennaisia, ne voidaan dokumentointia varten korvata valokuvilla, joissa on tarvittaessa mukana mitat ja/tai teksti:

9.24.3 Yksityiskohtaiset tiedot asennustarvikkeista sekä täydelliset asennusohjeet, kiristysmomentit mukaan luettuna:

9.24.4 Piirustus puskureista:

9.24.5 Piirustus ajoneuvon etupään lattialinjasta.

3 osa

(MALLI)

Ilmoituslomake nro.....

etusuojajärjestelmän EY-tyyppihyväksynnästä
erillisenä teknisenä yksikkönä.

Seuraavat tiedot on soveltuvin osin toimitettava kolmena kappaleena, ja niihin on liitettävä sisällysluettelo. Mahdolliset piirustukset on toimitettava sopivassa mittakaavassa ja riittävän yksityiskohtaisina A4-koossa tai siihen kokoon taitettuina. Mahdollisten valokuvien on oltava riittävän yksityiskohtaisia.

Jos järjestelmissä, osissa tai erillisissä teknisissä yksiköissä on erikoismateriaaleja, tiedot niiden suoritusarvoista on toimitettava.

0. YLEISTÄ

0.1 Merkki (valmistajan nimi):

0.2 Tyyppi:

0.2.1 Kaupallinen nimi (kaupalliset nimet) (jos saatavissa):

0.5 Valmistajan nimi ja osoite:

0.7 EY-tyyppihyväksyntämerkin sijainti ja kiinnitystapa:.

1. LAITTEEN KUVAUS

1.1 Yksityiskohtainen tekninen kuvaus (myös valokuvat tai piirustukset):

1.2 Kokoonpano- ja asennusohjeet:

1.3 Luettelo ajoneuvotyypeistä, joihin laite voidaan asentaa:

1.4 Mahdolliset käyttörajoitukset ja asennusehdot:

LIITE III

EY-tyyppihyväksyntätodistusten mallit.

Osa 1:

EY-tyyppihyväksyntätodistus, joka koskee ajoneuvotyyppin tyyppihyväksyntää jalankulkijoiden suojelun osalta.

Osa 2:

EY-tyyppihyväksyntätodistus, joka koskee tyyppihyväksyntää etusuojarahjestelmän asennuksen osalta.

Osa 3:

EY-tyyppihyväksyntätodistus, joka koskee etusuojarahjestelmän tyyppihyväksyntää erillisenä teknisenä yksikkönä.

1 osa

(MALLI)

(enimmäiskoko: A4 (210 x 297 mm))

EY-TYYPPIHYVÄKSYNTÄTODISTUS

EY:n LEIMA

Tyyppihyväksyntä-
viranomainen

Ilmoitus

- EY-tyyppihyväksynnästä⁽¹⁾
- EY-tyyppihyväksynnän laajennuksesta⁽¹⁾
- EY-tyyppihyväksynnän epäämisestä⁽¹⁾
- EY-tyyppihyväksynnän peruuttamisesta⁽¹⁾

joka koskee ajoneuvotyyppiä jalankulkijoiden suojelun osalta

asetuksen (EY) N:o...../....., joka on saatettu voimaan

ja on viimeksi muutettu asetuksella (EY) N:o...../....., mukaisesti.

EY-tyyppihyväksyntänumero: _____

Laajentamisperusteet

I KOHTA

- 0.1 Merkki (valmistajan nimi):
- 0.2 Tyyppi:
 - 0.2.1 Kaupallinen nimi (kaupalliset nimet) (jos saatavissa):
- 0.3 Tyypin tunnistustapa, jos se on merkitty ajoneuvoon⁽²⁾:
 - 0.3.1 Merkinnän sijainti:
- 0.4 Ajoneuvoluokka⁽³⁾:

⁽¹⁾ Poistetaan tarvittaessa.

⁽²⁾ Jos tyypin tunnistustavassa on merkkejä, joilla ei ole merkitystä tässä ilmoituslomakkeessa tarkoitetun ajoneuvon, osan tai erillisen teknisen yksikön kuvailemisessa, ne on esitettävä asiakirjoissa tunnuksella '??' (esimerkiksi ABC??123??) .

