



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 3.10.2007
COM(2007)560 final

2007/0201(COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à protecção dos peões e outros utentes vulneráveis da via pública

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

(apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. Contexto da proposta

Justificação e objectivos da proposta

O objectivo da proposta é reforçar os requisitos comunitários que têm como finalidade melhorar a segurança dos peões e outros utentes vulneráveis da via pública contra as lesões resultantes da colisão com um veículo a motor.

Esses requisitos regem-se actualmente pela Directiva 2003/102/CE¹. Nos termos do disposto no artigo 5.º dessa mesma directiva, foi efectuada uma avaliação da exequibilidade de determinados requisitos, referentes à segunda fase da directiva, e da possível utilização de sistemas de segurança activa. A análise concluiu que estes requisitos não são exequíveis.

Por conseguinte, a Comissão propõe um novo regulamento, que constituirá a base para a conjugação de requisitos exequíveis com sistemas de segurança activa. O regulamento é directamente aplicável em toda a UE, não exige transposição para a ordem jurídica nacional, proporcionando às empresas e entidades homologadoras um único conjunto de regras, o que constitui uma vantagem.

Além disso, a Directiva 2005/66/CE, de 26 de Outubro de 2005, relativa à utilização de sistemas de protecção frontal, prevê o controlo da utilização de tais sistemas e a obtenção de níveis de protecção dos utentes vulneráveis da via pública em caso de colisão com veículos que utilizam tais sistemas. A Comissão propõe agora combinar os requisitos desta directiva com os da Directiva 2003/102/CE relativa à protecção dos peões.

Contexto geral

Em 21 de Dezembro de 2000, a Comissão adoptou uma comunicação em que analisa a possibilidade de se recorrer a um compromisso voluntário da indústria para melhorar a segurança dos peões e outros utentes vulneráveis da via pública em caso de colisão com um veículo a motor. Nessa comunicação, a Comissão aceitou iniciar conversações com a Associação Europeia dos Construtores de Automóveis (ACEA) no intuito de alcançar um tal compromisso, e também, paralelamente, com a Associação Japonesa dos Construtores de Automóveis (JAMA) e a Associação Coreana dos Construtores de Automóveis (KAMA).

Numa comunicação² adoptada em 11 de Julho de 2001, a Comissão apresentou ao Conselho e ao Parlamento Europeu o compromisso que a ACEA assumiu em matéria de protecção dos peões. Esse compromisso incluía uma série de ensaios destinados a melhorar a construção das estruturas frontais dos veículos a motor, assim como várias medidas adicionais de segurança activa e passiva para reforçar igualmente a protecção dos peões. As medidas em causa incidiam sobre: o equipamento de todos os veículos a motor com sistemas de travagem antibloqueio (ABS) – bem como com luzes de circulação diurna (DRL) –, a introdução futura de sistemas informáticos avançados de segurança activa e a renúncia voluntária à

¹ JO L 321 de 6.12.2003, p. 15.

² JO C 261 de 30.10.2003, p. 576, COM(2001) 389 final.

comercialização de barras de protecção frontal rígidas. Desde então, a Associação Japonesa dos Construtores de Automóveis (JAMA) e a Associação Coreana dos Construtores de Automóveis (KAMA) aceitaram compromissos semelhantes ao da ACEA, pelo que 99% dos fabricantes em actividade se encontram abrangidos por compromissos idênticos.

Na comunicação de Julho de 2001, a Comissão anunciou que iria decidir se aceitava o compromisso da indústria através de uma recomendação ou se propunha um acto legislativo no domínio da protecção dos peões após consultar o Parlamento Europeu e o Conselho.

O Parlamento Europeu e o Conselho acolheram favoravelmente os principais elementos deste compromisso da indústria no que diz respeito às medidas para melhorar a concepção das partes frontais dos veículos.

Na sua resolução de 13 de Junho de 2002, o Parlamento Europeu solicitou a elaboração de uma directiva-quadro que estabelecesse o calendário de aplicação, os objectivos a atingir e os métodos de controlo da respectiva aplicação. A Comissão acordou, assim, propor um diploma-quadro, baseado no conteúdo pertinente dos compromissos.

A proposta legislativa foi apresentada para co-decisão e culminou na Directiva 2003/102/CE relativa à protecção dos peões e outros utentes vulneráveis da estrada.

Posteriormente, a Comissão, indo ao encontro da vontade do Conselho e do Parlamento Europeu, propôs medidas para o controlo dos sistemas de protecção frontal. Estas medidas resultaram na publicação da Directiva 2005/66/CE. Entende-se que neste momento é apropriado alinhar estreitamente esta directiva com qualquer proposta de alteração à directiva relativa à protecção dos peões, mediante a inclusão das disposições necessárias no regulamento ora proposto.

Disposições existentes no domínio da proposta

Actualmente, está em vigor a Directiva 2003/102/CE relativa à protecção dos peões e outros utentes vulneráveis da estrada. Nos termos do artigo 5.º desta directiva, a avaliação da exequibilidade de determinadas disposições quanto à aplicação dos requisitos da segunda fase concluiu que esses mesmos requisitos não eram exequíveis. A presente proposta parte dos requisitos anteriores, propondo alterações de molde a garantir a exequibilidade.

A Directiva 2005/66/CE relativa à utilização de sistemas de protecção frontal prevê o controlo destes sistemas enquanto equipamento de origem ou equipamento disponível no mercado de acessórios. A proposta combina estes requisitos com outros de protecção dos peões, contribuindo, assim, para uma maior coerência na oferta de protecção para os peões e outros utentes vulneráveis da via pública.

Coerência com outras políticas e objectivos da União

A proposta está em total sintonia com os objectivos de redução da sinistralidade rodoviária enunciados no Livro Branco da Comissão sobre a política europeia dos transportes.

2. Consulta das partes interessadas e avaliação de impacto

Consulta das partes interessadas

Métodos de consulta, principais sectores visados e perfil geral dos inquiridos

Todas as consultas realizadas incidiram unicamente em novas disposições alteradas das especificações para a segunda fase da directiva relativa à protecção dos peões, uma vez que os requisitos relativos à protecção frontal serão incluídos na sua forma actual.

Realizou-se uma reunião de consulta com representantes dos fabricantes de automóveis europeus, japoneses e coreanos. Na reunião debateram-se os requisitos da segunda fase da directiva em vigor e o que seria considerado necessário para garantir soluções exequíveis que pudessem ser aplicadas.

Em Junho e Julho de 2005, foi realizada uma consulta aberta na Internet. A Comissão recebeu 17 respostas cujos resultados estão disponíveis em:

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

Síntese das respostas e modo como foram tidas em conta

De um modo geral, os resultados da consulta mostram que a presente proposta pode ser aceite por praticamente todas as partes como exequível e garantindo simultaneamente o nível pretendido de segurança dos utentes vulneráveis da via pública.

As respostas da consulta pela Internet incidiram sobre questões que foram contempladas na proposta ou que serão incorporadas em legislação de aplicação.

Na avaliação de impacto que acompanha a proposta encontra-se a explicitação mais pormenorizada das respostas.

Obtenção e utilização de competências especializadas

Domínios científicos/de especialização em questão

Análise do fabrico de veículos, bem como das estatísticas de acidentes rodoviários e lesões por eles provocadas.

Metodologia utilizada

Análise de registos de lesões provenientes de bases de dados de acidentes e simulação de resultados de diferentes situações, em relação a velocidade e zona de impacto entre o veículo e o utente vulnerável da via pública.

Principais organizações/peritos consultados

Transport Research Laboratory (TRL) do Reino Unido.

Resumo dos pareceres recebidos e utilizados

O relatório do TRL apontava a necessidade de se reverem algumas das exigências da directiva em vigor, de modo a garantir a respectiva exequibilidade, e recomendava que a utilização de um sistema de segurança activa fosse um dos requisitos a incluir na legislação, para assegurar um nível acrescido de protecção dos utentes vulneráveis da via pública.

Meios utilizados para divulgar publicamente o parecer dos especialistas

O relatório do TRL, que inclui uma análise aprofundada da avaliação dos benefícios da assistência à travagem, está disponível na Web em:

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

Avaliação de impacto

As opções que não foram consideradas na avaliação de impacto são as seguintes:

(1) Legislação dos Estados-Membros

A directiva em vigor faz parte do sistema de homologação de veículos completos, que estabeleceu a nível da EU uma harmonização total em matéria de construção de veículos. Esse mesmo sistema de homologação existe desde 1970 com vista a garantir o bom funcionamento do mercado interno da indústria automóvel e a segurança e a qualidade dos veículos automóveis.

Se a directiva fosse revogada, os Estados-Membros poderiam aprovar legislação nacional neste domínio, de que resultariam divergências no funcionamento do mercado interno, deixando de estar garantida a livre circulação de veículos.

Por conseguinte, não se propõe a revogação da legislação.

(2) Recurso a um acordo voluntário

Importa lembrar que a directiva resultou de solicitações directas nesse sentido, do Parlamento Europeu e do Conselho, no seguimento da análise do documento de consulta apresentado pela Comissão relativamente a um acordo voluntário anterior em matéria de protecção dos peões. Na sequência destas solicitações, a parte principal do acordo voluntário foi incorporada na directiva em vigor. Acrescente-se que, ainda a pedido dos legisladores, a questão da renúncia voluntária às barras de protecção frontal foi igualmente incluída numa directiva³.

