

I

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare este obligatorie)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (CE) NR. 78/2009 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 14 ianuarie 2009

privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 2003/102/CE și 2005/66/CE

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei,

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

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

întrucât:

(1) Piața internă cuprinde o zonă fără frontiere interne în cadrul căreia trebuie să fie asigurată libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalului. În acest scop, a fost instituit un sistem comunitar de omologare de tip pentru autovehicule. Cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește protecția pietonilor ar trebui 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.

(2) Prezentul regulament este unul dintre actele normative separate referitoare la procedura comunitară de omologare de tip adoptate în temeiul Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) ⁽³⁾. În vederea atingerii obiectivelor stabilite la considerentul 1 din prezentul regulament, anexele I, III, IV, VI și XI la Directiva 2007/46/CE ar trebui modificate.

(3) Experiența a demonstrat că legislația privind autovehiculele are deseori un conținut tehnic prea detaliat. Prin urmare, este oportun să se adopte un regulament în locul unei directive în scopul evitării divergențelor între măsurile de punere în aplicare și a unui exces de acte normative în statele membre, deoarece nu va mai fi necesară o transpunere în legislația națională. În consecință, 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 ⁽⁴⁾ și Directiva 2005/66/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind folosirea sistemelor de protecție frontală la autovehicule ⁽⁵⁾ care stabilește cerințele pentru instalarea și folosirea sistemelor de protecție frontală la vehicule și, prin urmare, un nivel de protecție pentru pietoni ar trebui înlocuite cu prezentul regulament în vederea garantării coerenței în acest domeniu. Acest lucru implică abrogarea de către statele membre a actelor normative de punere în aplicare a directivelor abrogate.

⁽¹⁾ JO C 211, 19.8.2008, p. 9.

⁽²⁾ Avizul Parlamentului European din 18 iunie 2008 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 16 decembrie 2008.

⁽³⁾ JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 321, 6.12.2003, p. 15.

⁽⁵⁾ JO L 309, 25.11.2005, p. 37.

- (4) Cerințele pentru cea de a doua etapă de punere în aplicare a Directivei 2003/102/CE s-au dovedit nerealizabile. În această privință, articolul 5 din directiva respectivă solicita Comisiei să prezinte propunerile necesare care să permită depășirea problemelor de fezabilitate pe care le pun cerințele respective și, eventual, să recurgă la sisteme de siguranță activă, asigurându-se în același timp că nu are loc o diminuare a nivelurilor de siguranță pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor.
- (5) Un studiu solicitat de Comisie arată că cerințele în materie de protecție a pietonilor pot fi ameliorate semnificativ printr-o combinație de măsuri pasive și active care să permită obținerea unui nivel de protecție mai ridicat decât cel asigurat de dispozițiile actuale. În special, studiul arată că utilizarea sistemului de siguranță activă „asistență la frânare”, în combinație cu modificarea cerințelor în materie de siguranță pasivă, ar mări considerabil nivelul de protecție oferit pietonilor. Prevederea instalării obligatorii a sistemelor de asistență la frânare în noile autovehicule este, prin urmare, necesară. Totuși, acesta nu ar trebui să înlocuiască sistemele de siguranță pasivă performante, ci mai degrabă să le completeze.
- (6) Vehiculele echipate cu sisteme de evitare a coliziunilor pot să fie scutite de la îndeplinirea anumitor cerințe prevăzute în prezentul regulament, în măsura în care acestea sunt capabile să evite coliziunile cu pietonii, și nu doar să atenueze consecințele unor astfel de coliziuni. După ce se evaluează dacă utilizarea unor astfel de tehnologii poate duce efectiv la evitarea coliziunilor cu pietonii și cu alți utilizatori vulnerabili ai drumurilor, Comisia poate prezenta propuneri de modificare a prezentului regulament pentru a permite utilizarea de sisteme de evitare a coliziunilor.
- (7) Utilizarea vehiculelor grele fiind din ce în ce mai răspândită pe drumurile urbane, este adecvat ca dispozițiile cu privire la protecția pietonilor să se aplice nu numai vehiculelor a căror masă maximă nu depășește 2 500 kg, ci și, după o perioadă tranzitorie limitată, vehiculelor din categoriile M₁ și N₁ care depășesc această limită.
- (8) În vederea ameliorării protecției pietonilor într-un stadiu cât mai incipient, constructorii care doresc să depună cereri de omologare de tip în conformitate cu noile cerințe înainte ca acestea să devină obligatorii ar trebui să aibă această posibilitate cu condiția ca măsurile necesare de punere în aplicare să fie deja în vigoare.
- (9) Măsurile necesare în vederea punerii în aplicare a prezentului regulament ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor pentru exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽¹⁾.
- (10) În special, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte dispoziții de natură tehnică pentru punerea în aplicare a cerințelor referitoare la teste și a măsurilor de punere în aplicare pe baza rezultatelor monitorizărilor. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, printre altele prin completarea acestuia cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (11) Pentru a asigura o tranziție fără impedimente de la dispozițiile Directivelor 2003/102/CE și 2005/66/CE la prezentul regulament, aplicarea prezentului regulament ar trebui amânată pentru o anumită perioadă după intrarea sa în vigoare.
- (12) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume realizarea pieței interne prin introducerea unor cerințe tehnice comune în ceea ce privește protecția pietonilor, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de statele membre și, având în vedere amploarea acestuia, poate fi realizat mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut în respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii acestui obiectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

OBIECT, DOMENIU DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament stabilește cerințe cu privire la construcția și funcționarea autovehiculelor și sistemelor de protecție frontală, pentru a reduce numărul și gravitatea vătămărilor suferite de pietoni și de alți utilizatori vulnerabili ai drumurilor care sunt loviți de suprafețele frontale ale vehiculelor și pentru a evita acest tip de coliziuni.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

- (1) Prezentul regulament se aplică:
- (a) autovehiculelor de categoria M₁ astfel cum sunt definite la articolul 3 alineatul (11) din Directiva 2007/46/CE și la punctul 1 al secțiunii A din anexa II la aceasta, sub rezerva alineatului (2) din prezentul articol;
- (b) autovehiculelor de categoria N₁ astfel cum sunt definite la articolul 3 alineatul (11) din Directiva 2007/46/CE și la punctul 2 al secțiunii A din anexa II la aceasta, sub rezerva alineatului (2) din prezentul articol;

⁽¹⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

(c) sistemelor de protecție frontală montate ca echipament original pe vehiculele menționate la literele (a) și (b) sau furnizate ca unități tehnice separate destinate montării pe acest tip de vehicule.

(2) Secțiunile 2 și 3 din anexa I la prezentul regulament nu se aplică:

(a) vehiculelor din categoria N_1 ; și

(b) vehiculelor din categoria M_1 care sunt derivate din categoria N_1 , a căror masă maximă depășește 2 500 kg,

unde „punctul R” al poziției șoferului este situat fie înaintea axei față, fie longitudinal în spatele axului median transversal în raport cu axul față la maximum 1 100 mm.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament:

1. „montant A” înseamnă suportul de plafon poziționat cel mai în față și cel mai în afară, care se extinde de la șasiu până la plafonul vehiculului;
2. „sistem de asistență la frânare” înseamnă o funcție a sistemului de frânare care deduce un incident de urgență în care este necesară frânarea dintr-o caracteristică a solicitării de frânare a șoferului și, în aceste condiții:
 - (a) ajută șoferul să obțină o eficiență maximă a frânării; sau
 - (b) este suficientă pentru a declanșa ciclul complet al sistemului de frânare antiblocare (ABS);
3. „bară de protecție” înseamnă orice structură exterioară situată în față, în partea de jos a caroseriei vehiculului, inclusiv accesorii ale acesteia, care este destinată să protejeze vehiculul în cazul implicării într-o coliziune frontală la viteză mică cu alt vehicul; cu toate acestea nu include niciun sistem de protecție frontală;
4. „sistem de protecție frontală” înseamnă o structură (structuri) separată (separate), cum ar fi un parașoc rigid tubular sau o bară de protecție suplimentară care, pe lângă bara de protecție originală, este destinată să protejeze suprafața externă a vehiculului de deteriorare, în cazul unei coliziuni cu un obiect, cu excepția structurilor cu o masă mai mică de 0,5 kg, destinate exclusiv protecției farurilor vehiculului;
5. „masă maximă” înseamnă masa sarcinii maxime admisibile din punct de vedere tehnic, declarată de constructor în temeiul punctului 2.8 din anexa I la Directiva 2007/46/CE;
6. „vehicule de categoria N_1 derivate din categoria M_1 ” înseamnă acele vehicule de categoria N_1 care, începând din fața montantului A, au aceeași structură generală și aceeași formă ca și categoria de vehicule preexistente M_1 ;

7. „vehicule de categoria M_1 derivate din categoria N_1 ” înseamnă acele vehicule de categoria M_1 care, începând din fața montantului A, au aceeași structură generală și aceeași formă ca și ale unui vehicul preexistent din categoria N_1 .