⁽³⁾ Kuten direktiivin [.../.../EY] liitteen II kohdassa A on määritelty.

0.5 Valmistajan nimi ja osoite:

0.8 Kokoonpanotehtaan (kokoonpanotehtaiden) nimi (nimet) ja osoite (osoitteet):

0.9 Valmistajan edustaja:

II KOHTA

1. Lisätiedot (ks. lisäys)

2. Testauksesta vastaava tekninen tutkimuslaitos:

3. Testausselosteen päiväys:

4. Testausselosteen numero:

5. Mahdolliset huomautukset (katso lisäys):

6. Sijainti:

7. Päiväys:

8. Allekirjoitus:

Liitteet:

Tietopaketti.

Testiraportti.

Lisäys

EY-tyyppihyväksyntätodistukseen nro ...

ajoneuvon EY-tyyppihyväksynnästä jalankulkijoiden suojelun osalta

asetuksen (EY) N:o...../..... mukaisesti

1. Lisätiedot
 - 1.1 Lyhyt kuvaus ajoneuvotyyppistä sen rakenteen, mittojen, linjojen ja materiaalien osalta:
 - 1.2 Moottorin sijainti: edessä/takana/keskellä⁽¹⁾
 - 1.3 Vetävät pyörät: edessä: takana⁽¹⁾
 - 1.4 Testattavan ajoneuvon massa
 - Etuakseli:
 - Taka-akseli:
 - Yhteensä:
 - 1.5 Asetuksen (EY) N:o .../.... liitteen I vaatimusten mukaisten testien tulokset:

¹ Poistetaan tarvittaessa.

1.5.1 Testit 2 kohdassa:

Testi	Mitatut arvot		Hyväksytty /Hylätty ⁽²⁾
Puskurin sääritesti (jos suoritettu)	Taipumiskulma	----- astetta	
	Leikkaussiirtymä	----- mm	
	Kiihtyvyys sääriosassa	----- g	
Puskurin reisitesti (jos suoritettu)	Iskuvoimien summa	----- kN	
	Taivutusmomentti	----- Nm	
Konepellin etureunan reisitesti	Iskuvoimien summa	----- kN	⁽³⁾
	Taivutusmomentti	----- Nm	⁽²⁾
Konepellin päätesti lapsen / pienen aikuisen päätä edustavalla laitteella (3,5 kg)	HPC-arvot alueella A (12 tulosta ⁽⁴⁾)		
	HPC-arvot alueella B (6 tulosta ⁽³⁾)		
Tuulilasin päätesti aikuisen päätä edustavalla laitteella (4,5 kg)	HPC-arvot (5 tulosta ⁽⁵⁾)		⁽²⁾

² Asetuksen (EY) N:o [...../.....] liitteessä I olevassa 2 kohdassa säädettyjen arvojen perusteella.

³ Vain valvontaa varten.

⁴ Komission [täytäntöönpanolainsäädännön] mukaisesti.

⁵ Komission [täytäntöönpanolainsäädännön] mukaisesti.

1.5.2 Testit 3 kohdassa:

Testi	Mitatut arvot		Hyväksytty /Hylätty ⁶
Puskurin sääritesti (jos suoritettu)	Taipumiskulma	----- astetta	
	Leikkaussiirtymä	----- mm	
	Kiihtyvyys sääriosassa	----- g	
Puskurin reisitesti (jos suoritettu)	Iskuvoimien summa	----- kN	
	Taivutusmomentti	----- Nm	
Konepellin etureunan reisitesti	Iskuvoimien summa	----- kN	⁽⁷⁾
	Taivutusmomentti	----- Nm	⁽⁶⁾
Konepellin päätesti lapsen / pienen aikuisen päätä edustavalla laitteella (3,5 kg)	HPC-arvot (9 tulosta ⁽⁸⁾)		
Konepellin päätesti aikuisen päätä edustavalla laitteella (4,5 kg)	HPC-arvot (9 tulosta ⁽⁷⁾)		

Huomautukset: (esimerkiksi koskee sekä vasemman että oikean puoleisella ohjauksella varustettuja ajoneuvoja)

1.5.3 Vaatimukset 4 kohdassa:

Yksityiskohtaiset tiedot hätäjarrutehostin-järjestelmästä ⁽⁹⁾	
Huomautukset: ⁽¹⁰⁾	

⁶ Asetuksen (EY) N:o [...../.....] liitteessä I olevassa 3 kohdassa säädettyjen arvojen perusteella.