Daqui decorre que não se considerou adequado um novo acordo voluntário sobre a matéria.

Para a avaliação do impacto, foram consideradas as seguintes opções:

(3) Manutenção da directiva em vigor

Uma abordagem possível teria sido não agir no sentido de alterar as especificações da fase II e propor uma prorrogação do prazo para as datas de aplicação. Todavia, a Comissão não pode ignorar que os requisitos da fase II da directiva em vigor não foram considerados exequíveis e que o tempo não os tornará necessariamente exequíveis. A Comissão vê-se, assim, forçada a tomar as medidas necessárias e adequadas para alterar os requisitos e oferecer a certeza necessária no que diz respeito à questão da exequibilidade⁴.

A opção de prosseguir no quadro da directiva em vigor foi, por conseguinte, rejeitada. A directiva em vigor serve, contudo, de base de referência para comparação das vantagens de outras opções.

(4) Aceitar uma proposta da indústria

A indústria, no seguimento da análise das questões de exequibilidade, propôs que se continuasse a utilizar os requisitos da fase I em vez dos da fase II e que fosse exigida a utilização da assistência à travagem. Esta opção foi examinada e finalmente rejeitada dado que, no entender da Comissão, poderia exigir-se mais em relação a alguns requisitos passivos. Os resultados potenciais do recurso a esta opção são, contudo, referenciados como um ponto de comparação com a opção final.

(5) Efectuar alterações unicamente aos requisitos de segurança passiva.

Uma proposta para alterar unicamente os requisitos vigentes e os tornar tecnicamente mais exequíveis asseguraria uma melhoria das partes frontais dos veículos de uma forma exequível. No entanto, reconhece-se que uma tal opção redundaria na redução do valor de segurança esperado, o que não está em conformidade com os requisitos do artigo 5.º da directiva em vigor. Deste modo, como esta opção não ofereceria, «pelo menos, efeitos de protecção equivalentes aos das disposições actuais», deixou de ser considerada.

³ Directiva 2005/66/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro de 2005, relativa à utilização de sistemas de protecção frontal em veículos a motor e que altera a Directiva 70/156/CEE do Conselho. JO L 309 de 25.11.2005, p. 37.

⁴ Ver Directiva 2003/102/CE, artigo 5.º.

(6) Introdução de alterações na directiva em vigor relativamente aos requisitos da fase II e combinação com medidas de segurança activa para garantir os níveis de segurança proporcionada.

Aceitou-se a afirmação de que os requisitos vigentes não são exequíveis e devem ser alterados. O relatório do TRL examinou e avaliou a utilização da assistência à travagem combinada com uma alteração aos requisitos passivos actuais. Nos termos do artigo 5.º da directiva em vigor, a Comissão deve agora apresentar uma proposta garantindo, «pelo menos, efeitos de protecção equivalentes aos das disposições actuais». As conclusões do relatório indicam que a combinação proposta de alteração de medidas passivas e inclusão de novas medidas activas poderia proporcionar um nível significativamente mais elevado de protecção aos utentes vulneráveis da via pública do que os requisitos vigentes.

Assim sendo, foi esta a opção escolhida para a proposta.

3. Elementos jurídicos da proposta

Síntese da acção proposta

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à protecção dos peões e outros utentes vulneráveis da via pública antes e em caso de colisão com um veículo a motor e que altera a directiva-quadro relativa à homologação dos veículos a motor.

Base jurídica

Artigo 95.º do Tratado.

Princípio da subsidiariedade

O princípio da subsidiariedade é aplicável na medida em que a proposta não recai num domínio da competência exclusiva da Comunidade.

Os objectivos da proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros já que o regulamento proposto fará parte do sistema comunitário de homologação de veículos.

A acção comunitária permitirá realizar melhor os objectivos da proposta, porquanto evitará obstáculos que, de outro modo, se colocariam ao comércio intracomunitário. A utilização e aplicação actuais do sistema comunitário de homologação de veículos demonstram a aceitação e a pertinência de tal sistema, no contexto europeu, proporcionando requisitos claros para a construção de veículos com um nível de segurança melhorado, alcançado de modo uniforme e consensual.

Por conseguinte, a proposta respeita o princípio da subsidiariedade.

Princípio da proporcionalidade

A proposta é consentânea com o princípio da proporcionalidade já que não excede o necessário para alcançar o objectivo de proporcionar segurança aos utentes vulneráveis da via pública.

O relatório do TRL apresentou uma análise custo/benefício que demonstra os benefícios consideráveis da proposta para a sociedade em geral.

Escolha dos instrumentos

Instrumento proposto: regulamento.

Outros instrumentos não seriam adequados pela seguinte razão:

considera-se que o regulamento oferece a indispensável garantia de cumprimento imediato das disposições e dispensa a transposição para a legislação nacional dos Estados-Membros.

4. Incidência orçamental

A presente proposta não tem qualquer incidência no orçamento comunitário.

5. Informações adicionais

Simulação, fase-piloto e período de transição

A proposta prevê vários períodos de transição, de molde a conceder aos fabricantes de veículos prazos de concepção e produção suficiente longos.

Simplificação

A proposta prevê a simplificação dos procedimentos administrativos das autoridades nacionais e da UE.

Dado que a forma escolhida é um regulamento, não será necessária transposição para a ordem jurídica nacional.

Revogação da legislação em vigor

A adopção da proposta implicará a revogação das Directivas 2003/102/CE e 2005/66/CE.

Cláusulas de reexame/revisão/caducidade

A proposta inclui cláusulas de revisão para garantir a continuação dos níveis de segurança no futuro.

Espaço Económico Europeu

O acto proposto incide em matéria do EEE, devendo, portanto, ser-lhe extensível.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à protecção dos peões e outros utentes vulneráveis da via pública

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 95.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão⁵,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu⁶,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado⁷,

Considerando o seguinte:

- (1) O mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas no qual é assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. Para o efeito, existe um sistema comunitário de homologação de veículos a motor. Há que harmonizar os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor no que se refere à protecção dos peões, a fim de evitar a adopção de requisitos que sejam diferentes consoante o Estado-Membro e de garantir o correcto funcionamento do mercado interno.
- (2) O presente regulamento é um dos actos regulamentares específicos, no contexto do procedimento de homologação CE, nos termos da Directiva [...]/.../CE] do Parlamento Europeu e do Conselho, de [data], que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Directiva-quadro)⁸.
- (3) A experiência adquirida confirma que a legislação em matéria de veículos automóveis é, frequentemente, de teor técnico muito pormenorizado. É, assim, adequado adoptar um regulamento e não uma directiva, de molde a evitar discrepâncias entre medidas de transposição e um nível desnecessário de legislação nos Estados-Membros. Por conseguinte, a Directiva 2003/102/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Novembro de 2003, relativa à protecção dos peões e outros utentes vulneráveis da estrada antes e em caso de colisão com um veículo a motor e que altera a Directiva

⁵ JO C

⁶ JO C

⁷ JO C

⁸ [Proposta de nova «directiva-quadro» actualmente em processo de adopção. COM(2003) 418 e COM(2004) 738.]

70/156/CEE⁹ do Conselho e a Directiva 2005/66/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro de 2005, relativa à utilização de sistemas de protecção frontal em veículos a motor e que altera a Directiva 70/156/CEE¹⁰ do Conselho, a qual prevê requisitos para a instalação e a utilização dos sistemas de protecção frontal em veículos e, consequentemente, um nível de protecção dos peões, devem ser substituídas pelo presente regulamento, a fim de assegurar a coerência nesta área. Isto implica que os Estados-Membros revoguem os diplomas de transposição das directivas revogadas.

- (4) Comprovou-se que os requisitos da segunda fase de aplicação da Directiva 2003/102/CE não são exequíveis; a este respeito, nos termos do artigo 5.º da mesma directiva, a Comissão apresentaria as propostas necessárias para superar os problemas de exequibilidade dos referidos requisitos e utilizaria sistemas de segurança activa, garantindo simultaneamente que não se degradassem os níveis de segurança proporcionados aos utentes vulneráveis da via pública.
- (5) Um estudo encomendado pela Comissão revela que os requisitos de protecção dos peões podem ser significativamente melhorados mediante a combinação de medidas activas e passivas, as quais oferecem um nível de protecção superior aos das disposições previamente vigentes. Em particular, destacou-se a medida de segurança activa constituída pelo sistema de assistência à travagem de emergência (*Brake Assist*) que, em combinação com modificações dos requisitos de segurança passiva, aumentará significativamente o nível de protecção proporcionado. É, assim, adequado tornar obrigatória a instalação de sistemas de assistência à travagem de emergência (*Brake Assist*) em veículos a motor novos.
- (6) Os veículos equipados com sistemas anticolisão devem ser isentos de determinados requisitos enunciados no presente regulamento, na medida em que podem evitar colisões com peões e não apenas atenuar os efeitos de tais colisões.
- (7) Dado o número crescente de veículos mais pesados a circular em vias urbanas, é adequado que as disposições sobre a protecção dos peões sejam aplicáveis não só a veículos até 2500kg de massa máxima, mas também, após um período de transição, aos veículos das categorias M₁ e N₁ que excedam esse limite.
- (8) Tendo em vista aumentar quanto antes a protecção dos peões, os fabricantes que pretendam requerer uma homologação em conformidade com os novos requisitos antes de estes serem obrigatórios devem poder fazê-lo na condição de as medidas de execução necessárias já estarem em vigor.
- (9) As medidas necessárias à aplicação do presente regulamento devem ser adoptadas em conformidade com a Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão¹¹.