CAPITOLUL II

OBLIGAȚIILE CONSTRUCTORILOR

Articolul 4

Cerințe tehnice

(1) În conformitate cu articolul 9, constructorii garantează că vehiculele introduse pe piață sunt echipate cu sisteme de asistență la frânare cu omologare de tip, în conformitate cu cerințele anexei I secțiunea 4 și că îndeplinesc cerințele secțiunilor 2 și 3 din aceeași anexă.

(2) În conformitate cu articolul 10, constructorii garantează că sistemele de protecție frontală montate ca echipamente originale pe vehicule introduse pe piață sau furnizate ca unități tehnice separate îndeplinesc cerințele secțiunilor 5 și 6 din anexa I.

(3) Constructorii pun la dispoziție autorităților de omologare informațiile corespunzătoare referitoare la specificațiile și condițiile de testare ale vehiculelor și ale sistemelor de protecție frontale. Aceste informații conțin datele necesare pentru controlul funcționării tuturor dispozitivelor de siguranță activă instalate pe vehicule.

(4) În cazul sistemelor de protecție frontală furnizate ca unități tehnice separate, constructorii trebuie să pună la dispoziția autorităților de omologare informațiile corespunzătoare referitoare la specificațiile și condițiile de testare ale acestor sisteme.

(5) Sistemele de protecție frontală, ca și unități tehnice separate, nu pot fi distribuite, oferite spre vânzare sau vândute în cazul în care nu sunt însoțite de o listă de tipuri de vehicule pentru care sistemul de protecție frontală este omologat, precum și de instrucțiuni clare de asamblare. Instrucțiunile de asamblare conțin instrucțiuni specifice privind instalarea, inclusiv modalitățile de fixare pe vehiculele pentru care unitatea a fost omologată, pentru a permite montarea componentelor omologate pe acel vehicul într-un mod care respectă dispozițiile relevante din secțiunea 6 a anexei I.

(6) Comisia adoptă măsuri de punere în aplicare care stabilesc dispozițiile de natură tehnică pentru aplicarea cerințelor prevăzute în anexa I. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, printre altele prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 40 alineatul (2) din Directiva 2007/46/CE.

Articolul 5

Cererea de omologare CE de tip

(1) Constructorul prezintă autorității de omologare un document informativ întocmit în conformitate cu modelul prevăzut în partea 1 din anexa II, atunci când solicită certificatul de omologare CE de tip al unui vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor.

Constructorul prezintă serviciului tehnic responsabil cu efectuarea testelor de omologare de tip un vehicul reprezentativ pentru tipul de vehicul pentru care se solicită omologarea.

(2) Constructorul prezintă autorității de omologare un document informativ întocmit în conformitate cu modelul prevăzut în partea 2 din anexa II, atunci când solicită certificatul de omologare CE de tip al unui vehicul în ceea ce privește echiparea sa cu un sistem de protecție frontală.

Constructorul prezintă serviciului tehnic responsabil cu efectuarea testelor de omologare de tip un vehicul reprezentativ pentru tipul de vehicul pentru care se solicită omologarea, echipat cu un sistem de protecție frontală. La cererea respectivului serviciu tehnic, constructorul trebuie, de asemenea, să prezinte componente sau eșantioane specifice ale materialelor utilizate.

(3) Constructorul prezintă autorității de omologare un document informativ întocmit în conformitate cu modelul prevăzut în partea 3 din anexa II, atunci când solicită certificatul de omologare CE de tip al unei unități tehnice separate pentru un tip de sistem de protecție frontală.

Constructorul prezintă serviciului tehnic responsabil cu efectuarea testelor de omologare de tip un exemplar al sistemului de protecție frontală pentru care se solicită omologarea. În cazul în care serviciul tehnic respectiv consideră necesar, acesta poate solicita prezentarea de exemplare suplimentare. Denumirea comercială sau marca solicitantului, precum și denumirea tipului trebuie să fie indicate în mod clar și indelebil pe exemplare. Constructorul ia măsuri pentru afișarea obligatorie ulterioară a mărcii de omologare CE de tip.

CAPITOLUL III

OBLIGAȚIILE AUTORITĂȚILOR STATELOR MEMBRE

Articolul 6

Acordarea omologării CE de tip

(1) În cazul în care sunt îndeplinite cerințele relevante, autoritatea de omologare acordă omologarea CE de tip și eliberează un număr de omologare de tip în conformitate cu sistemul de numerotare prevăzut în anexa VII la Directiva 2007/46/CE.

(2) Pentru secțiunea 3 a numărului de omologare de tip respectiv, se folosește una dintre următoarele litere:

(a) Pentru omologarea vehiculelor în ceea ce privește protejarea pietonilor:

— „A” dacă vehiculul este conform cu secțiunea 2 din anexa I;

— „B” dacă vehiculul este conform cu secțiunea 3 din anexa I.

(b) Pentru omologarea unui vehicul în ceea ce privește dotarea sa cu sistem de protecție frontală sau pentru omologarea unui sistem de protecție frontală furnizat ca unitate tehnică separată:

— „A” dacă sistemul de protecție frontală este conform cu secțiunea 5 din anexa I în ceea ce privește aplicarea punctelor 5.1.1.1, 5.1.2.1, 5.2 și 5.3;

— „B” dacă sistemul de protecție frontală este conform cu secțiunea 5 din anexa I în ceea ce privește aplicarea punctelor 5.1.1.2, 5.1.2.1, 5.2 și 5.3;

— „X” dacă sistemul de protecție frontală este conform cu secțiunea 5 din anexa I în ceea ce privește aplicarea punctelor 5.1.1.3, 5.1.2.2, 5.2 și 5.3.

(3) O autoritate de omologare nu poate atribui același număr unui alt tip de vehicul sau unui alt sistem de protecție frontală.

(4) În scopul aplicării alineatului (1), autoritatea de omologare eliberează un certificat de omologare CE de tip întocmit în conformitate cu următoarele:

(a) modelul prevăzut în partea 1 a anexei III pentru un tip de vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor;

(b) modelul prevăzut în partea 2 a anexei III pentru un tip de vehicul echipat cu un sistem de protecție frontală;

(c) modelul prevăzut în partea 3 a anexei III pentru un tip de sistem de protecție frontală furnizat ca unitate tehnică separată.

Articolul 7

Marca de omologare CE de tip

Fiecare sistem de protecție frontală omologat în conformitate cu prezentul regulament, în cadrul omologării de tip a unui vehicul în ceea ce privește echiparea acestuia cu un sistem de protecție frontală sau al omologării de tip a unui sistem de protecție frontală de furnizat ca unitate tehnică separată trebuie să fie în conformitate cu cerințele prezentului regulament și primește și, prin urmare, poartă un marcaj de omologare CE de tip, stabilit în conformitate cu dispozițiile din anexa IV.

Articolul 8

Modificarea tipului și a omologărilor

Orice modificare a părții vehiculului situată în fața montanților A sau a sistemului de protecție frontală care afectează structura, dimensiunile principale, materialele suprafețelor exterioare ale vehiculului, metodele de fixare sau dispunerea externă sau internă a componentelor și care poate avea o influență semnificativă asupra rezultatelor testelor se consideră o modificare, în temeiul articolului 13 din Directiva 2007/46/CE și, prin urmare, necesită o nouă cerere de omologare de tip.

Articolul 9

Calendar de punere în aplicare pentru vehicule

(1) Începând de la data prevăzută la articolul 16 paragraful al doilea, autoritățile naționale refuză acordarea omologării CE de tip sau a omologării naționale, din motive legate de protecția pietonilor, pentru următoarele tipuri noi de vehicule:

- (a) vehiculele de categoria M_1 care nu îndeplinesc dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 4 a anexei I;
- (b) vehiculele de categoria M_1 a căror masă maximă nu depășește 2 500 kg și care nu îndeplinesc dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 2 sau 3 a anexei I;
- (c) vehiculele de categoria N_1 derivate din categoria M_1 și a căror masă maximă nu depășește 2 500 kg, care nu îndeplinesc dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunile 2 și 4 sau în secțiunile 3 și 4 ale anexei I;

(2) Începând de la 24 februarie 2011, autoritățile naționale, din motive legate de protecția pietonilor, consideră certificatele de conformitate ca nemaifiind valabile în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a următoarelor vehicule noi care nu respectă dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 4 a anexei I la prezentul regulament:

- (a) vehiculele de categoria M_1 ;
- (b) vehiculele de categoria N_1 derivate din categoria M_1 și a căror masă maximă nu depășește 2 500 kg.