⁷ Vain valvontaa varten.

⁸ Komission [täytäntöönpanolainsäädännön] mukaisesti.

⁹ Annetaan yksityiskohtainen selvitys järjestelmän toimintamenetelmästä.

¹⁰ Annetaan yksityiskohtainen selvitys järjestelmän tarkistamiseksi toteutetuista testeistä.

EY-TYYPPIHYVÄKSYNTÄTODISTUS

EY:n LEIMA

Tyyppihyväksyntä-
viranomainen

Ilmoitus

- EY-tyyppihyväksynnästä⁽¹⁾
- EY-tyyppihyväksynnän laajennuksesta⁽¹⁾
- EY-tyyppihyväksynnän epäämisestä⁽¹⁾
- EY-tyyppihyväksynnän peruuttamisesta⁽¹⁾

joka koskee ajoneuvotyyppiä etusuojajärjestelmän asennuksen osalta

asetuksen (EY) N:o...../....., joka on saatettu voimaan

ja on viimeksi muutettu asetuksella (EY) N:o...../....., mukaisesti.

EY-tyyppihyväksyntänumero:

Laajennuksen syy:

I KOHTA

0.1 Merkki (valmistajan nimi):

0.2 Tyyppi

0.2.1 Kaupallinen nimi (kaupalliset nimet) (jos saatavissa):

0.3 Tyypin tunnistustapa, jos se on merkitty ajoneuvoon⁽²⁾:

0.3.1 Merkinnän sijainti:

0.4 Ajoneuvoluokka⁽³⁾:

⁽¹⁾ Tarpeeton yliviivataan.

⁽²⁾ Jos tyypin tunnistustavassa on merkkejä, joilla ei ole merkitystä tässä ilmoituslomakkeessa tarkoitetun ajoneuvon, osan tai erillisen teknisen yksikön kuvailemisessa, ne on esitettävä asiakirjoissa tunnuksella '??' (esimerkiksi ABC??123??) .

⁽³⁾ Kuten direktiivin [.../.../EY] liitteen II A kohdassa on määritelty.

- 0.5 Valmistajan nimi ja osoite:
- 0.8 Kokoonpanotehtaan (-tehtaiden) osoite (osoitteet):
- 0.9 Valmistajan edustaja:

II KOHTA

1. Lisätiedot (tarvittaessa): (ks. lisäys)
2. Testauksesta vastaava tekninen tutkimuslaitos:
3. Testausselosteen päiväys:
4. Testausselosteen numero:
5. Mahdolliset huomautukset: (ks. lisäys)
6. Sijainti:
7. Päiväys:
8. Allekirjoitus:

Liitteet:

Tietopaketti.

Testiraportti.

Lisäys

EY-tyyppihyväksyntätodistukseen nro ...,

haettaessa ajoneuvon tyyppihyväksyntää etusuojaajärjestelmän asennuksen osalta.

asetuksen (EY) N:o...../..... mukaisesti

1. Mahdolliset lisätiedot:
2. Huomautukset:
3. Asetuksen (EY) N:o .../.... liitteessä I olevan 5 kohdan vaatimusten mukaisten testien tulokset:

Testi	Mitatut arvot		Hyväksytty /Hylätty
Etusuojaajärjestelmän säär testi – 3 testiasentoa (jos suoritettu)	Taipumiskulma	 Astetta	
	Leikkaussiirtymä	 mm	
	Kiihtyvyys sääriosassa	 g	
Etusuojaajärjestelmän reisitesti – 3 testiasentoa (jos suoritettu)	Iskuvoimien summa	 kN	
	Taivutusmomentti	 Nm	
Etusuojaajärjestelmän etureunan reisi testi – 3 testiasentoa (vain valvonta)	Iskuvoimien summa	 kN	
	Taivutusmomentti	 Nm	
Etusuojaajärjestelmän pää testi lapsen / pienen aikuisen päästä edustavalla laitteella (3,5 kg)	HPC-arvot (vähintään 3 arvoa)		