⁹ JO L 321 de 6.12.2003, p. 15.

¹⁰ JO L 309 de 25.11.2005, p. 37.

¹¹ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

- (10) Devem, em especial, ser conferidas à Comissão competências para adoptar disposições técnicas para a aplicação dos requisitos de ensaio, requisitos de desempenho dos sistemas anticollisão e medidas de execução com base nos resultados do controlo. Atendendo a que essas medidas são de alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, devem ser adoptadas em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (11) Para garantir uma transição harmoniosa das disposições das Directivas 2003/102/CE e 2005/66/CE para o presente regulamento, a aplicação deste deve ser adiada por um determinado período após a sua entrada em vigor.
- (12) Os objectivos do presente regulamento, designadamente a realização do mercado interno através da introdução de requisitos técnicos comuns referentes à protecção dos peões, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros. Devido à envergadura da acção necessária, os objectivos podem ser alcançados de forma mais adequada a nível comunitário. Consequentemente, em conformidade com o princípio da subsidiariedade estabelecido no artigo 5.º do Tratado, a Comunidade pode adoptar medidas nesse sentido. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, mencionado no referido artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aqueles objectivos,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

Objecto, âmbito de aplicação e definições

Artigo 1.º

Objecto

O presente regulamento estabelece requisitos para a construção e o funcionamento de veículos e sistemas de protecção frontal com vista a reduzir o número e a gravidade das lesões em peões e outros utentes vulneráveis da via pública em caso de colisão com as superfícies frontais desses veículos e para evitar tais colisões.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se:
 - a) aos veículos a motor da categoria M₁, definidos no [n.º 11 do] artigo [3.º] da Directiva [.../.../CE] e na parte A do seu anexo II;

- b) aos veículos a motor da categoria N_1 , definidos no [n.º 11 do] artigo [3.º] da Directiva [.../.../CE] e na parte A do seu anexo II, sem prejuízo do n.º 2 do presente artigo;
 - c) aos sistemas de protecção frontal montados enquanto equipamento de origem nos veículos referidos nas alíneas a) e b) ou vendidos como unidades técnicas autónomas para instalação nesses veículos.
2. Os pontos 2 e 3 do anexo I não se aplicam a veículos da categoria N_1 em que a posição do «ponto R» do condutor se situe à frente do eixo dianteiro ou longitudinalmente menos de 1000 mm para trás da linha de centro transversal do eixo dianteiro.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- (1) «Montante A», o suporte mais dianteiro e mais exterior do tejadilho, que se estende do quadro até ao tejadilho do veículo;
- (2) «Sistema de assistência à travagem de emergência» (*brake assist*), um sistema de assistência ao condutor, que garante a aplicação da desaceleração máxima possível em situações de travagem de emergência;
- (3) «Pára-choques», quaisquer estruturas frontais, inferiores ou exteriores de um veículo, incluindo os respectivos apêndices, destinadas a proteger um veículo na eventualidade de numa colisão frontal a baixa velocidade com outro veículo;
- (4) «Sistema de protecção frontal», uma ou mais estruturas autónomas, tais como barras de protecção frontal rígidas, ou pára-choques adicionais, que se destinam a proteger a superfície exterior do veículo, para além do pára-choques de origem, dos eventuais danos em caso de colisão com um objecto, exceptuando as estruturas com uma massa inferior a 0,5kg destinadas à protecção exclusiva das luzes;
- (5) «Massa máxima», a massa máxima em carga tecnicamente admissível, declarada pelo fabricante nos termos do ponto 3.8 do anexo I da Directiva [.../.../CE];
- (6) «Veículos da categoria N_1 derivados da categoria M_1 », os veículos da categoria N_1 de massa máxima não superior a 2500kg que, para a frente dos montantes A, têm a mesma estrutura e forma gerais que os veículos da categoria M_1 de que são derivados.

Capítulo II

Obrigações dos fabricantes

Artigo 4.º

Obrigações dos fabricantes

1. Em conformidade com o artigo 9.º, os fabricantes devem garantir que os veículos colocados no mercado estão equipados com um sistema de assistência à travagem de emergência verificado em conformidade com os requisitos do ponto 4 do anexo I e cumprem os requisitos dos pontos 2 ou 3 do anexo I.
2. Em conformidade com o artigo 10.º, os fabricantes devem garantir que os sistemas de protecção frontal montados enquanto equipamento de origem em veículos colocados no mercado ou fornecidos como unidades técnicas autónomas cumprem os requisitos do ponto 5 do anexo I.
3. Os fabricantes apresentam às entidades homologadoras dados adequados relativos às especificações e às condições de ensaio do veículo e do sistema de protecção frontal. Os dados devem incluir a informação necessária para efeitos de verificação do funcionamento de qualquer dispositivo de segurança activa instalado no veículo.
4. No caso dos sistemas de protecção frontal vendidos como unidades técnicas autónomas, os fabricantes apresentam às entidades homologadoras dados adequados relativos às especificações e às condições de ensaio dos sistemas. Os dados incluem informação sobre os veículos para os quais o sistema foi testado e instruções de instalação completas.
5. Os sistemas de protecção frontal enquanto unidades técnicas autónomas não podem ser distribuídos, postos à venda ou vendidos sem incluírem uma lista dos modelos de veículos para os quais o sistema de protecção frontal foi homologado e instruções de montagem claras. As instruções de montagem devem conter prescrições de instalação específicas, incluindo modos de fixação nos veículos para os quais a unidade técnica foi homologada, que permitam montar os componentes homologados nesses veículos em conformidade com as disposições aplicáveis constantes do ponto 6 do anexo I.
6. A Comissão adopta medidas de execução estabelecendo as disposições técnicas para a aplicação dos requisitos previstos no anexo I .

Estas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente a fim de o completar, devem ser adoptadas em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 2 do artigo 40.º da Directiva [...]/.../CE].

Artigo 5.º

Pedido de homologação CE

1. Ao pedir a homologação CE de um modelo de veículo no que diz respeito à protecção dos peões, o fabricante apresenta à entidade homologadora a ficha de informações, estabelecida em conformidade com o modelo constante da parte 1 do anexo II.

O fabricante deve apresentar ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação um veículo representativo do modelo a homologar.

2. Ao pedir a homologação CE de um modelo de veículo no que diz respeito ao seu equipamento com um sistema de protecção frontal, o fabricante apresenta à entidade homologadora a ficha de informações, estabelecida em conformidade com o modelo constante da parte 2 do anexo II.

O fabricante deve apresentar ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação um veículo representativo do modelo a homologar equipado com um sistema de protecção frontal. A pedido do serviço técnico, o fabricante deve apresentar igualmente componentes específicos ou amostras de materiais utilizados.

3. Ao pedir a homologação CE de um sistema de protecção frontal enquanto unidade técnica autónoma, o fabricante apresenta à entidade homologadora a ficha de informações, estabelecida em conformidade com o modelo constante da parte 3 do anexo II.

O fabricante deve apresentar ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação uma amostra do tipo de sistema de protecção frontal a homologar. Se o serviço técnico considerar necessário, poderá solicitar mais amostras. As amostras devem ostentar, de forma clara e indelével, a marca ou firma do requerente e a designação do tipo em questão. O fabricante deve adoptar disposições para a posterior afixação obrigatória da marca de homologação CE.

Capítulo III

Obrigações das autoridades dos Estados-Membros

Artigo 6.º

Concessão da homologação CE

1. Uma vez cumpridos os requisitos pertinentes, a entidade homologadora concede a homologação CE e emite um número de homologação em conformidade com o sistema de numeração estabelecido no anexo VII da Directiva [...]/... /CE]

Uma entidade homologadora não pode atribuir o mesmo número a outro modelo de veículo ou tipo de sistema de protecção frontal.

2. Para efeitos do n.º 1, a entidade homologadora emite o certificado de homologação CE que é estabelecido de acordo com o seguinte:
- a) modelo constante da parte 1 do anexo III para um modelo de veículo no que se refere à protecção dos peões;
 - b) modelo constante da parte 2 do anexo III para um modelo de veículo no que se refere ao seu equipamento com um sistema de protecção frontal;
 - c) modelo constante da parte 3 do anexo III para um tipo de sistema de protecção frontal como unidade técnica autónoma.

Artigo 7.º

Marca de homologação CE de unidade técnica autónoma

Cada sistema de protecção frontal conforme ao tipo homologado em relação ao qual tenha sido concedida uma homologação CE de unidade técnica autónoma deve ostentar uma marca de homologação CE de unidade técnica autónoma de acordo com o anexo IV.

Artigo 8.º

Modificações do modelo ou tipo e alteração das homologações

Qualquer modificação do veículo para a frente dos montantes A ou do sistema de protecção frontal que afecte a estrutura, as dimensões principais, os materiais das superfícies exteriores do veículo, os métodos de fixação ou de disposição de componente externos ou internos, e que possa exercer uma influência significativa nos resultados dos ensaios, é considerada uma alteração nos termos do artigo [13.º] da Directiva [.../... /CE] e, consequentemente, exige um novo pedido de homologação.