(3) Începând de la 24 februarie 2013, autoritățile naționale refuză acordarea omologării CE de tip sau a omologării naționale, din motive legate de protecția pietonilor, pentru următoarele tipuri noi de vehicule:

- (a) vehiculele de categoria M_1 a căror masă maximă nu depășește 2 500 kg și care nu îndeplinesc dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 3 a anexei I;
- (b) vehiculele de categoria N_1 derivate din categoria M_1 și a căror masă maximă nu depășește 2 500 kg, care nu îndeplinesc dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 3 a anexei I;

(4) Începând de la 31 decembrie 2012, autoritățile naționale, din motive legate de protecția pietonilor, consideră certificatele de conformitate ca nemaifiind valabile în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a următoarelor vehicule noi care nu respectă dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 2 sau în secțiunea 3 a anexei I la prezentul regulament:

- (a) vehiculele de categoria M_1 a căror masă maximă nu depășește 2 500 kg;
- (b) vehiculele de categoria N_1 derivate din categoria M_1 și a căror masă maximă nu depășește 2 500 kg.

(5) Începând de la 24 februarie 2015, autoritățile naționale refuză, din motive legate de protecția pietonilor, acordarea omologării CE de tip sau omologarea națională de tip pentru următoarele tipuri noi de vehicule:

- (a) vehiculele de categoria M_1 a căror masă maximă depășește 2 500 kg și care nu respectă dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 3 a anexei I;
- (b) vehiculele de categoria N_1 care nu respectă dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunile 3 și 4 ale anexei I;

(6) Începând de la 24 august 2015, autoritățile naționale, din motive legate de protecția pietonilor, consideră certificatele de conformitate ca nemaifiind valabile în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a vehiculelor noi de categoria N_1 care nu respectă dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 4 a anexei I la prezentul regulament.

(7) Începând de la 24 februarie 2018, autoritățile naționale, din motive legate de protecția pietonilor, consideră certificatele de conformitate ca nemaifiind valabile în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a următoarelor vehicule noi:

- (a) vehiculele de categoria M_1 a căror masă maximă nu depășește 2 500 kg, care nu respectă dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 3 a anexei I la prezentul regulament;
- (b) vehiculele de categoria N_1 derivate din categoria M_1 și a căror masă maximă nu depășește 2 500 kg, care nu respectă dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 3 a anexei I la prezentul regulament.

(8) Începând de la 24 august 2019, autoritățile naționale, din motive legate de protecția pietonilor, consideră certificatele de conformitate ca nemaifiind valabile în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a următoarelor vehicule noi:

- (a) vehiculele de categoria M_1 a căror masă maximă depășește 2 500 kg, care nu respectă dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 3 a anexei I la prezentul regulament;
- (b) vehiculele de categoria N_1 care nu respectă dispozițiile de natură tehnică stabilite în secțiunea 3 a anexei I la prezentul regulament.

(9) Fără a aduce atingere alineatelor (1)-(8) din prezentul articol și sub rezerva intrării în vigoare a măsurilor adoptate în temeiul articolului 4 alineatul (6), în cazul în care un constructor solicită acest lucru, autoritățile naționale nu pot, din motive legate de protecția pietonilor, refuza acordarea omologării CE de tip sau omologarea națională de tip pentru un tip nou de vehicul sau interzice înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a unui nou vehicul, dacă vehiculul în cauză respectă dispozițiile de natură tehnică prevăzute în secțiunea 3 sau 4 a anexei I.

Articolul 10**Aplicarea regulamentului la sistemele de protecție frontală**

(1) Autoritățile naționale refuză acordarea omologării CE de tip sau omologarea națională de tip pentru un tip nou de vehicul în ceea ce privește echiparea acestuia cu un sistem de protecție frontală sau omologarea CE de tip a unei unități tehnice separate pentru un tip nou de sistem de protecție frontală, care nu este în conformitate cu cerințele prevăzute în secțiunile 5 și 6 din anexa I.

(2) Autoritățile naționale, din motive legate de sistemele de protecție frontală, consideră certificatele de conformitate ca ne-maifiind valabile în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și interzic înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a vehiculelor noi care nu îndeplinesc cerințele prevăzute în secțiunile 5 și 6 din anexa I la prezentul regulament.

(3) Cerințele stabilite în secțiunile 5 și 6 din anexa I la prezentul regulament se aplică, în sensul articolului 28 din Directiva 2007/46/CE, sistemelor de protecție frontală furnizate ca unități tehnice separate.

Articolul 11**Sisteme de evitare a coliziunilor**

(1) În urma evaluării efectuate de Comisie, vehiculele echipate cu sisteme de evitare a coliziunilor pot să nu îndeplinească cerințele referitoare la teste stabilite în secțiunile 2 și 3 din anexa I pentru a primi omologarea CE de tip sau omologarea națională de tip pentru un tip de vehicule, în ceea ce privește protecția pietonilor, pentru a fi vândute, înmatriculate sau introduse în circulație.

(2) Comisia prezintă evaluarea Parlamentului European și Consiliului, însoțită, dacă este cazul, de propuneri de modificare a prezentului regulament.

Orice măsuri propuse asigură niveluri de protecție cel puțin echivalente, în termeni de eficiență reală, celor prevăzute în secțiunile 2 și 3 din anexa I.

Articolul 12**Monitorizarea**

(1) Autoritățile naționale transmit Comisiei rezultatele monitorizării menționate la punctele 2.2, 2.4 și 3.2 din anexa I, anual și cel târziu până la data de 28 februarie a anului următor celui în care au fost culese datele.

Obligația de a transmite aceste rezultate încetează de la 24 februarie 2014.

(2) Comisia poate, pe baza rezultatelor monitorizării realizate în conformitate cu secțiunile 2.2, 2.4 și 3.2 din anexa I, să adopte măsuri de punere în aplicare, după caz.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale din prezentul regulament, printre altele prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 40 alineatul (2) din Directiva 2007/46/CE.

(3) Comisia monitorizează, pe baza informațiilor pertinente transmise de autoritățile de omologare și de părțile interesate, precum și pe baza unor studii independente, evoluțiile tehnice în domeniul cerințelor de siguranță pasivă consolidată, al sistemului de asistență la frânare și al altor tehnologii de siguranță activă care pot ameliora protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor.

(4) Până la 24 februarie 2014, Comisia examinează fezabilitatea și aplicarea oricărui astfel de cerințe sporite în materie de siguranță pasivă. Aceasta examinează funcționarea prezentului regulament în ceea ce privește utilizarea și eficacitatea sistemului de asistență la frânare și ale altor tehnologii de siguranță activă.

(5) Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport însoțit, după caz, de propuneri în legătură cu acest subiect.

Articolul 13**Sancțiuni**

(1) Statele membre stabilesc dispozițiile privind sancțiunile aplicabile pentru încălcarea de către constructori a dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Sancțiunile respective trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive. Statele membre transmit Comisiei textele dispozițiilor în cauză până la 24 august 2010, comunicând neîntârziat și toate modificările ulterioare ale acestor dispoziții.

(2) Printre tipurile de încălcări care fac obiectul unei sancțiuni se află cel puțin următoarele:

- (a) fals în declarații în timpul procedurilor de omologare sau al procedurilor de rechemare în fabrică;
- (b) falsificarea rezultatelor la testele pentru omologarea de tip;
- (c) nedeclararea datelor sau specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea în fabrică sau la retragerea omologării de tip;
- (d) refuzul de a acorda acces la informații.

CAPITOLUL IV**DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII****Articolul 14****Modificări ale Directivei 2007/46/CE**

Directiva 2007/46/CE se modifică în conformitate cu anexa V la prezentul regulament.

*Articolul 15***Abrogare**

Directivele 2003/102/CE și 2005/66/CE se abrogă de la data prevăzută la articolul 16 paragraful al doilea din prezentul regulament.

Trimiterile la directivele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Strasbourg, 14 ianuarie 2009.

Pentru Parlamentul European
Președintele
H.-G. PÖTTERING

*Articolul 16***Intrarea în vigoare**

Prezentul regulamentul intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Acesta se aplică de la 24 noiembrie 2009, cu excepția articolului 4 alineatul (6) și a articolului 9 alineatul (9) care se aplică de la data intrării în vigoare și a articolului 9 alineatele (2)-(8) care se aplică de la datele prevăzute la respectivul articol.