EY-TYYPPIHYVÄKSYNTÄTODISTUS

EY:n LEIMA

Tyyppihyväksyntä-
viranomainen

Ilmoitus

- EY-tyyppihyväksynnästä⁽¹⁾
- EY-tyyppihyväksynnän laajennuksesta⁽¹⁾
- EY-tyyppihyväksynnän epäämisestä⁽¹⁾
- EY-tyyppihyväksynnän peruuttamisesta⁽¹⁾

joka koskee erillisenä teknisenä yksikkönä toimitettavaa etusuojajärjestelmätyyppiä

asetuksen (EY) N:o...../....., joka on saatettu voimaan

ja on viimeksi muutettu asetuksella (EY) N:o...../....., mukaisesti.

EY-tyyppihyväksyntänumero:

Laajennuksen syy:

I KOHTA

0.1 Merkki (valmistajan nimi):

0.2 Tyyppi:

0.3 Tyypin tunnistustavat, jos ne on merkitty ajoneuvoon⁽²⁾:

0.3.1 Merkinnän sijainti:

0.5 Valmistajan nimi ja osoite:

0.7 EY-tyyppihyväksyntämerkin sijainti ja kiinnitystapa:

0.8 Kokoonpanotehtaan (-tehtaiden) nimi (nimet) ja osoite (osoitteet):

⁽¹⁾ Tarpeeton yliviivataan.

⁽²⁾ Jos tyypin tunnistustavassa on merkkejä, joilla ei ole merkitystä tässä ilmoituslomakkeessa tarkoitetun ajoneuvon, osan tai erillisen teknisen yksikön kuvailemisessa, ne on esitettävä asiakirjoissa tunnuksella '??' (esimerkiksi ABC??123??) .

0.9 Valmistajan edustajan nimi ja osoite:

II KOHTA

1. Lisätiedot (ks. lisäys)
2. Testauksesta vastaava tekninen tutkimuslaitos:
3. Testausselosteen päiväys:
4. Testausselosteen numero:
5. Mahdolliset huomautukset: (ks. lisäys)
6. Sijainti:
7. Päiväys:
8. Allekirjoitus:

Liitteet:

Tietopaketti.

Testiraportti.

Lisäys

EY-tyyppihyväksyntätodistukseen nro ...,

joka koskee erillisenä teknisenä yksikkönä toimitettavan etusuoajärjestelmätyypin EY-tyyppihyväksyntää

asetuksen (EY) N:o...../..... mukaisesti

1. Lisätietoja
 - 1.1 Kiinnitysmenetelmä:
 - 1.2 Kokoonpano- ja asennusohjeet:
 - 1.3 Luettelo ajoneuvoista, joihin etusuoajärjestelmä voidaan asentaa ja mahdolliset käyttörajoitukset ja tarvittavat asennusehdot:
.....
2. Huomautukset:
3. Asetuksen (EY) N:o .../.... liitteen I 5 kohdan vaatimusten mukaisten testien tulokset:

Testi	Mitatut arvot		Hyväksytty/ Hylätty
Etusuoajärjestelmän säär testi – 3 testiasentoa (jos suoritettu)	Taipumiskulma	 Astetta	
	Leikkaussiirtymä	 mm	
	Kiihtyvyys säär iosassa	 g	
Etusuoajärjestelmän reis testi – 3 testiasentoa (jos suoritettu)	Iskuvoimien summa	 kN	
	Taivutusmomentti	 Nm	
Etusuoajärjestelmän etureunan reis testi – 3 testiasentoa (vain valvonta)	Iskuvoimien summa	 kN	
	Taivutusmomentti	 Nm	
Etusuoajärjestelmän pää testi lapsen / pienen aikuisen pää tä edustavalla laitteella (3,5 kg)	HPC-arvot (vähintään 3 arvoa)		

