

32003L0102

L 321/15

JURNALUL OFICIAL AL UNIUNII EUROPENE

6.12.2003

**DIRECTIVA 2003/102/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
din 17 noiembrie 2003**

**privind protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor anterior și în cazul coliziunii cu
un autovehicul și de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

hotărând în conformitate cu procedura stabilită în articolul 251 din tratat ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Pentru a reduce numărul de victime ale accidentelor rutiere în Comunitate, este necesară introducerea de măsuri care să îmbunătățească protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor anterior și în cazul coliziunii frontale cu un autovehicul.
- (2) Este nevoie urgentă de un pachet de măsuri pasive și active de îmbunătățire a siguranței rutiere (evitarea accidentelor și reducerea efectelor secundare prin încetinirea traficului și îmbunătățirea infrastructurii) a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, precum pietonii, bicicliștii și motocicliștii, în cadrul programului de acțiune privind siguranța rutieră.
- (3) Piața internă cuprinde un teritoriu fără frontiere interne în care trebuie asigurată libera circulație a mărfurilor, persoanelor, serviciilor și capitalurilor și în acest scop a fost instituit un sistem de omologare comunitară de tip pentru autovehicule; cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește protecția pietonilor trebuie armonizate pentru a se evita adoptarea unor cerințe care diferă de la un stat membru la altul și pentru a se asigura buna funcționare a pieței interne.
- (4) Obiectivele privind protecția pietonilor pot fi atinse printr-o combinație de măsuri de siguranță active și pasive; recomandările Comitetului european pentru îmbunătățirea securității vehiculelor (EEVC) din iunie 1999 fac obiectul unui larg consens în domeniu; aceste recomandări propun cerințe de performanță pentru structurile frontale ale anumitor categorii de autovehicule cu scopul de a le reduce agresivitatea; prezenta directivă prezintă încercările și valorile limită întemeiate pe recomandările EEVC.
- (5) Comisia trebuie să examineze posibilitatea de a extinde domeniul de aplicare al prezentei directive la vehiculele cu

o masă maximă de până la 3,5 tone și să-și prezinte constatările Parlamentului European și Consiliului.

- (6) Prezenta directivă trebuie considerată ca element al unui pachet mai larg de măsuri care urmează să fie aplicate de Comunitate, întreprinderile din domeniu și autoritățile relevante ale statelor membre, în baza schimburilor de cele mai bune practici în domeniu, în scopul de a promova siguranța pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor anterior coliziunii (siguranța activă), în timpul coliziunii (siguranța pasivă) și după coliziune, la nivel de utilizatori, vehicule și infrastructură.
- (7) În vederea accelerării dezvoltării tehnologice în acest domeniu, măsuri alternative cel puțin echivalente cu cerințele prezentei directive în termeni de eficiență reală – fie măsuri pasive, fie o combinație de măsuri active și pasive – pot fi propuse de către întreprinderile din domeniu și sunt evaluate în urma unui studiu de fezabilitate realizat de experți independenți până la 1 iulie 2004; introducerea măsurilor alternative cel puțin echivalente în termeni de eficiență reală ar necesita adaptarea sau modificarea prezentei directive.
- (8) Date fiind cercetarea continuă și progresele tehnice în materie de protecție a pietonilor, este oportună introducerea unui anumit grad de flexibilitate în acest domeniu. Prin urmare, prezenta directivă trebuie să stabilească dispozițiile fundamentale privind protecția pietonilor sub formă de încercări la care să fie supuse noile tipuri de vehicule și vehiculele noi. Cerințele tehnice privitoare la modul de realizare a încercărilor trebuie adoptate prin decizia Comisiei.
- (9) Datorită progreselor tehnologice rapide în siguranța activă, sistemele de atenuare și de evitare a coliziunilor pot asigura beneficii majore în materie de siguranță, de exemplu prin reducerea vitezei de coliziune și ajustarea direcției de impact. Prezenta directivă trebuie să încurajeze dezvoltarea unor astfel de tehnologii.
- (10) Asociațiile reprezentând fabricanții de autovehicule europeni, japonezi și coreeni s-au angajat să aplice recomandările EEVC privind valorile limită și încercările sau măsurile alternative acceptate cu efect cel puțin echivalent începând din 2010, iar începând din 2005 recomandările privind un prim set de valori limită și încercări pentru noile tipuri de vehicule; angajamentul cuprinde și aplicarea primului set de încercări pe 80 % din toate vehiculele noi începând de la 1 iulie 2010, pe 90 % din toate vehiculele noi de la 1 iulie 2011 și pe toate vehiculele noi de la 31 decembrie 2012.