Artigo 9.º

Calendário para a aplicação aos veículos

1. Com efeitos a partir da data prevista no n.º 2 do artigo 15.º, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com a protecção dos peões, recusar a homologação CE ou a homologação nacional, no que respeita a quaisquer dos seguintes novos modelos de veículos:
- a) categoria M₁ que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 4 do anexo I;
 - b) categoria M₁ com uma massa máxima não superior a 2500kg que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 2 ou ponto 3 do anexo I;
 - c) categoria N₁ derivados da categoria M₁ com uma massa máxima não superior a 2500kg que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas nos pontos 2 e 4 ou nos pontos 3 e 4 do anexo I;

2. Com efeitos a partir de [DATA *trinta e três meses após a entrada em vigor do presente regulamento*], no caso dos novos veículos das categoria M₁, ou N₁ derivados da categoria M₁, com uma massa máxima não superior a 2500kg, que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 4 do anexo I, as autoridades nacionais, por motivos relacionados com a protecção dos peões, devem deixar de considerar os certificados de conformidade válidos para efeitos do artigo [26.º] da Directiva [.../.../CE] e proibir o registo, a venda e a entrada em serviço desses veículos.
3. Com efeitos a partir de [DATA *cinquenta e seis meses após a entrada em vigor do presente regulamento*], as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com a protecção dos peões, recusar a homologação CE ou a homologação nacional, no que respeita a quaisquer novos modelos dos seguintes veículos:
 - a) categoria M₁ que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 4 do anexo I;
 - b) categoria M₁ com uma massa máxima não superior a 2500kg que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 3 do anexo I;
 - c) categoria N₁ derivados da categoria M₁ com uma massa máxima não superior a 2500kg que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas nos pontos 3 e 4 do anexo I;
4. Com efeitos a partir de [DATA *sessenta meses após a entrada em vigor do presente regulamento*], no caso dos novos veículos das categoria M₁, ou N₁ derivados da categoria M₁, com uma massa máxima não superior a 2500kg, que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas nos pontos 2 e 4 ou pontos 3 e 4 do anexo I, as autoridades nacionais, por motivos relacionados com a protecção dos peões, devem deixar de considerar os certificados de conformidade válidos para efeitos do artigo [26.º] da Directiva [.../.../CE] e proibir o registo, a venda e a entrada em serviço desses veículos.
5. Com efeitos a partir de [DATA *setenta e oito meses após a entrada em vigor do presente regulamento*], no caso de um novo modelo de veículo que não cumpra as disposições técnicas enunciadas nos pontos 3 e 4 do anexo I, as autoridades nacionais devem recusar, por motivos relacionados com a protecção dos peões, a concessão da homologação CE ou homologação nacional.
6. Com efeitos a partir de [DATA *setenta e oito meses após a entrada em vigor do presente regulamento*], as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com a protecção dos peões, deixar de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo [26.º] da Directiva [.../.../CE] e proibir o registo, a venda e a entrada em serviço de quaisquer dos seguintes novos veículos:
 - a) categorias M₁ ou N₁ que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 4 do anexo I;
 - b) categorias M₁ ou N₁ derivados da categoria M₁ com uma massa máxima não superior a 2500kg que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas nos pontos 2 ou 3 do anexo I;

7. Com efeitos a partir de [DATA *cento e dezasseis meses após a entrada em vigor do presente regulamento*], as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com a protecção dos peões, deixar de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo [26.º] da Directiva [.../.../CE] e proibir o registo, a venda e a entrada em serviço de quaisquer dos seguintes novos veículos:
- a) categorias M₁ ou N₁ que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 4 do anexo I;
 - b) categorias M₁ ou N₁ derivados da categoria M₁ com uma massa máxima não superior a 2500kg que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas no ponto 3 do anexo I;
8. Com efeitos a partir de [DATA *cento e trinta e oito meses após a entrada em vigor do presente regulamento*], no caso dos novos veículos que não cumpram as disposições técnicas estabelecidas nos pontos 3 e 4 do anexo I, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com a protecção dos peões, deixar de considerar os certificados de conformidade válidos para efeitos do artigo [26.º] da Directiva [.../.../CE] e proibir o registo, a venda e a entrada em serviço desses veículos.
9. Sem prejuízo dos n.ºs 1 a 8 do presente artigo e sob reserva da entrada em vigor das medidas adoptadas ao abrigo do n.º 6 do artigo 4.º, se um fabricante o requerer, as autoridades nacionais não podem, por motivos relacionados com a protecção dos peões, recusar a concessão da homologação CE ou da homologação nacional a um novo modelo de veículo ou proibir o registo, a venda ou a entrada em serviço de um veículo novo, se o veículo em causa cumprir as disposições técnicas estabelecidas nos pontos 3 ou 4 do anexo I.

Artigo 10.º

Aplicação a sistemas de protecção frontal

1. As autoridades nacionais devem recusar a concessão da homologação CE ou de uma homologação de âmbito nacional a novos modelos de veículos equipados com sistemas de protecção frontal, ou a novos tipos de sistemas de protecção frontal fornecidos como unidades técnicas autónomas, que não cumpram os requisitos estabelecidos nos pontos 5 e 6 do anexo I.
2. As autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com os sistemas de protecção frontal, deixar de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo [26.º] da Directiva [.../.../CE] e proibir o registo, a venda e a entrada em serviço de novos veículos que não cumpram os requisitos estabelecidos nos pontos 5 e 6 do anexo I do presente regulamento.
3. Os requisitos constantes dos pontos 5 e 6 do anexo I do presente regulamento são aplicáveis aos sistemas de protecção frontal disponibilizados como unidades técnicas autónomas para efeitos do artigo [28.º] da Directiva [.../.../CE].

Artigo 11.º

Sistemas anticolisão

1. Não é obrigatório os veículos equipados com sistemas anticolisão cumprirem os requisitos de ensaio enunciados nos pontos 2 e 3 do anexo I para lhes ser concedida uma homologação CE ou uma homologação nacional para um modelo de veículo no que diz respeito à protecção dos peões, ou para serem vendidos, registados ou entrarem em serviço.
2. A Comissão pode adoptar medidas de execução estabelecendo requisitos de desempenho necessários para a aplicação do n.º 1.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, a fim de, nomeadamente, o completar, devem ser adoptadas em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 40.º da Directiva [...]/.../CE].

Os requisitos devem garantir níveis de protecção que sejam pelo menos equivalentes, em termos de eficácia concreta, aos dos pontos 2 e 3 do anexo I do presente regulamento.

Artigo 12.º

Controlo

1. As autoridades nacionais apresentam anualmente à Comissão os resultados do controlo referido nos pontos 2.2, 2.4 e 3.2 do anexo I até 28 de Fevereiro do ano seguinte ao da sua obtenção.

A exigência de apresentação desses resultados cessa a partir de [*data, cinco anos depois da entrada em vigor do presente regulamento*].

2. A Comissão pode, com base nos resultados do controlo realizado nos termos dos pontos 2.2, 2.4 e 3.2 do anexo I, adoptar as medidas de execução necessárias.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, a fim de, nomeadamente, o completar, devem ser adoptadas em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 40.º da Directiva [...]/.../CE].

3. A Comissão controlará a utilização da assistência à travagem de emergência e de outras tecnologias que possam oferecer uma melhor protecção aos utentes vulneráveis da via pública e reexaminará até [*data, cinco anos após a entrada em vigor do presente regulamento*] o funcionamento do presente regulamento em relação à penetração e utilização efectivas da tecnologia e sua evolução e apresentará um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho acompanhado de propostas pertinentes na matéria.

Artigo 13.º

Sanções

1. Os Estados-Membros estabelecem disposições relativas às sanções aplicáveis em caso de infracção dos fabricantes ao disposto no presente regulamento e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua execução. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam essas disposições à Comissão até [*data, 18 meses após a entrada em vigor do presente regulamento*] e notificam imediatamente qualquer alteração posterior das mesmas.
2. Entre os tipos de infracções que estão sujeitos a uma sanção, incluem-se, pelo menos, os seguintes:
 - a) prestação de falsas declarações durante os procedimentos de homologação ou procedimentos que conduzam a uma convocação de veículos;
 - b) falsificação de resultados de ensaios para a homologação;
 - c) retenção de dados ou especificações técnicas susceptíveis de conduzir a uma convocação de veículos ou à revogação da homologação;
 - d) recusa de facultar acesso a informação.

Capítulo IV

Disposições transitórias e finais

Artigo 14.º

Revogação

Com efeitos a partir da data indicada no n.º 2 do artigo 15.º, são revogadas as Directivas 2003/102/CE e 2005/66/CE.

As referências feitas às directivas revogadas devem ser entendidas como referências ao presente regulamento.