Pentru Consiliu
Președintele
A. VONDRA

LISTA ANEXELOR

- Anexa I Dispoziții de natură tehnică pentru testarea vehiculelor și a sistemelor de protecție frontală
- Anexa II Modele de documente informative ce trebuie furnizate de constructor
- | | |
|----------|--|
| Partea 1 | Document informativ privind omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor |
| Partea 2 | Document informativ privind omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește montarea unui sistem de protecție frontală |
| Partea 3 | Document informativ privind omologarea CE de tip a unui sistem de protecție frontală furnizat ca unitate tehnică separată |
- Anexa III Modele de certificate de omologare CE de tip
- | | |
|----------|---|
| Partea 1 | Certificat de omologare CE de tip referitor la omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor |
| Partea 2 | Certificat de omologare CE de tip referitor la omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește montarea unui sistem de protecție frontală |
| Partea 3 | Certificat de omologare CE de tip referitor la omologarea de tip a unui sistem de protecție frontală furnizat ca unitate tehnică separată |
- Anexa IV Marca de omologare CE de tip
- | | |
|----------|---|
| Apendice | Exemplu de marcă de omologare CE de tip |
|----------|---|
- Anexa V Modificări la Directiva 2007/46/CE

ANEXA I

Dispoziții de natură tehnică pentru testarea vehiculelor și a sistemelor de protecție frontală

1. În sensul prezentei anexe, se aplică următoarele definiții:
 - 1.1. „muchia anterioară a capotei” reprezintă partea din față a structurii exterioare, în partea de sus a caroseriei, care cuprinde capota și aripile, elementele superioare și laterale ale cutiei farurilor și orice alte elemente montate;
 - 1.2. „linia de referință a marginii anterioare a capotei” înseamnă linia geometrică a punctelor de contact dintre o linie dreaptă de 1 000 mm lungime și suprafața frontală a capotei, atunci când linia dreaptă, menținută paralelă cu planul longitudinal vertical al vehiculului și înclinată spre spate cu 50° și cu marginea inferioară la 600 mm deasupra solului, este deplasată peste marginea anterioară a capotei, în contact cu aceasta. Pentru vehicule care au suprafața superioară a capotei înclinată în jur de 50°, astfel încât linia dreaptă face un contact continuu sau contacte multiple, în loc să aibă doar un contact punctiform, linia de referință este determinată cu linia dreaptă înclinată spre spate la un unghi de 40°. La vehiculele cu o astfel de formă încât primul punct de contact se află pe extremitatea inferioară a liniei drepte, punctul de contact se consideră ca fiind linia de referință a marginii anterioare a capotei, în acea poziție laterală. Pentru vehiculele cu o astfel de formă încât primul punct de contact se află pe extremitatea superioară a liniei drepte, linia geometrică trasată de 1 000 mm se va utiliza ca linie de referință a marginii anterioare a capotei în acea poziție laterală. Marginea superioară a barei de protecție este considerată, de asemenea, ca margine anterioară a capotei în sensul prezentului regulament, în cazul în care este atinsă de linia dreaptă în cursul acestei proceduri;
 - 1.3. „linia trasată de 1 000 mm” înseamnă linia geometrică descrisă pe suprafața superioară frontală de un capăt al unei benzi flexibile lungi de 1 000 mm, menținută într-un plan vertical paralel cu axa vehiculului și este deplasată de-a lungul părții anterioare a barei de protecție a capotei și sistemului de protecție frontală. Banda este menținută întinsă pe întreg parcursul operațiunii, cu un capăt în contact cu nivelul de referință al solului, în plan vertical sub fața anterioară a barei de protecție și cu celălalt capăt menținut în contact cu suprafața superioară frontală. Vehiculul se află în situație normală de rulare;
 - 1.4. „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, tăblia din față, axul ștergătoarelor, partea inferioară a cadrului parbrizului, dar nu se limitează la acestea;
 - 1.5. „suprafața superioară frontală” este structura exterioară care cuprinde suprafețele superioare ale tuturor structurilor exterioare cu excepția parbrizului, montanților A și a structurilor din spatele acestora;
 - 1.6. „nivelul de referință la sol” înseamnă planul orizontal paralel cu nivelul solului, reprezentând nivelul solului pentru un vehicul în repaus pe o suprafață plană, cu frâna de mână trasă, în situație normală de rulare;
 - 1.7. „situație normală de rulare” înseamnă comportamentul vehiculului în stare de funcționare, plasat pe sol, cu pneurile umflate la presiunea recomandată și cu roțile din față orientate spre înainte, pe axa vehiculului, cu toate circuitele umplute la maximum cu toate fluidele necesare pentru funcționarea vehiculului, cu toate echipamentele standard furnizate de constructorul vehiculului, cu o masă de 75 kg plasată pe scaunul conducătorului auto și o masă de 75 kg plasată pe scaunul pasagerului din față și cu suspensia fixată pentru o viteză de rulare de 40 km/h sau 35 km/h în condiții normale de funcționare specificate de constructor (în special pentru vehicule cu suspensie activă sau un dispozitiv de reglare automată a înălțimii);
 - 1.8. „parbriz” înseamnă partea frontală de sticlă a vehiculului, care întrunește toate cerințele relevante ale anexei I la Directiva 77/649/CEE a Consiliului din 27 septembrie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la câmpul de vizibilitate al conducătorului auto din interiorul unui autovehicul ⁽¹⁾;
 - 1.9. „Criteriul de performanță al capului” (HPC) înseamnă un calcul, pe o perioadă specificată, al accelerației maxime rezultante în timpul impactului. Se calculează din rezultanta accelerației ca funcție de timp, ca maximul (depinzând de t_1 și t_2) ecuației:

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

În această ecuație „a” este accelerația rezultantă ca multiplu de „g”, iar t_1 și t_2 sunt cele două momente (exprimate în secunde) din timpul impactului care definesc începutul și sfârșitul înregistrării pentru care HPC reprezintă valoarea maximă. Valorile HPC pentru care intervalul de timp ($t_1 - t_2$) este mai mare de 15 ms nu sunt luate în considerare pentru calculul valorii maxime;

(¹) JO L 267, 19.10.1977, p. 1.

- 1.10. „raza curbării” înseamnă raza arcului unui cerc care se apropie cel mai mult de forma rotunjită a componentei în cauză.

2. Trebuie realizate următoarele teste pe vehicule:

- 2.1. Coliziunea modelului de picior cu bara de protecție:

Trebuie realizat unul dintre următoarele teste:

- (a) coliziunea părții inferioare a unui model de picior cu bara de protecție:

Testul se efectuează 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.

- (b) coliziunea părții superioare a modelului de picior cu bara de protecție:

Testul se efectuează 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.

- 2.2. Coliziunea părții superioare a modelului de picior cu muchia anterioară a capotei:

Testul se efectuează la o viteză de impact de 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.

Acest test este efectuat numai în scop de monitorizare, iar rezultatele trebuie consemnate în întregime.

- 2.3. Coliziunea modelului de cap de copil/adult de talie mică cu fața capotei:

Testul se desfășoară la o viteză de impact de 35 km/h folosind un element de lovire de 3,5 kg. 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.

- 2.4. Coliziunea modelului de cap de adult cu parbrizul:

Testul 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.

Acest test este efectuat numai în scop de monitorizare, iar rezultatele trebuie consemnate în întregime.

3. Trebuie realizate următoarele teste pe vehicule:

- 3.1. Coliziunea modelului de picior cu bara de protecție:

Trebuie realizat unul dintre următoarele teste:

- (a) Coliziunea părții inferioare a unui model de picior cu bara de protecție:

Testul se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h. Unghiul maxim de flexiune dinamică a genunchiului nu depășește 19,0°, deplasarea maximă prin forfecare dinamică a genunchiului nu depășește 6,0 mm, iar accelerația măsurată la capătul de sus al tibiei nu depășește 170 g.

În plus, constructorul poate alege o lățime de încercare a barei de protecție de până la 264 mm în total, unde accelerația măsurată la capătul de sus al tibiei nu depășește 250 g.

- (b) Coliziunea părții superioare a modelului de picior cu bara de protecție:

Testul se efectuează 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.

3.2. Coliziunea părții superioare a modelului de picior cu muchia anterioară a capotei:

Testul se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h. Suma instantanee a forțelor de impact în funcție de timp se compară cu maximum posibil de 5,0 kN și momentul de flexiune pe elementul de lovire se compară cu maximum posibil de 300 Nm.

Acest test este efectuat numai în scop de monitorizare, iar rezultatele trebuie consemnate în întregime.