⁽¹⁾ JO C 234, 30.9.2003, p. 10.

⁽²⁾ Avizul Parlamentului European din 3 iulie 2003 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 4 noiembrie 2003 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

- (11) Prezenta directivă contribuie la stabilirea unui înalt nivel de protecție în contextul armonizării internaționale a legislației în domeniu, care a început în conformitate cu Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite din 1998 privind stabilirea de reglementări tehnice globale pentru vehiculele pe roți, echipamentele și componentele care pot fi montate și folosite la vehiculele pe roți.
- (12) Prezenta directivă este una dintre directivele speciale care trebuie respectate pentru a asigura conformitatea cu procedura de omologare CE de tip stabilită în Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora ⁽¹⁾.
- (13) Prin urmare, Directiva 70/156/CEE trebuie modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

(1) Prezenta directivă se aplică suprafețelor frontale ale vehiculelor. În sensul prezentei directive, „vehicul” reprezintă orice autovehicul definit în articolul 2 din Directiva 70/156/CEE și în anexa II la aceasta, de categoria M₁, cu o masă maximă care nu depășește 2,5 tone, și N₁ derivată din M₁, cu o masă maximă care nu depășește 2,5 tone.

(2) Scopul prezentei directive este de a reduce vătămările suferite de pietoni și alți utilizatori vulnerabili ai drumurilor care sunt loviți de suprafețele frontale ale vehiculelor definite în alineatul (1).

Articolul 2

(1) Începând de la 1 ianuarie 2004, din motive legate de protecția pietonilor, statele membre:

- nu pot să refuze acordarea omologării CE ori a omologării naționale unui tip de vehicul;
- nu pot să interzică înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a vehiculelor

dacă vehiculele respectă dispozițiile tehnice prevăzute în anexa I punctul 3.1 sau punctul 3.2.

(2) Începând de la 1 octombrie 2005, statele membre nu mai acordă:

- omologarea CE de tip;
- omologarea națională de tip,

cu excepția cazului în care se invocă dispozițiile articolului 8 alineatul (2) din Directiva 70/156/CEE, pentru nici un tip de vehicul din motive legate de protecția pietonilor, în cazul în care nu sunt respectate dispozițiile tehnice prevăzute la anexa I punctul 3.1 sau punctul 3.2.

(3) Alineatul (2) nu se aplică vehiculelor care nu diferă în privința aspectelor esențiale de construcție și de proiectare a caroseriei

⁽¹⁾ JO L 42, 23.2.1970, p. 1. Directivă, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 807/2003 (JO L 122, 16.5.2003, p. 36).

situate în fața montanților A de tipurile de vehicule cărora li s-a acordat omologarea CE de tip sau omologarea națională de tip înainte de 1 octombrie 2005 și care nu au fost deja omologate în temeiul prezentei directive.

(4) Începând de la 1 septembrie 2010, statele membre nu mai acordă:

- omologare CE de tip sau
- omologare națională de tip,

cu excepția cazului în care se invocă dispozițiile articolului 8 alineatul (2) din Directiva 70/156/CEE, pentru orice tip de vehicul din motive legate de protecția pietonilor, în cazul în care nu sunt respectate dispozițiile tehnice prevăzute la anexa I punctul 3.2 la prezenta directivă.

(5) Începând de la 31 decembrie 2012, statele membre:

- consideră certificatele de conformitate care însoțesc vehiculele noi în conformitate cu dispozițiile Directivei 70/156/CEE ca nemaifiind valabile în sensul articolului 7 alineatul (1) din această directivă;
- interzic înmatricularea, vânzarea și introducerea în circulație a vehiculelor noi care nu sunt însoțite de un certificat de conformitate potrivit dispozițiilor Directivei 70/156/CEE,

din motive legate de protecția pietonilor, în cazul în care nu sunt respectate cerințele tehnice prevăzute la anexa I punctul 3.1 sau punctul 3.2.