Artigo 15.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

É aplicável a partir de [DATA, 9 meses após a entrada em vigor], com excepção do n.º 9 do artigo 9.º, que é aplicável a partir do dia de entrada em vigor.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas,

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO

ANEXO I

DISPOSIÇÕES TÉCNICAS PARA O ENSAIO DE VEÍCULOS E SISTEMAS DE PROTECÇÃO FRONTAL

1. Para efeitos do presente anexo, entende-se por:
 - 1.1. «bordo dianteiro da tampa do compartimento do motor», a estrutura dianteira superior externa que inclui a tampa do compartimento do motor (também designada somente por «tampa») e os guarda-lamas, os elementos superiores e laterais do complexo dos faróis e quaisquer outros acessórios;
 - 1.2. «linha de referência do bordo dianteiro da tampa do compartimento do motor», o traço geométrico dos pontos de contacto entre uma vara de 1000 mm de comprimento e a superfície frontal da tampa do compartimento do motor, quando a vara, mantida paralelamente ao plano longitudinal vertical do veículo e inclinada 50° para trás e com a extremidade inferior a 600 mm acima do solo, corre ao longo do bordo dianteiro da tampa do compartimento do motor, mantendo-se em contacto com ela. No caso dos veículos com uma superfície superior da tampa do compartimento do motor inclinada essencialmente a 50°, de modo que a vara se mantém em contacto de modo permanente ou tem pontos de contacto múltiplos, em vez de um contacto num só ponto, determina-se a linha de referência com a vara inclinada 40° para trás. No caso dos veículos com uma forma tal que o contacto se faz em primeiro lugar na extremidade inferior da vara, considera-se este contacto como sendo a linha de referência do bordo dianteiro da tampa do compartimento do motor, nessa posição lateral. No caso dos veículos com uma forma tal que o contacto se faz em primeiro lugar na extremidade superior da vara, o traço geométrico dos pontos da linha de contorno para um comprimento de 1000 mm será utilizado como linha de referência do bordo dianteiro da tampa do compartimento do motor nessa posição lateral. Para efeitos do presente regulamento, considera-se também que a borda superior do pára-choques constitui o bordo dianteiro da tampa do compartimento do motor, se entrar em contacto com a vara durante o processo;
 - 1.3. «linha de contorno para um comprimento de 1000 mm», o traço geométrico descrito na superfície dianteira superior por uma extremidade de uma fita flexível de 1000 mm de comprimento que, quando mantida num plano vertical longitudinal do veículo, corre ao longo da parte frontal do pára-choques da tampa do compartimento do motor e do sistema de protecção frontal. A fita é mantida tensa ao longo de toda a operação, com uma extremidade em contacto com o solo, verticalmente por baixo da face frontal do pára-choques, e a outra extremidade mantida em contacto com a superfície dianteira superior. O veículo é posicionado na atitude normal de circulação;
 - 1.4. «topo da tampa do compartimento do motor», a estrutura externa que inclui a superfície superior de todas as estruturas externas, com excepção do pára-brisas, dos montantes A e das estruturas por trás deles; por conseguinte, inclui, no mínimo, a tampa, os guarda-lamas, a grelha, as hastes do limpa-pára-brisas e a estrutura inferior do pára-brisas;

- 1.5. «superfície superior frontal», a estrutura externa que inclui a superfície superior de todas as estruturas externas, com excepção do pára-brisas, dos montantes A e das estruturas por detrás deles;
- 1.6. «nível de referência», o plano horizontal, paralelo ao pavimento, que representa o nível de assentamento de um veículo em repouso sobre uma superfície plana, com o travão de mão accionado e em atitude normal de circulação;
- 1.7. «atitude normal de circulação», a atitude do veículo em ordem de marcha posicionado no solo, com os pneumáticos cheios às pressões recomendadas, e as rodas da frente paralelas ao eixo do veículo, com a capacidade máxima de todos os fluidos necessários ao funcionamento do veículo, com todo o equipamento de origem fornecido pelo fabricante do veículo, com uma massa de 75 kg colocada no banco do condutor e uma massa de 75 kg colocada no banco do passageiro da frente, e com a suspensão regulada para uma velocidade de 40 km/h ou 35 km/h em condições normais de funcionamento especificadas pelo fabricante (especialmente para veículos equipados com uma suspensão activa ou com um dispositivo de regulação automática da altura);
- 1.8. «pára-brisas», o vidro frontal do veículo que observe todos os requisitos relevantes do anexo I da Directiva 77/649/CEE¹² do Conselho.
- 1.9. «Critério do comportamento funcional da cabeça» (HPC), o cálculo, para um período de tempo especificado, do valor máximo resultante da aceleração experimentada durante o impacto. É calculado com base na resultante dos registos temporais do acelerómetro, sendo o valor máximo (em função de t_1 e t_2) da seguinte fórmula:

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

em que 'a' é a aceleração resultante como múltiplo de 'g', e t_1 e t_2 são os instantes (expressos em segundos) que, durante o impacto, definem o início e o fim do registo em que o valor de HPC é máximo. Os valores do HPC para os quais o intervalo ($t_1 - t_2$) é superior a 15 ms são ignorados para efeitos de cálculo do valor máximo;

- 1.10. «raio de curvatura», o raio do arco de circunferência que mais se aproxime da forma arredondada do componente em questão;
2. Devem ser realizados nos veículos os seguintes ensaios:
 - 2.1. Membro inferior contra pára-choques:

deve ser realizado um dos ensaios a seguir mencionados:

¹² JO L 267 de 19.10.1977, p. 1.

- a) Perna contra pára-choques: o ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. O ângulo dinâmico máximo de flexão do joelho não deve exceder 21,0°, o deslocamento dinâmico máximo de ruptura do joelho não deve exceder 6,0 mm e a aceleração medida na extremidade superior da tíbia não deve exceder 200 g;
- b) Coxa contra pára-choques: O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. A soma instantânea das forças de impacto em função do tempo não deve exceder 7,5 kN e o momento de flexão no pêndulo de ensaio não deve exceder 510 Nm.

2.2. Coxa contra bordo dianteiro da tampa do compartimento do motor:

o ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. A soma instantânea das forças de impacto em função do tempo não deve exceder um valor de referência de 5,0 kN e o momento de flexão no pêndulo de ensaio é registado e comparado com o valor de referência de 300 Nm.

O ensaio é realizado apenas para fins de controlo, devendo os resultados ser integralmente registados.

2.3. Cabeça de criança/cabeça pequena de adulto contra topo da tampa do compartimento do motor:

o ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 35 km/h, usando um pêndulo de ensaio de 3,5 kg. O critério do comportamento funcional da cabeça (HPC) não deve exceder 1000 em 2/3 da área de ensaio da tampa do compartimento do motor e 2000 no restante 1/3 da mesma área de ensaio.

2.4. Cabeça de adulto contra pára-brisas:

o ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 35 km/h, usando um pêndulo de ensaio de 4,8 kg. O HPC é registado e comparado com o valor de referência de 1000.

O ensaio é realizado apenas para fins de controlo, devendo os resultados ser integralmente registados.

3. Devem ser realizados nos veículos os seguintes ensaios:

3.1. Membro inferior contra pára-choques:

deve ser realizado um dos ensaios a seguir mencionados:

- a) Perna contra pára-choques: o ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. O ângulo dinâmico máximo de flexão do joelho não deve exceder 19,0°, o deslocamento dinâmico máximo de ruptura do joelho não deve exceder 6,0 mm e a aceleração medida na extremidade superior da tíbia não deve exceder 170 g.

Além disso, o fabricante pode designar larguras para o ensaio do pára-choques até 264 mm no total, não devendo a aceleração medida na extremidade superior da tíbia exceder 250 g.

- b) Coxa contra pára-choques: O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. A soma instantânea das forças de impacto em função do tempo não deve exceder 7,5 kN e o momento de flexão no pêndulo de ensaio não deve exceder 510 Nm.
- 3.2. Coxa contra bordo dianteiro da tampa do compartimento do motor:
- o ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. A soma instantânea das forças de impacto em função do tempo não deve exceder 5,0 kN e o momento de flexão no pêndulo de ensaio deve ser comparado com um máximo possível de 300 Nm.
- O ensaio é realizado apenas para fins de controlo, devendo os resultados ser integralmente registados.
- 3.3. Cabeça de criança/cabeça pequena de adulto contra topo da tampa do compartimento do motor:
- o ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 35 km/h, usando um pêndulo de ensaio de 3,5 kg. O HPC deve satisfazer os requisitos do ponto 3.5.
- 3.4. Cabeça de adulto contra topo da tampa do compartimento do motor:
- o ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 35 km/h, usando um pêndulo de ensaio de 4,5 kg. O HPC deve satisfazer os requisitos do ponto 3.5.
- 3.5. O HPC registado não deve exceder 1000 em metade da área de ensaio da cabeça de criança, nem exceder 1000 em 2/3 das áreas combinadas de ensaio de ambos os tipos de cabeça. O HPC para as restantes áreas não deve exceder 1700 para ambos os tipos de cabeça.
4. Devem ser realizados nos veículos os seguintes ensaios:
- 4.1. Um ensaio de referência para determinar o ponto de activação do sistema de travagem antibloqueio (ABS).
- 4.2. Um ensaio para verificar se o sistema de assistência à travagem de emergência é correctamente activado de modo a produzir a máxima desaceleração possível do veículo.
5. Devem ser realizados os ensaios que se seguem aos sistemas de protecção frontal (SPF):
- 5.1. Perna contra SPF:
- o ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. O ângulo dinâmico máximo de flexão do joelho não deve exceder 21,0°, o deslocamento dinâmico máximo de ruptura do joelho não deve exceder 6,0 mm e a aceleração medida na extremidade superior da tibia não deve exceder 200 g.