3.3. Coliziunea modelului de cap de copil/adult de talie mică cu fața capotei:

Testul se desfășoară la o viteză de impact de 35 km/h folosind un element de lovire de 3,5 kg. HPC respectă cerințele de la punctul 3.5.

3.4. Coliziunea modelului de cap de adult cu fața capotei:

Testul se desfășoară la o viteză de impact de 35 km/h folosind un element de lovire de 4,5 kg. HPC respectă cerințele de la punctul 3.5.

3.5. HPC înregistrat nu trebuie să depășească 1 000 pe jumătatea suprafeței de încercare a modelului de cap de copil și, în plus, nu trebuie să depășească 1 000 pe 2/3 din suprafețele de încercare combinate ale modelului de cap de copil și adult. Criteriul de performanță al capului (HPC) al suprafeței rămase nu poate depăși 1 700 pentru ambele modele de cap.

4. Trebuie realizate următoarele teste pe vehicule:

4.1. Un test de referință pentru identificarea punctului de declanșare a sistemului de frânare antiblocare (ABS).

4.2. Un test pentru a verifica dacă funcționarea sistemului de asistență la frânare permite obținerea decelerației maxime a vehiculului.

5. Trebuie realizate următoarele teste la sistemele de protecție frontală (FPS):

5.1. Este necesară realizarea unuia dintre următoarele teste cu model de picior, conform punctelor 5.1.1 sau 5.1.2:

5.1.1. Coliziunea părții inferioare a unui model de picior cu FPS:

Toate testele se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h.

5.1.1.1. Pentru un FPS omologat pentru echiparea vehiculelor care respectă cerințele secțiunii 2, 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.

5.1.1.2. Pentru un FPS omologat pentru echiparea vehiculelor care respectă cerințele secțiunii 3, unghiul maxim de flexiune dinamică a genunchiului nu depășește 19,0°, deplasarea maximă prin forfecare dinamică a genunchiului nu depășește 6,0 mm, iar accelerația măsurată la capătul de sus al tibiei nu depășește 170 g.

5.1.1.3. Pentru un FPS omologat pentru utilizare exclusivă la vehicule care nu respectă secțiunea 2 sau secțiunea 3, testele stabilite la punctele 5.1.1.1 și 5.1.1.2 pot fi înlocuite cu testele stabilite fie la punctul 5.1.1.3.1, fie la punctul 5.1.1.3.2.

5.1.1.3.1. Unghiul maxim de flexiune dinamică a genunchiului nu depășește 24,0°, deplasarea maximă prin forfecare dinamică a genunchiului nu depășește 7,5 mm, iar accelerația măsurată la capătul de sus al tibiei nu depășește 215 g.

5.1.1.3.2. Se efectuează două teste, unul pe un vehicul cu FPS montat și altul pe un vehicul fără FPS montat. Cele două teste se efectuează în locații echivalente, convenite cu autoritatea de omologare corespunzătoare. Valorile unghiului maxim de flexiune dinamică a genunchiului, a deplasării dinamice maxime prin forfecare a genunchiului și a accelerației măsurate la extremitatea superioară a tibiei se înregistrează. În fiecare caz, valoarea înregistrată pentru vehiculul echipat cu sistem de protecție frontală nu trebuie să depășească 90 % din valoarea înregistrată pentru vehiculul care nu are montat un sistem de protecție frontală.

5.1.2. Coliziunea părții superioare a unui model de picior cu FPS:

Toate testele se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h.

5.1.2.1. 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.

5.1.2.2. Pentru un FPS omologat pentru utilizare exclusivă la vehicule care nu respectă secțiunea 2 sau secțiunea 3, testele stabilite la punctul 5.1.2.1 pot fi înlocuite cu testele stabilite fie la punctul 5.1.2.2.1, fie la punctul 5.1.2.2.2.

5.1.2.2.1. Suma instantanee a forțelor de impact în funcție de timp nu depășește 9,4 kN și momentul de flexiune pe elementul de lovire nu depășește 640 Nm.

5.1.2.2.2. Se efectuează două teste, unul pe un vehicul cu FPS montat și altul pe un vehicul fără FPS montat. Cele două teste se efectuează în locații echivalente, convenite cu autoritatea de omologare corespunzătoare. Valorile sumei instantanee a forțelor de impact și ale momentului de flexiune pe elementul de impact se înregistrează. În fiecare caz, valoarea înregistrată pentru vehiculul echipat cu FPS nu trebuie să depășească 90 % din valoarea înregistrată pentru vehiculul care nu are montat un FPS.

5.2. Coliziunea părții superioare a unui model de picior cu marginea anterioară a FPS

Testul se efectuează la o viteză de impact de 40 km/h. Suma instantanee a forțelor de impact în funcție de timp, la partea superioară și inferioară a elementului de impact, nu ar trebui să depășească o valoare maximă posibilă de 5,0 kN, iar momentul de flexiune pe elementul de impact nu trebuie să depășească o valoare maximă posibilă de 300 Nm. Ambele rezultate se înregistrează în vederea monitorizării.

5.3. Coliziunea modelului de cap de copil/adult de talie mică cu sistemul de protecție frontală

Testul se efectuează la o viteză de impact de 35 km/h, folosind un element de impact de 3,5 kg, în formă de cap de copil/adult de talie mică. HPC, calculat pe baza rezultantei accelerațiilor, nu trebuie să depășească în nici un caz valoarea 1 000.

6. Dispoziții privind construcția și instalarea FPS:

6.1. Următoarele cerințe se aplică atât FPS montate pe vehicule noi, cât și FPS furnizate ca unități tehnice separate, pentru a fi montate pe vehicule specifice.

6.1.1. Componentele FPS trebuie să fie proiectate astfel încât toate suprafețele rigide care pot fi atinse de o sferă de 100 mm să aibă o rază de curbură minimă de 5 mm.

6.1.2. Masa totală a FPS, inclusiv a tuturor consolelor și elementelor de fixare, nu trebuie să depășească 1,2 % din masa maximă a vehiculului pentru care este conceput, cu o valoare maximă de 18 kg.

6.1.3. Înălțimea FPS, atunci când este montat pe un vehicul, nu trebuie să fie mai înaltă cu mai mult de 50 mm față de linia de referință a marginii anterioare a capotei.

6.1.4. FPS nu trebuie să mărească lățimea vehiculului pe care este montat. În cazul în care lățimea totală a FPS reprezintă mai mult de 75 % din lățimea vehiculului, capetele FPS trebuie să fie îndoite către suprafața externă, pentru a minimiza riscul de agățare. Se consideră că această cerință este îndeplinită dacă FPS este încorporat sau integrat în caroserie sau dacă extremitatea FPS este îndoită astfel încât să nu poată fi atinsă de o sferă de 100 mm, iar spațiul dintre extremitatea FPS și partea înconjurătoare a caroseriei nu depășește 20 mm.

6.1.5. Sub rezerva dispozițiilor de la punctul 6.1.4, spațiul dintre componentele FPS și suprafața exterioară de dedesubt nu trebuie să depășească 80 mm. Discontinuitățile locale în conturul general al părții de dedesubt a caroseriei (cum ar fi deschiderile grilelor, prizelor de aer etc.) se ignoră.

6.1.6. În orice poziție laterală de-a lungul vehiculului, pentru a păstra beneficiile barei de protecție a vehiculului, distanța longitudinală dintre extremitatea anterioară a barei de protecție și extremitatea anterioară a FPS nu trebuie să depășească 50 mm.

6.1.7. Sistemul de protecție frontală nu trebuie să reducă în mod semnificativ eficacitatea barei de protecție. Această cerință se consideră ca fiind îndeplinită în cazul în care există cel mult două componente verticale și nici o componentă orizontală a FPS care se suprapun peste bara de protecție.

- 6.1.8. Sistemul de protecție frontală nu trebuie să fie înclinat în față în raport cu axa verticală. Părțile superioare ale FPS nu trebuie să depășească, în sus sau în spate (spre parbriz), cu mai mult de 50 mm linia de referință a marginii anterioare a capotei vehiculului cu FPS înlăturat.
- 6.1.9. Conformitatea cu cerințele omologărilor de tip al vehiculelor nu trebuie să fie compromisă de montarea unui FPS.
7. Prin derogare de la secțiunile 2, 3 și 5, autoritatea de omologare competentă poate considera că cerințele pentru oricare dintre testele stabilite în acestea sunt îndeplinite de orice test echivalent, derulat în conformitate cu cerințele altui test în temeiul prezentei anexe.
-

*ANEXA II***Modele de documente informative ce trebuie furnizate de constructor**

Partea 1

Document informativ privind omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor

Partea 2

Document informativ privind omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește montarea unui sistem de protecție frontală

Partea 3

Document informativ privind omologarea CE de tip a unui sistem de protecție frontală furnizat ca unitate tehnică separată

PARTEA 1

MODEL

Document informativ nr. ... referitor la omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor

Următoarele informații trebuie puse la dispoziție, după caz, în trei exemplare, însoțite de un cuprins. Orice desen trebuie transmis la scara corespunzătoare și cu suficiente detalii, în format A4 sau într-un dosar format A4. Fotografiile, dacă există, trebuie să prezinte suficiente detalii.