(6) Începând de la 1 septembrie 2015, statele membre:

- consideră certificatele de conformitate care însoțesc vehiculele noi în conformitate cu dispozițiile Directivei 70/156/CEE ca nemaifiind valabile în sensul articolului 7 alineatul (1) din această directivă și
- interzic înmatricularea, vânzarea și introducerea în circulație a vehiculelor noi care nu sunt însoțite de un certificat de conformitate potrivit dispozițiilor Directivei 70/156/CEE,

din motive legate de protecția pietonilor, în cazul în care nu sunt respectate cerințele tehnice prevăzute la anexa I punctul 3.2.

Articolul 3

Sub rezerva dispozițiilor articolului 2, statele membre se asigură că încercările stabilite în anexa I punctul 3.1 sau punctul 3.2 sunt realizate în conformitate cu cerințele tehnice care urmează să fie specificate printr-o decizie a Comisiei.

Articolul 4

În fiecare lună, autoritățile de omologare ale statelor membre transmit Comisiei, în mod individual, o copie a certificatului de omologare de tip al cărui model este prezentat în anexa II apendicele 2, pentru fiecare vehicul pe care l-au omologat în conformitate cu prezenta directivă în luna respectivă.

Articolul 5

(1) Comisia, pe baza informațiilor pertinente comunicate de autoritățile de omologare și părțile interesate, precum și pe baza studiilor independente, monitorizează progresele realizate în sector în domeniul protecției pietonilor și realizează, până la 1 iulie 2004, un studiu de fezabilitate independent privind dispozițiile anexei I punctul 3.2, în special măsurile alternative – fie pasive, fie o combinație de măsuri active și pasive – care sunt cel puțin echivalente în termeni de eficacitate reală. Studiul de fezabilitate se întemeiază, *inter alia*, pe încercări practice și studii științifice independente.

(2) În cazul în care, în urma studiului de fezabilitate menționat la alineatul (1), se consideră necesară adaptarea dispozițiilor din anexa I punctul 3.2, astfel încât să cuprindă o combinație de măsuri active și pasive care să permită cel puțin același nivel de protecție ca și dispozițiile din anexa I punctul 3.2, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere de modificare în consecință a prezentei directive.

(3) În măsura în care adaptarea prezentei directive se limitează la introducerea de măsuri pasive alternative care permit cel puțin același nivel de protecție ca și dispozițiile din anexa I punctul 3.2, o astfel de adaptare poate fi realizată de Comitetul pentru adaptarea la progresul tehnic, în conformitate cu procedura stabilită în articolul 13 din Directiva 70/156/CEE.

(4) Până la 1 aprilie 2006 și la fiecare doi ani după această dată, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport cu privire la rezultatele monitorizării prevăzute la alineatul (1).

Articolul 6

Directiva 70/156/CEE se modifică după cum urmează:

1. În anexa I se introduc următoarele puncte:

„9.23. Protecția pietonilor

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

2. În anexa III secțiunea A se introduc următoarele puncte:

„9.23. Protecția pietonilor

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

3. În anexa IV partea I se introduce următorul punct 58 și următoarele note de subsol:

Subiect	Numărul directivei	Trimitere la JO	Aplicabilitate										
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
„58 Protecția pietonilor	2003/102/CE	JO L 321, 6.12.2003, p. 15	X ⁽⁶⁾			X ⁽⁶⁾ (7)							

(6) nedepășind masa maximă de 2,5 tone.

(7) derivată din categoria de vehicule M₁.”

4. Anexa XI se modifică după cum urmează:

— la apendicele 1 se introduce următorul punct 58:

Punct	Subiect	Numărul directivei	M_1 $\leq 2\,500^1$ kg	M_1 $> 2\,500^1$ kg	M_2	M_3
„58	Protecția pietonilor	2003/102/CE	X”			

— la apendicele 2 se introduce următorul punct 58:

Punct	Subiect	Numărul directivei	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„58	Protecția pietonilor	2003/102/CE”										

— la apendicele 3 se introduce următorul punct 58:

Punct	Subiect	Numărul directivei	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„58	Protecția pietonilor	2003/102/CE”										

Articolul 7

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 31 decembrie 2003. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Statele membre aplică aceste dispoziții începând de la 1 ianuarie 2004.