- 5.1.1. No entanto, relativamente aos SPF homologados como unidades técnicas autónomas para utilização apenas em veículos especificados de massa total autorizada inferior ou igual a 2,5 toneladas homologados até 1 de Outubro de 2005, ou em veículos de massa total autorizada superior a 2,5 toneladas, o ensaio prescrito no ponto 5.1 poderá ser substituído pelo ensaio previsto no ponto 5.1.1.1 ou no ponto 5.1.1.2.
- 5.1.1.1. O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. O ângulo dinâmico máximo de flexão do joelho não deve exceder 26,0°, o deslocamento dinâmico máximo de ruptura do joelho não deve exceder 7,5 mm e a aceleração medida na extremidade superior da tíbia não deve exceder 250 g.
- 5.1.1.2. Devem ser realizados dois ensaios no veículo, um com o SPF montado e o segundo sem o SPF montado, a uma velocidade de impacto de 40 km/h. Estes dois ensaios devem ser realizados em locais equivalentes, de acordo com a autoridade responsável pelos ensaios. São registados os valores do ângulo dinâmico máximo de flexão do joelho, do deslocamento máximo de ruptura do joelho e da aceleração medida na extremidade superior da tíbia. Em cada caso, o valor registado para o veículo com o SPF montado não deve exceder 90% do valor registado para o veículo sem o sistema de protecção frontal montado.
- 5.1.2. Se a altura inferior do SPF for superior a 500 mm, este ensaio de perna contra SPF deve ser substituído pelo ensaio de coxa contra SPF, como especificado no ponto 5.2.
- 5.2. Coxa contra SPF:
- O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. A soma instantânea das forças de impacto em função do tempo não deve exceder 7,5 kN e o momento de flexão no pêndulo de ensaio não deve exceder 510 Nm.
- 5.2.1. No entanto, relativamente aos SPF homologados como unidades técnicas autónomas para utilização apenas em veículos especificados de massa total autorizada inferior ou igual a 2,5 toneladas homologados até 1 de Outubro de 2005, ou em veículos de massa total autorizada superior a 2,5 toneladas, o ensaio prescrito no ponto 5.2 poderá ser substituído pelo ensaio previsto no ponto 5.2.1.1 ou no ponto 5.2.1.2.
- 5.2.1.1. O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. A soma instantânea das forças de impacto em função do tempo não deve exceder 9,4 kN e o momento de flexão no pêndulo de ensaio não deve exceder 640 Nm;
- 5.2.1.2. Devem ser realizados dois ensaios no veículo, um com o SPF montado e o segundo sem o SPF montado, a uma velocidade de impacto de 40 km/h. Estes dois ensaios devem ser realizados em locais equivalentes, de acordo com a autoridade responsável pelos ensaios. São registados os valores da soma instantânea das forças de impacto e do momento de flexão do pêndulo do ensaio. Em cada caso, o valor registado para o veículo com o SPF montado não deve exceder 90% do valor registado para o veículo sem o sistema de protecção frontal montado.
- 5.2.2. Se a altura inferior do SPF for inferior ou igual a 500 mm, este ensaio de coxa contra SPF deve ser substituído pelo ensaio da perna contra SPF, como especificado no ponto 5.1.

- 5.3. Coxa contra bordo dianteiro do SPF. O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. A soma instantânea das forças de impacto em função do tempo, nas extremidades superior e inferior do pêndulo, não deve exceder um eventual objectivo de 5,0 kN e o momento de flexão no pêndulo não deve exceder um eventual objectivo de 300 Nm. Ambos os resultados serão registados para efeitos de controlo.
- 5.4. Cabeça de criança/cabeça pequena de adulto contra SPF. O ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 35 km/h usando um pêndulo de ensaio de 3,5 kg. O critério de comportamento funcional da cabeça (HPC), calculado com base na resultante dos registos temporais do acelerómetro, não deve, em caso algum, ser superior a 1000.
6. Disposições relativas à construção e à montagem do SPF:
- 6.1. Os requisitos seguintes são igualmente aplicáveis quer a SPF montados como equipamentos de origem em veículos novos, quer a SPF fornecidos como unidades técnicas autónomas para montagem em veículos específicos.
- 6.1.1. Os componentes do SPF devem ser concebidos de tal modo que todas as superfícies rígidas que possam entrar em contacto com uma esfera de 100 mm tenham um raio de curvatura mínimo de 5 mm.
- 6.1.2. A massa total do SPF, incluindo todas as braçadeiras e fixações, não deve exceder 1,2% da massa máxima do veículo para o qual foi concebido, até um limite máximo de 18 kg.
- 6.1.3. A altura do SPF, quando montado num veículo, está limitada a 50mm acima da altura da linha de referência do bordo dianteiro da tampa do compartimento do motor.
- 6.1.4. O SPF não deve aumentar a largura do veículo em que for montado. Se a largura total do sistema de protecção frontal for superior a 75% da largura do veículo, as extremidades do sistema devem ser viradas para dentro na direcção da superfície exterior, de modo a minimizar os riscos de se enganchar. Considera-se este requisito cumprido se o sistema de protecção frontal estiver encaixado ou integrado na carroçaria ou se a extremidade do sistema estiver voltada de modo a não ser contactável por uma esfera de 100 mm e o intervalo entre a extremidade do sistema e a carroçaria circundante não exceder 20 mm.
- 6.1.5. Sem prejuízo do disposto no ponto 6.1.4, o intervalo entre os componentes do SPF e a superfície exterior subjacente não deve exceder 80 mm. Devem ser ignoradas as descontinuidades locais no contorno geral da carroçaria subjacente (tais como aberturas em grelhas, entradas de ar, etc.).
- 6.1.6. A fim de preservar as vantagens do pára-choques do veículo, em qualquer posição lateral ao longo do veículo, a distância longitudinal entre a parte mais avançada do pára-choques e a parte mais avançada do SPF não deve exceder 50 mm.

- 6.1.7. O SPF não deve reduzir de modo significativo a eficácia do pára-choques. Considera-se este requisito cumprido se não existirem mais de dois componentes verticais e nenhum componente horizontal do SPF que se sobreponham ao pára-choques.
- 6.1.8. O SPF não deve estar inclinado para a frente relativamente à linha vertical. As partes superiores do SPF não devem ultrapassar em mais de 50mm para cima ou para a retaguarda (na direcção do pára-brisas) a linha de referência do bordo dianteiro da tampa do compartimento do motor do veículo com o SPF desmontado.
- 6.1.9. A montagem dos SPF não deve prejudicar a conformidade com os requisitos em matéria de homologação de veículos.
- 7. Em derrogação aos pontos 2, 3 e 5, a entidade homologadora competente pode considerar cumpridos os requisitos de qualquer dos ensaios aí previstos mediante ensaio equivalente realizado para verificar a conformidade com os requisitos de outro ensaio nos termos do presente anexo.

ANEXO II

Modelos de fichas de informações a fornecer pelo fabricante

Parte 1:

Ficha de informações relativa à homologação de um veículo no que diz respeito à protecção dos peões.

Parte 2:

Ficha de informações relativa à homologação de um veículo no que diz respeito ao seu equipamento com um sistema de protecção frontal.

Parte 3:

Ficha de informações relativa à homologação de um sistema de protecção frontal como unidade técnica autónoma.

Parte 1

(MODELO)

Ficha de informações n.º.....

relativa à homologação CE de um veículo no que diz respeito à
protecção dos peões

As informações seguintes, se aplicáveis, devem ser fornecidas em triplicado e incluir um índice. Se houver desenhos, devem ser fornecidos a escala adequada e com pormenor suficiente, em formato A4 ou dobrados nesse formato. Se houver fotografias, devem ser suficientemente pormenorizadas.

No caso de os sistemas, componentes ou unidades técnicas autónomas possuírem controlos electrónicos, devem ser fornecidas as informações pertinentes relacionadas com o seu desempenho.

0 GENERALIDADES

0.1. Marca (firma do fabricante):

0.2. Tipo:

0.2.1. Designação(ões) comercial(is) (se disponíveis):

0.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo^{(b)(1)}:

0.3.1. Localização dessa marcação:

0.4. Categoria do veículo^(c):

0.5 Nome e morada do fabricante:

0.8. Nome(s) e morada(s) da(s) instalação(ões) de montagem:

0.9. Nome e morada do mandatário do fabricante (caso exista):

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO DO VEÍCULO

1.1. Fotografias e/ou desenhos de um veículo representativo:

1.6. Localização e disposição do motor:

^(b) Se os meios de identificação do modelo contiverem caracteres não relevantes para a descrição do modelo de veículo ou do tipo de componente ou unidade técnica autónoma a que se refere a presente ficha de informações, esses caracteres devem ser indicados na documentação por meio do símbolo «?» (por exemplo, ABC??123??).

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa (há casos em que nada precisa de ser suprimido, quando for aplicável mais de uma entrada).

^(c) Classificação de acordo com as definições dadas na parte A do anexo II da Directiva [...]/.../CE].

9. CARROÇARIA

9.1. Tipo de carroçaria:

9.2. Materiais utilizados e tipo de construção:

9.23 Protecção dos peões

9.23.1 Deve ser fornecida uma descrição detalhada, incluindo fotografias e/ou desenhos, do veículo no que respeita à estrutura, às dimensões, às linhas de referência relevantes e aos materiais constitutivos da parte dianteira do veículo (exterior e interior), incluindo pormenores específicos de eventuais sistemas de protecção activa instalados.

Parte 2

(MODELO)

Ficha de informações n.º.....

relativa à homologação CE de um veículo no que diz respeito ao seu equipamento com um sistema de protecção frontal.

As informações seguintes, se aplicáveis, devem ser fornecidas em triplicado e incluir um índice. Se houver desenhos, devem ser fornecidos a escala adequada e com pormenor suficiente, em formato A4 ou dobrados nesse formato. Se houver fotografias, devem ser suficientemente pormenorizadas.

No caso de os sistemas, componentes ou unidades técnicas autónomas utilizarem materiais especiais, devem ser fornecidas informações sobre o seu desempenho.