Dacă sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate posedă elemente de control electronice, trebuie transmise informații privind performanțele acestora.

0. INFORMAȚII GENERALE

0.1. Marca (denumirea comercială a constructorului):

0.2. Tipul:

0.2.1. Denumirea (denumirile) comercială (comerciale) (dacă este cazul):

0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe vehicul ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1. Amplasarea marcajului:

0.4. Categoria vehiculului ^(c):

0.5. Denumirea și adresa constructorului:

0.8. Denumirea (denumirile) și adresa (adresele) unității (unităților) de asamblare:

0.9. Numele și adresa reprezentantului constructorului (dacă este cazul):

1. CARACTERISTICI GENERALE PRIVIND CONSTRUCȚIA VEHICULULUI

1.1. Fotografii și/sau schițe ale unui vehicul reprezentativ:

1.6. Poziția și așezarea motorului:

9. CAROSERIA

9.1. Tipul caroseriei:

9.2. Materialele utilizate și metode de construcție:

9.23. Protecția pietonilor

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

PARTEA 2

MODEL

Document informativ nr. ... privind omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește montarea unui sistem de protecție frontală

Următoarele informații trebuie puse la dispoziție, după caz, în trei exemplare, însoțite de un cuprins. Orice desen trebuie transmis la scara corespunzătoare și cu suficiente detalii, în format A4 sau într-un dosar format A4. Fotografii, dacă există, trebuie să prezinte suficiente detalii.

În cazul în care sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate folosesc materiale speciale, trebuie să se prezinte informații cu privire la performanțele acestora.

0. INFORMAȚII GENERALE

0.1. Marca (denumirea comercială a constructorului):

0.2. Tipul:

0.2.1. Denumirea (denumirile) comercială (comerciale) (dacă este cazul):

0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe vehicul ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1. Amplasarea marcajului:

0.4. Categoria vehiculului ^(c):

0.5. Denumirea și adresa constructorului:

0.7. Amplasarea și modul de aplicare a mărcii de omologare CE de tip:

0.8. Denumirea (denumirile) și adresa (adresele) unității (unităților) de asamblare:

0.9. Numele și adresa reprezentantului constructorului (dacă este cazul)

1. CARACTERISTICI GENERALE PRIVIND CONSTRUCȚIA VEHICULULUI

1.1. Fotografii și/sau schițe ale unui vehicul reprezentativ:

2. MASE ȘI DIMENSIUNI: (în kg și mm) (a se vedea desenul dacă este cazul)

2.8. Masa maximă cu încărcătură admisibilă din punct de vedere tehnic, cum este declarată de către constructor:

2.8.1. Distribuția acestei mase pe axe (max. și min.):

9. CAROSERIA

9.1. Tipul caroseriei:

9.24. Sistem de protecție frontală

9.24.1. Dispunere generală (desene sau fotografii) indicând poziția și modul de fixare a sistemelor de protecție frontală:

- 9.24.2. Desene și/sau fotografii, în cazul în care sunt relevante, ale grilelor de admisie a aerului, grilei radiatorului, elementelor decorative, insinelor, emblemelor și ale elementelor încastrate, precum și ale oricăror altor proiecții externe și părți ale suprafeței exterioare care pot fi considerate ca fiind esențiale (de exemplu, echipamentul de iluminat). În cazul în care componentele enumerate în prima teză nu sunt esențiale, în scopul documentării, ele pot fi înlocuite cu fotografii, însoțite, în cazul în care este necesar, de informații privind dimensiunile, și/sau cu un text:
- 9.24.3. Informații complete privind elementele de asamblare necesare și instrucțiuni complete de montare, inclusiv cerințe privind cuplurile:
- 9.24.4. Desen al barelor de protecție:
- 9.24.5. Desen al liniei podelei la extremitatea din față a vehiculului:

PARTEA 3

MODEL

Document informativ nr. ... referitor la omologarea CE de tip a unui sistem de protecție frontală furnizat ca unitate tehnică separată

Următoarele informații trebuie puse la dispoziție, după caz, în trei exemplare, însoțite de un cuprins. Orice desen trebuie transmis la scara corespunzătoare și cu suficiente detalii, în format A4 sau într-un dosar format A4. Fotografiile, dacă există, trebuie să prezinte suficiente detalii.

În cazul în care sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate folosesc materiale speciale, trebuie să se prezinte informații cu privire la performanțele acestora.

0. INFORMAȚII GENERALE

0.1. Marca (denumirea comercială a constructorului):

0.2. Tipul:

0.2.1. Denumirea (denumirile) comercială (comerciale) (dacă este cazul):

0.5. Denumirea și adresa constructorului:

0.7. Amplasarea și metoda de aplicare a mărcii de omologare CE de tip:

0.8. Denumirea și adresa uzinei/uzinelor de asamblare:

0.9. Denumirea și adresa reprezentantului constructorului (dacă este cazul):

1. DESCRIEREA DISPOZITIVULUI

1.1. Descriere tehnică detaliată (inclusiv fotografii sau desene):

1.2. Instrucțiuni de asamblare și montare, inclusiv cuplurile necesare:

1.3. Enumerarea tipurilor de vehicule la care se poate monta:

1.4. Orice restricții de utilizare și condiții de montare:

^(b) Dacă mijloacele de identificare ale tipului conțin elemente nerelevante pentru descrierea tipului de vehicul, de componente sau de unități tehnice separate incluse în prezentul document informativ, acestea trebuie indicate în documentație cu ajutorul simbolului „?” (de exemplu ABC??123??).

^(c) Clasificat în conformitate cu definițiile din secțiunea A a anexei II la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

⁽¹⁾ Mențiunile inutile se șterg (există cazuri în care nu trebuie să se ștergă nimic, atunci când există mai multe variante posibile).

ANEXA III

Modele de certificate de omologare CE de tip

Partea 1

Certificat de omologare CE de tip referitor la omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor

Partea 2

Certificat de omologare CE de tip referitor la omologarea CE de tip a unui vehicul în ceea ce privește montarea unui sistem de protecție frontală

Partea 3

Certificat de omologare CE de tip referitor la omologarea de tip a unui sistem de protecție frontală furnizat ca unitate tehnică separată

PARTEA 1

MODEL

Format maxim: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP

Ștampila autorității competente în materie de omologare CE de tip

Comunicare privind:

- omologarea CE de tip ⁽¹⁾
- prelungirea omologării CE de tip ⁽¹⁾
- refuzarea omologării CE de tip ⁽¹⁾
- retragerea omologării CE de tip ⁽¹⁾

a unui tip de vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 78/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009, astfel cum a fost pus în aplicare prin ...

modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. .../... ⁽²⁾.

Număr de omologare CE de tip:

Motivul prelungirii:

SECȚIUNEA I

- 0.1. Marca (denumirea comercială a constructorului):
- 0.2. Tipul:
 - 0.2.1. Denumirea (denumirile) comercială (comerciale) în cazul în care este (sunt) disponibilă (disponibile)
- 0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe vehicul ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Amplasarea marcajului:
- 0.4. Categoria vehiculului ⁽⁴⁾:
- 0.5. Denumirea și adresa constructorului:
- 0.8. Numele și adresa (adresele) unității (unităților) de asamblare:
- 0.9. Numele și adresa reprezentantului constructorului (dacă există):

SECȚIUNEA II

1. Informații suplimentare (dacă este cazul) (a se vedea addendumul)
2. Serviciul tehnic responsabil de efectuarea testelor:
3. Data raportului de testare:
4. Numărul raportului de testare:

⁽¹⁾ Mențiunile inutile se șterg.

⁽²⁾ De introdus numărul regulamentului de modificare.

⁽³⁾ Dacă mijloacele de identificare ale tipului conțin elemente nerelevante pentru descrierea tipului de vehicul, de componente sau unități tehnice separate incluse în prezentul document informativ, acestea trebuie indicate în documentație cu ajutorul simbolului „?” (de exemplu ABC??123??).

⁽⁴⁾ În conformitate cu definițiile de la secțiunea A din anexa II la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

5. Observații (dacă este cazul) (a se vedea addendumul)
6. Locul:
7. Data:
8. Semnătura:

Documente anexate: Dosar de informații.
Raport de testare.