În cazul în care statele membre adoptă aceste acte, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 8

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 9

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 17 noiembrie 2003.

Pentru Parlamentul European

Președintele

P. COX

Pentru Consiliu

Președintele

G. ALEMANN

ANEXA I

DISPOZIȚII TEHNICE

1. DOMENIUL DE APLICARE

Directiva se aplică suprafețelor frontale ale vehiculelor. În sensul prezentei directive, vehicul reprezintă orice autovehicul definit la articolul 2 din Directiva 70/156/CEE și în anexa II la aceasta, din categoria M₁, cu masa maximă nedepășind 2,5 tone și vehiculelor N₁, derivate din categoria M₁, cu masa maximă nedepășind 2,5 tone.

2. DEFINIȚII

În sensul prezentei directive:

- 2.1. „Montant A” reprezintă suportul de plafon poziționat cel mai în față și cel mai în afară, care se extinde de la șasiu până la plafonului vehiculului.
- 2.2. „Bară de protecție” reprezintă structura exterioară situată în față, în partea de jos a caroseriei vehiculului. Cuprinde toate structurile menite să asigure protecția vehiculului într-o coliziune frontală la viteză mică cu un alt vehicul, precum și orice elemente fixate pe această structură.
- 2.3. „Muchia anterioară a capotei” reprezintă structura exterioară situată în față, în partea de sus a caroseriei, care cuprinde capota și aripile, elementele superioare și laterale ale cutiei farurilor și orice alte elemente montate.
- 2.4. „Fața capotei” reprezintă structura exterioară care cuprinde suprafața superioară a tuturor structurilor exterioare cu excepția parbrizului, montanților A și structurilor poziționate în spatele acestora. Prin urmare, cuprinde capota, aripile, tâblia din față, axul ștergătoarelor, partea inferioară a cadrului parbrizului, dar nu se limitează la acestea.
- 2.5. „Criteriul de comportament al capului” (HPC) este un calcul, pe o perioadă specificată, a accelerației maxime rezultante în timpul impactului.
- 2.6. „Parbriz” reprezintă partea frontală din sticlă a vehiculului, care îndeplinește toate cerințele relevante din anexa I la Directiva 77/649/CEE ⁽¹⁾.
- 2.7. „Tip de vehicul” reprezintă o categorie de vehicule ale căror elemente esențiale situate în fața montanților A nu diferă esențial privind:
 - structura;
 - dimensiunile principale;
 - materialele suprafețelor exterioare ale vehiculului;
 - montarea componentelor (externe și interne),

într-o măsură în care să se poată considera că influențează negativ rezultatele încercărilor de coliziune prevăzute de prezenta directivă.

- 2.8. „Masa maximă” reprezintă masa sub sarcină maximă admisibilă din punct de vedere tehnic, declarată de fabricant în temeiul Directivei 70/156/CEE anexa I punctul 2.8.

3. DISPOZIȚII REFERITOARE LA ÎNCERCĂRI

- 3.1. Trebuie realizate următoarele încercări; totuși, valorile limită specificate la punctele 3.1.3 și 3.1.4 sunt cerute numai în scop de monitorizare.
 - 3.1.1. Coliziunea piciorului-manechin cu bara de protecție: trebuie realizată una din încercările pentru picior descrisă la punctul 3.1.1.1 sau 3.1.1.2:
 - 3.1.1.1. Coliziunea piciorului-manechin cu bara de protecție: încercarea se desfășoară la o viteză de impact de 40 km/h. Unghiul maxim de flexiune dinamică a genunchiului nu depășește 21,0°, deplasarea maximă prin forfecare dinamică a genunchiului nu depășește 6,0 mm, iar accelerația măsurată la capătul de sus al tibiei nu depășește 200 g_{ali}.
 - 3.1.1.2. Coliziunea șoldului-manechin cu bara de protecție: încercarea se desfășoară la o viteză de impact de 40 km/h. Suma instantanee a forțelor de impact în funcție de timp nu depășește 7,5 kN și momentul de flexiune pe elementul de lovire nu depășește 510 Nm.