LIITE IV

EY-TYYPPIHYVÄKSYNTÄMERKINTÄ

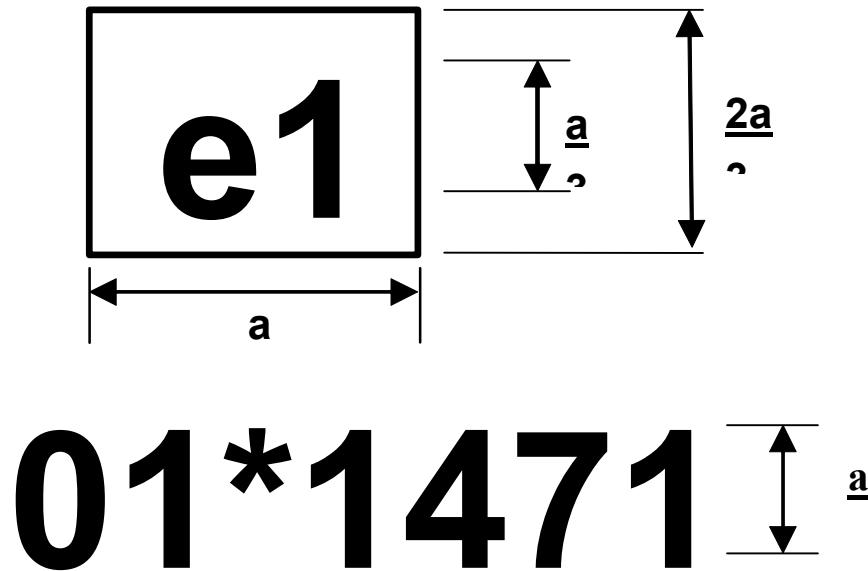
1. Tämä merkki koostuu:
 - 1.1 Suorakulmiosta, jonka sisällä on pieni e-kirjain ja sen jälkeen sen jäsenvaltion tunnusnumero tai -kirjain, joka on myöntänyt erillisen teknisen yksikön EY-tyyppihyväksynnän
 - 1 Saksa
 - 2 Ranska
 - 3 Italia
 - 4 Alankomaat
 - 5 Ruotsi
 - 6 Belgia
 - 7 Unkari
 - 8 Tšekki
 - 9 Espanja
 - 11 Yhdistynyt kuningaskunta
 - 12 Itävalta
 - 13 Luxemburg
 - 17 Suomi
 - 18 Tanska
 - 19 Romania
 - 20 Puola
 - 21 Portugali
 - 23 Kreikka
 - 24 Irlanti
 - 26 Slovenia
 - 27 Slovakian tasavalta,

- 29 Viro
- 32 Latvia
- 34 Bulgaria
- 36 Liettua
- 49 Kypros
- 50 Malta

- 1.2 Suorakulmion lähellä olevasta 'perushyväksyntänumerosta', joka sisältyy [direktiivin .../.../EY liitteessä VII] tarkoitetun tyyppihyväksyntänumeron 4 kohtaan ja jonka edellä on kaksi lukua, jotka ilmaisevat direktiiviin viimeksi tehdylle huomattavalle tekniselle tarkistukselle annetun järjestysnumeron sinä päivänä, jolloin EY-tyyppihyväksyntä on myönnetty. Tässä asetuksessa järjestysnumero on 01.
- 1.3 Hyväksyntänumeron jälkeen lisätty asteriski tarkoittaa, että etusuojarahjestelmä on hyväksytty liitteessä I olevassa 5.1.1 tai 5.2.1 kohdassa sallitulla menettelyllä, joka koskee reisirtestin käyttöä. Jos toimivaltainen hallintoviranomainen ei hyväksy kyseistä menettelyä, asteriski korvataan välilyönnillä.
- 1.4 EY-tyyppihyväksyntämerkin on oltava helposti luettava ja pysyvä.

Lisäys

Esimerkki EY-tyyppihyväksyntämerkistä



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

Edellä esitetyllä EY-tyyppihyväksyntämerkillä varustettu laite on etusuojarahjestelmä, jolle on annettu tyyppihyväksyntä Saksassa (e1) tämän asetuksen (01) mukaisesti perushyväksyntänumerolla 1471.

Asteriski tarkoittaa, että etusuojarahjestelmä on hyväksytty liitteessä I olevassa 5.1 kohdassa sallitulla menettelyllä, joka koskee reisitestin käyttöä. Jos toimivaltainen hallintoviranomainen ei hyväksy kyseistä menettelyä, asteriski korvataan välilyönnillä.