Addendum la certificatul de omologare CE de tip nr. ... referitor la omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește protecția pietonilor având în vedere Regulamentul (CE) nr. 78/2009

1. Informații suplimentare
 - 1.1. Descriere succintă a tipului de vehicul în ceea ce privește structura, dimensiunile, liniile și materialele de construcție:
 - 1.2. Amplasarea motorului: față/spate/central ⁽¹⁾
 - 1.3. Transmisie: roată față: roată spate ⁽¹⁾
 - 1.4. Masa vehiculului supus testului [astfel cum este definit în conformitate cu punctul 1.7 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 78/2009]:
 - Punte față:
 - Punte spate:
 - Total:
 - 1.5. Rezultatele testului în conformitate cu cerințele anexei I la Regulamentul (CE) nr. 78/2009:
 - 1.5.1. Rezultatele testului de la secțiunea 2:

Test	Valori înregistrate		Reușită/ nereușită ⁽¹⁾
Coliziunea părții inferioare a unui model de picior cu bara de protecție (în cazul în care se efectuează)	Unghi de încovoiere	 grade	
	Deplasare prin forfecare	 mm	
	Accelerația la tibie	 g	
Coliziunea părții superioare a unui model de picior cu bara de protecție (în cazul în care se efectuează)	Suma forțelor de impact	 kN	
	Moment de încovoiere	 Nm	
Coliziunea părții superioare a unui model de picior cu muchia anterioară a capotei	Suma forțelor de impact	 kN	⁽²⁾
	Moment de încovoiere	 Nm	⁽²⁾
Coliziunea capului-manechin de copil/adult de talie mică (3,5 kg) cu fața capotei:	Valorile HPC în zona A [12 rezultate ⁽³⁾]		
	Valorile HPC în zona B [6 rezultate ⁽³⁾]		
Coliziunea capului-manechin de adult (4,8 kg) cu parbrizul	Valorile HPC [5 rezultate ⁽³⁾]		⁽²⁾

⁽¹⁾ În conformitate cu valorile specificate la secțiunea 2 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 78/2009.

⁽²⁾ Numai în scop de monitorizare.

⁽³⁾ În conformitate cu [legislația de punere în aplicare] a Comisiei.

⁽¹⁾ Mențiunile inutile se șterg.

1.5.2. Rezultatele testului de la secțiunea 3:

Test	Valori înregistrate		Reușită/ nereușită ⁽¹⁾
Coliziunea părții inferioare a unui model de picior cu bara de protecție (în cazul în care se efectuează)	Unghi de încovoiere	 grade	
	Deplasare prin forfecare	 mm	
	Accelerația la tibie	 g	
Coliziunea părții superioare a unui model de picior cu bara de protecție (în cazul în care se efectuează)	Suma forțelor de impact	 kN	
	Moment de încovoiere	 Nm	
Coliziunea părții superioare a unui model de picior cu muchia anterioară a capotei	Suma forțelor de impact	 kN	⁽²⁾
	Moment de încovoiere	 Nm	⁽²⁾
Coliziunea capului-manechin de copil/adult de talie mică (3,5 kg) cu fața capotei:	Valorile HPC [9 rezultate ⁽³⁾]		
Coliziunea capului-manechin de adult (4,5 kg) cu fața capotei	Valorile HPC [9 rezultate ⁽³⁾]		

⁽¹⁾ În conformitate cu valorile specificate în secțiunea 3 a anexei I la Regulamentul (CE) nr. 78/2009.

⁽²⁾ Numai în scop de monitorizare.

⁽³⁾ În conformitate cu [legislația de punere în aplicare] a Comisiei.

Observații: (de exemplu, valabile pentru vehiculele cu volan pe partea stângă sau pe partea dreaptă)

1.5.3. Cerințele de la secțiunea 4:

Furnizarea informațiilor privind sistemul de frânare ⁽¹⁾	
Observații ⁽²⁾ :	

⁽¹⁾ De furnizat informații referitoare la modul de funcționare a sistemului.

⁽²⁾ De furnizat informații referitoare la testul de verificare a sistemului.

PARTEA 2

MODEL

Format maxim: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP

Ștampila autorității competente în materie de omologare CE de tip

Comunicare privind:

- omologarea CE de tip ⁽¹⁾
- prelungirea omologării CE de tip ⁽¹⁾
- refuzarea omologării CE de tip ⁽¹⁾
- retragerea omologării CE de tip ⁽¹⁾

a unui tip de vehicul în ceea ce privește montarea unui sistem de protecție frontală

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 78/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009, astfel cum a fost pus în aplicare prin ...

modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. .../... ⁽²⁾.

Număr de omologare CE de tip:

Motivul prelungirii:

SECȚIUNEA I

- 0.1. Marca (denumirea comercială a constructorului):
- 0.2. Tip:
 - 0.2.1. Denumirea (denumirile) comercială (comerciale) (dacă este cazul):
- 0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe vehicul ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Amplasarea marcajului:
- 0.4. Categoria vehiculului ⁽⁴⁾:
- 0.5. Denumirea și adresa constructorului:
- 0.7. Amplasarea și metoda de aplicare a mărcii de omologare CE de tip:
- 0.8. Adresa (adresele) unității (unităților) de asamblare:
- 0.9. Numele și adresa reprezentantului constructorului (dacă există):

⁽¹⁾ Mențiunile inutile se șterg.

⁽²⁾ De introdus numărul regulamentului de modificare.

⁽³⁾ Dacă mijloacele de identificare ale tipului conțin elemente nerelevante pentru descrierea tipului de vehicul, de componente sau unități tehnice separate incluse în prezentul document informativ, acestea trebuie indicate în documentație cu ajutorul simbolului „?” (de exemplu ABC??123??).

⁽⁴⁾ În conformitate cu definițiile de la secțiunea A din anexa II la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

SECȚIUNEA II

1. Informații suplimentare (după caz): a se vedea addendumul
2. Serviciul tehnic responsabil de efectuarea testelor:
3. Data raportului de testare:
4. Numărul raportului de testare:
5. Observații (dacă este cazul): a se vedea addendumul
6. Locul:
7. Data:
8. Semnătura:

Documente anexate: Dosar de informații.
Raport de testare.

Addendum la certificatul de omologare CE de tip nr. ... privind omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește montarea unui sistem de protecție frontală având în vedere Regulamentul (CE) nr. 78/2009

1. Informații suplimentare, dacă este cazul:
2. Observații:
3. Rezultatele testelor în conformitate cu cerințele de la secțiunea 5 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 78/2009:

Test	Valori înregistrate		Admise/ respinse
Test de coliziune a părții inferioare a unui model de picior cu sistemul de protecție frontală — 3 poziții de testare (în cazul în care se efectuează)	Unghi de încovoiere	 grade	
	Deplasare prin forfecare	 mm	
	Accelerația la tibie	 g	
Test de coliziune a părții superioare a unui model de picior cu sistemul de protecție frontală — 3 poziții de testare (în cazul în care se efectuează)	Suma forțelor de impact	 kN	
	Moment de încovoiere	 Nm	
Test de coliziune a părții superioare a unui model de picior cu marginea anterioară a sistemului de protecție frontală — 3 poziții de testare (exclusiv pentru monitorizare)	Suma forțelor de impact	 kN	
	Moment de încovoiere	Nm	
Test de coliziune a unui model de cap (3,5 kg) de copil/adult de talie mică cu sistemul de protecție frontală	Valorile HPC (cel puțin trei valori)		

PARTEA 3

MODEL

Format maxim: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP

Ștampila autorității competente în materie de omologare CE de tip

Comunicare privind:

- omologarea CE de tip ⁽¹⁾
- prelungirea omologării CE de tip ⁽¹⁾
- refuzarea omologării CE de tip ⁽¹⁾
- retragerea omologării CE de tip ⁽¹⁾

a unui tip de sistem de protecție frontală furnizat ca unitate tehnică separată

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 78/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009, astfel cum a fost pus în aplicare de ...

modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. .../... ⁽²⁾.

Număr de omologare CE de tip:

Motivul prelungirii:

SECȚIUNEA I

- 0.1. Marca (denumirea comercială a constructorului):
- 0.2. Tipul:
- 0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe sistemul de protecție frontală ⁽³⁾:
- 0.3.1. Amplasarea marcatului:
- 0.5. Denumirea și adresa constructorului:
- 0.7. Amplasarea și metoda de aplicare a mărcii de omologare CE de tip:
- 0.8. Denumirea (denumirile) și adresa (adresele) unității (unităților) de asamblare:
- 0.9. Numele și adresa reprezentantului constructorului (dacă există):

SECȚIUNEA II

1. Informații suplimentare: a se vedea addendumul
2. Serviciul tehnic responsabil de efectuarea testelor:
3. Data raportului de testare:

⁽¹⁾ Mențiunile inutile se șterg.