0. GENERALIDADES

0.1 Marca (firma do fabricante):

0.2 Tipo:

0.2.1. Designação(ões) comercial(is) (se disponíveis):

0.3 Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo^{(b)(1)}:

0.3.1 Localização dessa marcação:

0.4 Categoria do veículo^(c):

0.5 Nome e morada do fabricante:

0.8 Nome(s) e morada(s) da(s) instalação(ões) de montagem:

0.9. Nome e morada do mandatário do fabricante (caso exista):

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO DO VEÍCULO

1.1 Fotografias e/ou desenhos de um veículo representativo:

2. MASSAS E DIMENSÕES: (em kg e mm) (fazer referência ao desenho quando aplicável)

^(b) Se os meios de identificação do modelo contiverem caracteres não relevantes para a descrição do modelo de veículo ou do tipo de componente ou unidade técnica autónoma a que se refere a presente ficha de informações, esses caracteres devem ser indicados na documentação por meio do símbolo «?» (por exemplo, ABC??123??).

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa (há casos em que nada precisa de ser suprimido, quando for aplicável mais de uma entrada).

^(c) Classificação de acordo com as definições dadas na parte A do anexo II da Directiva [.../.../CE].

- 2.8 Massa máxima em carga tecnicamente admissível declarada pelo fabricante
- 2.8.1. Distribuição dessa massa pelos eixos (máx. e mín.):
- 9. CARROÇARIA
- 9.1. Tipo de carroçaria:
- 9.24. Sistema de protecção frontal
- 9.24.1. Vista do conjunto (desenhos ou fotografias) indicando a posição e fixação dos sistemas de protecção frontal:
- 9.24.2. Desenhos e/ou fotografias, se necessário, de grelhas de entrada de ar, grelha do radiador, barras, distintivos, emblemas e elementos decorativos, bem como de quaisquer outras saliências exteriores e partes da superfície exterior que possam ser consideradas essenciais (por exemplo, equipamento de iluminação). Se as peças indicadas na frase anterior não forem essenciais, podem, para efeitos de documentação, ser substituídas por fotografias, acompanhadas, se necessário, de pormenores dimensionais e/ou texto:
- 9.24.3. Informações detalhadas sobre as fixações necessárias, incluindo os requisitos de binário de aperto, e instruções pormenorizadas de montagem.
- 9.24.4. Desenho dos pára-choques:
- 9.24.5. Desenho da linha de plataforma na parte dianteira do veículo:

Parte 3

(MODELO)

Ficha de informações n.º.....

relativa à homologação de um sistema de protecção frontal como unidade técnica autónoma

As informações seguintes, se aplicáveis, devem ser fornecidas em triplicado e incluir um índice. Se houver desenhos, devem ser fornecidos a escala adequada e com pormenor suficiente, em formato A4 ou dobrados nesse formato. Se houver fotografias, devem ser suficientemente pormenorizadas.

No caso de os sistemas, componentes ou unidades técnicas autónomas utilizarem materiais especiais, devem ser fornecidas informações sobre o seu desempenho.

0. GENERALIDADES

0.1 Marca (firma do fabricante):

0.2 Tipo:

0.2.1. Designação(ões) comercial(is) (se disponíveis):

0.5 Nome e morada do fabricante:

0.7. Localização e método de afixação da marca de homologação CE:

1. DESCRIÇÃO DO DISPOSITIVO

1.1 Descrição técnica pormenorizada (incluindo fotografias ou desenhos):

1.2. Instruções de montagem e instalação, incluindo o binário de aperto requerido:

1.3. Lista dos modelos de veículo em que pode ser montado:

1.4 Eventuais restrições de utilização e condições de montagem:

ANEXO III

Modelos de certificados de homologação CE

Parte 1:

Certificado de homologação CE relativo à homologação de um veículo no que diz respeito à protecção dos peões.

Parte 2:

Certificado de homologação CE relativo à homologação de um veículo no que diz respeito ao seu equipamento com um sistema de protecção frontal.

Parte 3:

Certificado de homologação CE relativo à homologação de um sistema de protecção frontal como unidade técnica autónoma

Parte 1

(MODELO)

[formato máximo: A4 (210 x 297 mm)]

CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO CE

CARIMBO DA

Entidade que concede a
homologação CE

Comunicação relativa a

- homologação CE¹
- extensão da homologação CE ⁽¹⁾
- recusa da homologação CE ⁽¹⁾
- revogação da homologação CE ⁽¹⁾

de um modelo de veículo no que diz respeito à protecção dos peões

em aplicação do Regulamento (CE) n.º/..... aplicado por

com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º/.....

Número de homologação CE: _____

Motivo da extensão:

SECÇÃO I

0.1. Marca (firma do fabricante):

0.2. Tipo:

0.2.1. Designação(ões) comercial(ais) (se existir):

0.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo⁽²⁾:

0.3.1. Localização dessa marcação:

0.4. Categoria do veículo⁽³⁾:

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

⁽²⁾ Se os meios de identificação do modelo ou tipo contiverem caracteres não relevantes para a descrição do modelo de veículo ou do tipo de componente ou unidade técnica autónoma a que se refere o presente documento, esses caracteres devem ser indicados na documentação por meio do símbolo «?» (por exemplo, ABC??123??).

- 0.5. Nome e morada do fabricante:
- 0.8. Designação(ões) e endereço(s) da(s) linha(s) de montagem:
- 0.9. Mandatário do fabricante:

SECÇÃO II

- 1. Informações adicionais (se aplicável) (ver adenda):
- 2. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios:
- 3. Data do relatório de ensaio:
- 4. Número do relatório de ensaio:
- 5. Eventuais observações (ver adenda):
- 6. Local:
- 7. Data:
- 8. Assinatura:

Anexos:

Dossier de homologação.

Relatório de ensaio.

⁽³⁾ Na definição que lhe é dada na parte A do anexo II da Directiva [...]/.../CE].

Adenda

ao certificado de homologação CE n.º

relativo à homologação de um modelo de veículo no que se refere à protecção dos peões

em aplicação do Regulamento (CE) n.º..... /.....

1. Informações adicionais
- 1.1. Breve descrição do modelo de veículo no que diz respeito à sua estrutura, dimensões, linhas e materiais:
- 1.2. Localização do motor: à frente/à retaguarda/ao centro¹
- 1.3. Transmissão: rodas da frente: rodas de trás¹
- 1.4. Massa do veículo apresentado para ensaio:
 - Eixo dianteiro:
 - Eixo traseiro:
 - Total:

¹ Riscar o que não interessa.

1.5. Resultados dos ensaios realizados em conformidade com os requisitos do anexo I do Regulamento (CE) n.º/.....:

1.5.1. Resultados dos ensaios previstos no ponto 2:

Ensaio	Valor registado		Aprovado/ Reprovado ¹
Perna contra pára-choques (quando realizado)	Ângulo de flexão	 graus	
	Deslocamento de ruptura	 mm	
	Aceleração na tíbia	 g	
Coxa contra pára-choques (quando realizado)	Soma das forças de impacto	 kN	
	Momento de flexão	 Nm	
Coxa contra bordo dianteiro da tampa do compartimento do motor	Soma das forças de impacto	 kN	(2)
	Momento de flexão	 Nm	(2)
Cabeça de criança/cabeça pequena de adulto (3,5 kg) contra topo da tampa do compartimento do motor	Valores de HPC na Zona A (12 resultados ³)		
	Valores de HPC na Zona B (6 resultados ³)		
Cabeça de adulto (4,5 kg) contra pára-brisas	Valores de HPC (5 resultados ⁴)		(2)

¹ Em conformidade com os valores especificados no ponto 2 do anexo I do Regulamento (CE) n.º/.....

² Apenas para efeitos de controlo.

³ De acordo com [legislação de aplicação d] a Comissão.

⁴ De acordo com [legislação de aplicação d] a Comissão.

1.5.2. Resultados dos ensaios previstos no ponto 3:

Ensaio	Valor registado		Aprovado/ Reprovado ⁵
Perna contra pára-choques (quando realizado)	Ângulo de flexão	----- graus	
	Deslocamento de ruptura	----- mm	
	Aceleração na tíbia	----- g	
Coxa contra pára-choques (quando realizado)	Soma das forças de impacto	----- kN	
	Momento de flexão	----- Nm	
Coxa contra bordo dianteiro da tampa do compartimento do motor	Soma das forças de impacto	----- kN	(6)
	Momento de flexão	----- Nm	(6)
Cabeça de criança/cabeça pequena de adulto (3,5 kg) contra topo da tampa do compartimento do motor	Valores de HPC (9 resultados ⁷)		
Cabeça de adulto (4,5 kg) contra topo da tampa do compartimento do motor	Valores de HPC (9 resultados ⁷)		

Observações: (por exemplo, válido para veículos de condução à esquerda e à direita)

1.5.3. Requisitos relativos previstos no ponto 4:

Dados do sistema de assistência à travagem de emergência fornecido. ⁸	
Observações: ⁽⁹⁾	

⁵ Em conformidade com os valores especificados no ponto 3 do anexo I do Regulamento (CE) n.º [...../.....]

⁶ Apenas para efeitos de controlo.

⁷ De acordo com [legislação de aplicação d] a Comissão.

⁸ Fornecer dados sobre o método de funcionamento do sistema.

⁹ Fornecer dados sobre ensaios realizados para verificar o sistema.