⁽¹⁾ Directiva 77/649/CEE a Consiliului din 27 septembrie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la câmpul de vizibilitate al șoferilor de autovehicule (JO L 267, 19.10.1977, p. 1), astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 90/630/CEE a Comisiei (JO L 341, 6.12.1990, p. 20).

- 3.1.2. Coliziunea capului-manechin de copil/adult de talie mică cu fața capotei: încercarea se desfășoară la o viteză de impact de 35 km/h folosind un element de lovire de 3,5 kg Criteriul de comportament al capului (HPC) nu depășește 1 000 pe 2/3 din suprafața de încercare a capotei și 2 000 pentru restul de 1/3 din această suprafață.
- 3.1.3. Coliziunea șoldului-manechin cu muchia anterioară a capotei: încercarea se desfășoară la o viteză de impact de până la 40 km/h. Suma instantanee a forțelor de impact în funcție de timp nu depășește posibila valoare țintă de 5,0 kN, iar momentul de flexiune pe elementul de lovire se înregistrează și se compară cu posibila valoare țintă de 300 Nm.
- 3.1.4. Coliziunea capului-manechin de adult cu parbrizul: încercarea se desfășoară la o viteză de impact de 35 km/h folosind un element de lovire de 4,8 kg Valoarea HPC se înregistrează și se compară cu posibila valoare țintă de 1 000.
- 3.2. Trebuie realizate următoarele încercări.
- 3.2.1. Coliziunea piciorului-manechin cu bara de protecție: trebuie realizată una din încercările pentru picior descrisă la punctul 3.2.1.1 sau punctul 3.2.1.2:
- 3.2.1.1. Coliziunea piciorului-manechin cu bara de protecție: încercarea se desfășoară la o viteză de impact de 40 km/h. Unghiul maxim de flexiune dinamică a genunchiului nu depășește 15,0°, deplasarea maximă prin forfecare dinamică a genunchiului nu depășește 6,0 mm, iar accelerația măsurată la capătul de sus al tibiei nu depășește 150 gali.
- 3.2.1.2. Coliziunea șoldului-manechin cu bara de protecție: încercarea se desfășoară la o viteză de impact de 40 km/h. Suma instantanee a forțelor de impact în funcție de timp nu depășește 5 kN, iar momentul de flexiune pe elementul de lovire nu depășește 300 Nm.
- 3.2.2. Coliziunea capului-manechin de copil cu fața capotei: încercarea se desfășoară la o viteză de impact de 40 km/h folosind un element de lovire de 2,5 kg Criteriul de comportament al capului (HPC) nu depășește 1 000 pe întreaga suprafață de încercare a capotei.
- 3.2.3. Coliziunea șoldului-manechin cu muchia anterioară a barei de protecție: încercarea se desfășoară la o viteză de impact de până la 40 km/h. Suma instantanee a forțelor de impact în funcție de timp nu depășește 5,0 kN, iar momentul de flexiune pe elementul de lovire nu depășește 300 Nm.
- 3.2.4. Coliziunea capului-manechin de adult cu parbrizul: încercarea se desfășoară la o viteză de impact de 40 km/h folosind un element de lovire de 4,8 kg Valoarea HPC nu depășește 1 000 pe întreaga suprafață de încercare.
-