Parte 2

(MODELO)

[formato máximo: A4 (210 x 297 mm)]

CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO CE

CARIMBO DA

Entidade que concede a
homologação CE

Comunicação relativa a

- homologação CE¹
- extensão da homologação CE ⁽¹⁾
- recusa da homologação CE ⁽¹⁾
- revogação da homologação CE ⁽¹⁾

de um modelo de veículo no que diz respeito ao seu equipamento com um sistema de protecção frontal

em aplicação do Regulamento (CE) n.º/..... aplicado por

com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º/.....

Número de homologação CE:

Razão da extensão:

SECÇÃO I

0.1 Marca (firma do fabricante):

0.2 Modelo:

0.2.1 Designação(ões) comercial(is) (se disponíveis):

0.3 Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo⁽²⁾:

0.3.1 Localização dessa marcação:

0.4 Categoria do veículo⁽³⁾:

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

⁽²⁾ Se os meios de identificação do modelo ou tipo contiverem caracteres não relevantes para a descrição do modelo de veículo ou do tipo de componente ou unidade técnica autónoma a que se refere o presente documento, esses caracteres devem ser indicados na documentação por meio do símbolo «?» (por exemplo, ABC??123??).

- 0.5 Nome e morada do fabricante:
- 0.8 Endereço(s) da(s) linha(s) de montagem:
- 0.9. Mandatário do fabricante:

SECÇÃO II

1. Informações adicionais (se aplicável): ver adenda.
2. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios:
3. Data do relatório de ensaio:
4. Número do relatório de ensaio:
5. Observações eventuais: ver adenda.
6. Local:
7. Data:
8. Assinatura:

Anexos:

Dossier de homologação.

Relatório de ensaio.

⁽³⁾ Na definição que lhe é dada na parte A do anexo II da Directiva [...]/.../CE].

Adenda

ao certificado de homologação CE n.º

relativo à homologação de um veículo no que diz respeito ao seu equipamento com um sistema de protecção frontal

em aplicação do Regulamento (CE) n.º /

1. Informações adicionais, se aplicável:
2. Observações:
3. Resultados dos ensaios realizados em conformidade com os requisitos do ponto 5 do anexo I do Regulamento (CE) n.º/.....:

Ensaio	Valores registados		Aprovado/ Reprovado
Perna contra sistema de protecção frontal – 3 posições de ensaio (quando realizado)	Ângulo de flexão	 Graus	
	Deslocamento de ruptura	 mm	
	Aceleração na tibia	 g	
Coxa contra sistema de protecção frontal – 3 posições de ensaio (quando realizado)	Soma das forças de impacto	 kN	
	Momento de flexão	 Nm	
Coxa contra bordo dianteiro do sistema de protecção frontal – 3 posições de ensaio (exclusivamente para controlo)	Soma das forças de impacto	 kN	
	Momento de flexão	 Nm	
Cabeça de criança/adulto pequeno (3,5 kg) contra sistema de protecção frontal	Valores de HPC (pelo menos 3 valores)		

Parte 3

(MODELO)

[formato máximo: A4 (210 x 297 mm)]

CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO CE

CARIMBO DA

Entidade que concede a
homologação CE

Comunicação relativa a

- homologação CE¹
- extensão da homologação CE ⁽¹⁾
- recusa da homologação CE ⁽¹⁾
- revogação da homologação CE ⁽¹⁾

de um tipo de sistema de protecção frontal como unidade técnica autónoma

em aplicação do Regulamento (CE) n.º/..... aplicado por

com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º/.....

Número de homologação CE:

Razão da extensão:

SECÇÃO I

0.1 Marca (firma do fabricante):

0.2 Tipo:

0.3 Meios de identificação do tipo, se marcados no sistema de protecção frontal⁽²⁾:

0.3.1 Localização dessa marcação:

0.5 Nome e morada do fabricante:

0.7. Localização e método de afixação da marca de homologação CE:

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

⁽²⁾ Se os meios de identificação do modelo ou tipo contiverem caracteres não relevantes para a descrição do modelo de veículo ou do tipo de componente ou unidade técnica autónoma a que se refere o presente documento, esses caracteres devem ser indicados na documentação por meio do símbolo «?» (por exemplo, ABC??123??).

- 0.8. Nome(s) e morada(s) da(s) instalação(ões) de montagem:
- 0.9. Nome e morada do mandatário do fabricante (se aplicável):

SECÇÃO II

1. Informações adicionais: ver adenda.
2. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios:
3. Data do relatório de ensaio:
4. Número do relatório de ensaio:
5. Observações eventuais: ver adenda.
6. Local:
7. Data:
8. Assinatura:

Anexos:

Dossier de homologação.

Relatório de ensaio.

Adenda

ao certificado de homologação CE n.º

relativo à homologação de um tipo de sistema de protecção frontal como unidade técnica autónoma

em aplicação do Regulamento (CE) n.º /

1. Informações adicionais

1.1. Modo de fixação:

1.2. Instruções de montagem:

1.3. Lista dos veículos que podem ser equipados com o sistema de protecção frontal, eventuais restrições de utilização e condições necessárias para a montagem:

.....

2. Observações:

3. Resultados dos ensaios realizados em conformidade com os requisitos do ponto 5 do anexo I do Regulamento (CE) n.º/.....:

Ensaio	Valores registados		Aprovado/R eprovado
Perna contra sistema de protecção frontal – 3 posições de ensaio (quando realizado)	Ângulo de flexão	 Graus	
	Deslocamento de ruptura	 mm	
	Aceleração na tibia	 g	
Coxa contra sistema de protecção frontal – 3 posições de ensaio (quando realizado)	Soma das forças de impacto	 kN	
	Momento de flexão	 Nm	
Coxa contra bordo dianteiro do sistema de protecção frontal – 3 posições de ensaio (exclusivamente para controlo)	Soma das forças de impacto	 kN	
	Momento de flexão	 Nm	
Cabeça de criança/adulto pequeno (3,5 kg) contra sistema de protecção frontal	Valores de HPC (pelo menos 3 valores)		

ANEXO IV

MARCAÇÃO DA HOMOLOGAÇÃO CE

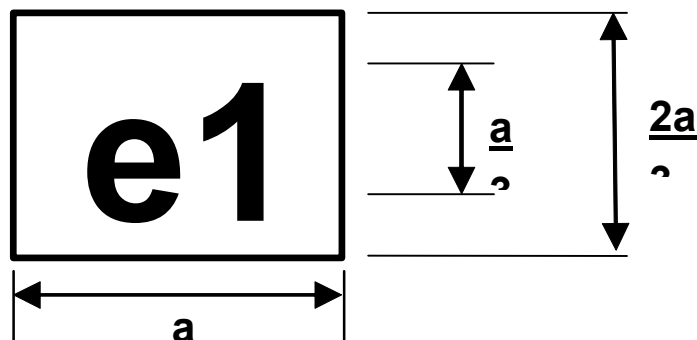
1. Esta marca constará de:
 - 1.1. um rectângulo no interior do qual está colocada a letra minúscula «e» seguida das letras ou números distintivos do Estado-Membro que emite a homologação CE da unidade técnica autónoma:
 - 1 para a Alemanha
 - 2 para a França
 - 3 para a Itália
 - 4 para os Países Baixos
 - 5 para a Suécia
 - 6 para a Bélgica
 - 7 para a Hungria
 - 8 para a República Checa
 - 9 para a Espanha
 - 11 para o Reino Unido
 - 12 para a Áustria
 - 13 para o Luxemburgo
 - 17 para a Finlândia
 - 18 para a Dinamarca
 - 19 para a Roménia
 - 20 para a Polónia
 - 21 para Portugal
 - 23 para a Grécia
 - 24 para a Irlanda
 - 26 para a Eslovénia
 - 27 para a República Eslovaca

- 29 para a Estónia
- 32 para a Letónia
- 34 para a Bulgária
- 36 para a Lituânia
- 49 para Chipre
- 50 para Malta

- 1.2. na proximidade do rectângulo, o «número de homologação de base» constante da secção 4 do número de homologação referido no [anexo VII da Directiva .../.../CE], precedido do número sequencial de dois algarismos atribuído à mais recente alteração técnica significativa do presente regulamento à data em que a homologação CE foi concedida. O número sequencial correspondente ao presente regulamento é 01;
- 1.3. Um asterisco a seguir ao número sequencial indica que o sistema de protecção frontal foi homologado, no tocante ao ensaio do pêndulo que simula o membro inferior, tendo em conta o disposto nos pontos 5.1.1 ou 5.2.1 do anexo I. Se a entidade homologadora não permitir que se atenda ao disposto nos referidos pontos, o asterisco é substituído por um espaço.
- 1.4. A marca de homologação CE deve ser claramente legível e indelével.

Apêndice

Exemplo de Marca de Homologação CE



01*1471

A vertical dimension line to the right of the number '01*1471' indicates the height of the characters, labeled 'a'.

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

O dispositivo que apresenta a marca de homologação CE acima indicada refere-se a um sistema de protecção frontal homologado na Alemanha (e1) nos termos do presente regulamento (01) com o número de homologação de base 1471.

O asterisco indica que o sistema de protecção frontal foi homologado, no tocante ao ensaio do pêndulo que simula o membro inferior, tendo em conta o disposto no ponto 5.1 do anexo I. Se a entidade homologadora não permitir que se atenda ao disposto nos referidos pontos, o asterisco é substituído por um espaço.