ANEXA II

DISPOZIȚII ADMINISTRATIVE PENTRU OMOLOGAREA DE TIP

1. CEREREA DE OMOLOGARE CE DE TIP
 - 1.1. Cererea de omologare CE de tip în temeiul articolului 3 alineatul (4) din Directiva 70/156/CEE a unui tip de vehicul cu privire la protecția pietonilor se depune de către fabricant.
 - 1.2. În apendicele 1 se prezintă un model de fișă descriptivă.
 - 1.3. Un vehicul, reprezentativ pentru tipul de vehicul ce urmează să fie omologat, este prezentat serviciului tehnic responsabil de organizarea încercărilor pentru omologarea de tip.
 2. ACORDAREA OMOLOGĂRII CE DE TIP
 - 2.1. În cazul în care încercările menționate în anexa I sunt realizate în conformitate cu specificațiile prevăzute de aceasta și cu cerințele tehnice menționate la articolul 3 din prezenta directivă, se acordă omologarea CE de tip în temeiul Directivei 70/156/CEE articolul 4 alineatele (1) și (3).
 - 2.2. În apendicele 2 se prezintă un model de certificat de omologare CE de tip.
 - 2.3. Fiecărui tip de vehicul omologat i se atribuie un număr de omologare de tip în conformitate cu Directiva 70/156/CEE anexa VII. Același stat membru nu atribuie același număr unui alt tip de vehicul.
 - 2.4. În cazul în care există îndoieli, la verificarea conformității cu metodele de încercare se iau în considerare orice date sau rezultate ale încercărilor furnizate de fabricant care pot fi luate în considerare la validarea încercării de omologare de tip realizată de autoritatea de omologare.
 3. MODIFICAREA TIPULUI ȘI MODIFICĂRI ALE OMOLOGĂRIILOR DE TIP
 - 3.1. Orice modificare a vehiculului care afectează forma generală a structurii frontale a vehiculului și care, în aprecierea autorității de omologare, ar putea avea o influență semnificativă asupra rezultatelor încercărilor, necesită repetarea încercării.
 - 3.2. În cazul modificării unui tip de vehicul omologat în temeiul prezentei directive se aplică dispozițiile Directivei 70/156/CEE articolul 5.
 4. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI
 - 4.1. Măsurile de asigurare a conformității producției se iau în conformitate cu dispozițiile stabilite în Directiva 70/156/CEE articolul 10.
-

Apendicele 1 la anexa II

Fișa descriptivă nr. ... în temeiul anexei I la Directiva 70/156/CEE a Consiliului în scopul omologării CE de tip a unui vehicul privind protecția pietonilor

Următoarele informații, după caz, trebuie furnizate în triplu exemplar și însoțite de un cuprins. Toate desenele trebuie prezentate la scară adecvată și cu suficiente detalii, în format A4 sau într-un dosar de format A4. În cazul în care există fotografii, acestea trebuie să prezinte suficiente detalii.

În cazul în care sistemele, componentele sau elementele tehnice izolate au comenzi electronice, trebuie furnizate informații referitoare la funcționarea acestora.

0. GENERALITĂȚI
- 0.1. Marca (numele comercial al producătorului):
- 0.2. Tipul și descrierea sau descrierile generale comerciale:
- 0.3. Mijloace de identificare a tipului, în cazul în care este marcat pe vehicul:
- 0.3.1. Amplasarea acestui marcăj:
- 0.4. Categoria vehiculului:
- 0.5. Numele și adresa fabricantului:
- 0.8. Adresa sau adresele uzinelor de asamblare:
1. CARACTERISTICI GENERALE DE CONSTRUCȚIE ALE AUTOVEHICULULUI
- 1.1. Fotografii și desene ale unui vehicul reprezentativ:
- 1.6. Poziția și așezarea motorului:
9. CAROSERIA
- 9.1. Tipul de caroserie:
- 9.2. Materialele folosite și metodele de construcție:
- 9.2.3. Protecția pietonilor:
- Se prezintă o descriere detaliată, cuprinzând fotografii și desene ale vehiculului referitoare la structură, dimensiuni, liniile de referință relevante și materialele componente ale părții frontale a vehiculului (interior și exterior). Această descriere cuprinde detaliile oricărui sistem de protecție activă instalat.
-

Apendicele 2 la anexa II

MODEL

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]

CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP

ȘTAMPILA autorității de omologare CE de tip

Comunicare privind

- omologarea CE de tip ⁽¹⁾
- extinderea omologării CE de tip ⁽¹⁾
- refuzul omologării CE de tip ⁽¹⁾
- retragerea omologării CE de tip ⁽¹⁾

a unui tip de vehicul/în temeiul Directivei/...../CE astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva/...../CE

Număr de omologare de tip:

Motivația extinderii:

SECȚIUNEA I

- 0.1. Marca (numele comercial al constructorului):
- 0.2. Tipul:
- 0.2.1. Denumirea sau denumirile comerciale (în cazul în care există):
- 0.3. Mijloace de identificare a tipului, în cazul în care este marcat pe vehicul:
- 0.3.1. Amplasarea acestui marcaj:
- 0.4. Categoria vehiculului:
- 0.5. Numele și adresa fabricantului:
- 0.8. Numele și adresa sau adresele uzinelor de asamblare:

SECȚIUNEA II

1. Informații suplimentare (după caz) (a se vedea *addendum*)
2. Serviciul tehnic responsabil pentru realizarea încercărilor:
3. Data raportului de încercare:
4. Numărul raportului de încercare:
5. Observații (în cazul în care există) (a se vedea *addendum*):
6. Locul:
7. Data:
8. Semnătura:
9. Indexul dosarului de omologare de tip depus la autoritatea de omologare, ce poate fi obținut la cerere, figurează în anexă.

⁽¹⁾ A se șterge, după caz.

Addendum la certificatul de omologare CE de tip nr. privind omologarea de tip a unui vehicul în conformitate cu Directiva/...../CE astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva/...../CE

1. **Informații suplimentare**

1.1. Scurtă descriere a tipului de vehicul cu referire la structură, dimensiuni, linii și materiale componente:

1.2. Amplasarea motorului: față/spate/central ⁽¹⁾

1.3. Transmisie: la roțile din față: la roțile din spate ⁽¹⁾

1.4. Masa vehiculului supus încercării:

Punte față:

Punte spate:

Total:

1.5. Rezultatele încercării în conformitate cu secțiunea 3.1/3.2 din anexa I (se elimină, după caz):

1.5.1. Încercări prevăzute în anexa I secțiunea 3.1:

Încercare	Valoare înregistrată		Acceptat/respins ⁽¹⁾
Coliziunea piciorului-manechin cu bara de protecție (în cazul în care s-a efectuat încercarea)	Unghi de flexiune	grade	
	Deplasare prin forfecare	mm	
	Accelerație la tibie	gali	
Coliziunea șoldului-manechin cu muchia anterioară a capotei	Suma forțelor de impact	kN	⁽²⁾
	Moment de flexiune	Nm	⁽²⁾
Coliziunea șoldului-manechin cu bara de protecție (în cazul în care s-a efectuat încercarea)	Suma forțelor de impact	kN	
	Moment de flexiune	Nm	
Coliziunea capului-manechin de copil/adult de talie mică (3,5 kg) cu fața capotei	Valori HPC în zona A (cel puțin 12 valori)		
	Valori HPC în zona B (cel puțin șase valori)		
Coliziunea capului-manechin de adult (4,8 kg) cu parbrizul	Valori HPC (cel puțin cinci valori)		⁽²⁾

⁽¹⁾ În conformitate cu valorile specificate la punctul 3.1 din anexa I la Directiva 2003/102/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 noiembrie 2003 privind protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor anterior și în cazul coliziunii cu un autovehicul.

⁽²⁾ Numai în scopuri de monitorizare.

⁽¹⁾ A se șterge, după caz.

1.5.2. Încercări prevăzute în anexa I secțiunea 3.2:

Încercare	Valoare înregistrată		Acceptat/respins ⁽¹⁾
Coliziunea piciorului-manechin cu bara de protecție (în cazul în care s-a efectuat încercarea)	Unghi de flexiune	grade	
	Deplasare prin forfecare	mm	
	Accelerație la tibie	gali	
Coliziunea șoldului-manechin cu muchia anterioară a capotei	Suma forțelor de impact	kN	
	Moment de flexiune	Nm	
Coliziunea șoldului-manechin cu bara de protecție (în cazul în care s-a efectuat încercarea)	Suma forțelor de impact	kN	
	Moment de flexiune	Nm	
Coliziunea capului-manechin de copil (2,5 kg) cu fața capotei	Valori HPC (cel puțin nouă valori)		
Coliziunea capului-manechin de adult (4,8 kg) cu fața capotei	Valori HPC (cel puțin nouă valori)		

⁽¹⁾ În conformitate cu valorile specificate la punctul 3.2 din anexa I la Directiva 2003/102/CE.

1.6. Observații (de exemplu, valabil pentru vehicule cu volan pe stânga și cu volan pe dreapta).

.....