⁽²⁾ De introdus numărul regulamentului de modificare.

⁽³⁾ Dacă mijloacele de identificare ale tipului conțin elemente nerelevante pentru descrierea tipului de vehicul, de componente sau unități tehnice separate incluse în prezentul document informativ, acestea trebuie indicate în documentație cu ajutorul simbolului „?” (de exemplu ABC??123??).

4. Numărul raportului de testare:
5. Observații (dacă este cazul): a se vedea addendumul
6. Locul:
7. Data:
8. Semnătura:

Documente anexate: Dosar de informații.
Raport de testare.

Addendum la certificatul de omologare CE de tip nr. ... privind omologarea de tip a unui sistem de protecție frontală furnizat ca unitate tehnică separată în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 78/2009

1. Informații suplimentare
 - 1.1. Metoda de fixare:
 - 1.2. Instrucțiuni de asamblare și montare:
 - 1.3. Lista vehiculelor la care se poate monta sistemul de protecție frontală, precum și orice restricții de utilizare și condițiile necesare pentru montare:
.....
2. Observații:
3. Rezultatele testelor în conformitate cu cerințele de la secțiunea 5 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 78/2009:

Test	Valori înregistrate		Admise/ respinse
Test de coliziune a părții inferioare a unui model de picior cu sistemul de protecție frontală — 3 poziții de testare (în cazul în care se efectuează)	Unghi de încovoiere	 grade	
	Deplasare prin forfecare	 mm	
	Accelerația la tibie	 g	
Test de coliziune a părții superioare a unui model de picior cu sistemul de protecție frontală — 3 poziții de testare (în cazul în care se efectuează)	Suma forțelor de impact	 kN	
	Moment de încovoiere	 Nm	
Test de coliziune a părții superioare a unui model de picior cu marginea anterioară a sistemului de protecție frontală — 3 poziții de testare (exclusiv pentru monitorizare)	Suma forțelor de impact	 kN	
	Moment de încovoiere	Nm	
Test de coliziune a unui model de cap (3,5 kg) de copil/adult de talie mică cu sistemul de protecție frontală	Valorile HPC (cel puțin trei valori)		

ANEXA IV

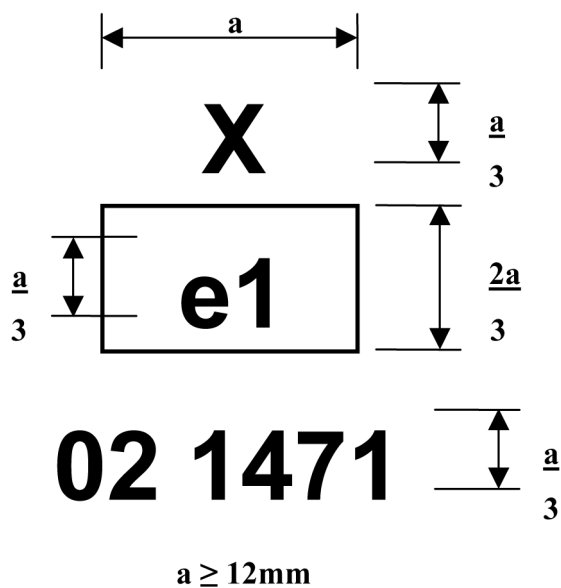
MARCA DE OMOLOGARE CE DE TIP

1. Această marcă este formată din următoarele elemente:
 - 1.1. un dreptunghi în jurul literei minuscule „e” urmat de numărul sau literele distinctive ale statului membru care a acordat omologarea CE de tip
 - 1 pentru Germania
 - 2 pentru Franța
 - 3 pentru Italia
 - 4 pentru Țările de Jos
 - 5 pentru Suedia
 - 6 pentru Belgia
 - 7 pentru Ungaria
 - 8 pentru Republica Cehă
 - 9 pentru Spania
 - 11 pentru Regatul Unit
 - 12 pentru Austria
 - 13 pentru Luxemburg
 - 17 pentru Finlanda
 - 18 pentru Danemarca
 - 19 pentru România
 - 20 pentru Polonia
 - 21 pentru Portugalia
 - 23 pentru Grecia
 - 24 pentru Irlanda
 - 26 pentru Slovenia
 - 27 pentru Slovacia
 - 29 pentru Estonia
 - 32 pentru Letonia
 - 34 pentru Bulgaria
 - 36 pentru Lituania
 - 49 pentru Cipru
 - 50 pentru Malta
 - 1.2. În apropierea dreptunghiului, „numărul de omologare de bază”, inclus în secțiunea 4 a numărului de omologare menționat în anexa VII la Directiva 2007/46/CE precedat de cele două cifre care indică numărul secvențial atribuit celei mai recente modificări tehnice majore la prezentul regulament la data la care a fost acordată omologarea CE de tip. Numărul secvențial pentru prezentul regulament este 02.
 - 1.3. Următoarele litere adiționale plasate deasupra dreptunghiului:
 - 1.3.1. „A” indică faptul că sistemul de protecție frontală a fost omologat în conformitate cu cerințele de la punctul 5.1.1.1 din anexa I și că este adecvat pentru dotarea vehiculelor care respectă cerințele de la secțiunea 2 din anexa I.
 - 1.3.2. „B” indică faptul că sistemul de protecție frontală a fost omologat în conformitate cu cerințele de la punctul 5.1.1.2 din anexa I și că este adecvat pentru dotarea vehiculelor care respectă cerințele de la secțiunea 3 din anexa I.

- 1.3.3. „X” indică faptul că sistemul de protecție frontală a fost omologat ținând cont de dispozițiile prevăzute la punctul 5.1.1.3 sau 5.1.2.2 din anexa I în ceea ce privește testul care utilizează ca element de impact un model de picior și este adecvat numai pentru dotarea vehiculelor care nu respectă cerințele de la secțiunea 2 sau 3 din anexa I.
 - 1.4. Marca de omologare CE de tip trebuie să fie clar lizibilă, să nu poată fi ștearsă și să fie clar vizibilă atunci când este instalată pe vehicul.
 - 1.5. Un exemplu de marcă de omologare de tip este prezentat în apendicele la prezenta anexă.
-

Apendice

Exemplu de marcă de omologare CE de tip



Dispozitivul care poartă marca de omologare CE de tip prezentat mai sus este un sistem de protecție frontală omologat în Germania (e1) în temeiul prezentului regulament (02) cu numărul de omologare de bază 1471.

Litera „X” indică faptul că sistemul de protecție frontală a fost omologat ținând cont de dispozițiile prevăzute la secțiunea 5.1.1.3 sau 5.1.2.2 din anexa I în ceea ce privește testul care utilizează ca element de impact un model de picior.

ANEXA V

Modificări la Directiva 2007/46/CE

Directiva 2007/46/CE se modifică după cum urmează:

1. În anexa I, secțiunea 9.24 se înlocuiește cu următorul text:

„9.24. Sisteme de protecție frontală

9.24.1. Vedere de ansamblu (desene sau fotografii) indicând poziția și modul de fixare a sistemelor de protecție frontală:

9.24.2. Desene și/sau fotografii, dacă este cazul, ale grilelor de admisie a aerului, grilei radiatorului, elementelor decorative, insignelor, emblemelor și ale elementelor încastate, precum și ale oricărui altor proiecții externe și părți ale suprafeței exterioare care pot fi considerate ca fiind esențiale (de exemplu, echipamentul de iluminat). În cazul în care componentele enumerate în prima teză nu sunt esențiale, ele pot fi înlocuite, în scopul documentării, cu fotografii, însoțite, dacă este cazul, de informații privind dimensiunile și/sau de un text:

9.24.3. Informații complete privind elementele de asamblare necesare și instrucțiuni complete de montaj, inclusiv cerințe privind cuplurile:

9.24.4. Desen al barelor de protecție:

9.24.5. Desen al liniei podelei la partea din față a vehiculului:”

2. În anexa III partea I secțiunea A, punctul 9.24 se înlocuiește cu următorul text:

„9.24. Sisteme de protecție frontală

9.24.1. Vedere de ansamblu (desene sau fotografii) indicând poziția și modul de fixare a sistemelor de protecție frontală:

9.24.3. Informații complete privind elementele de asamblare necesare și instrucțiuni complete de montare, inclusiv cerințe privind cuplurile:”

3. Anexa IV se modifică după cum urmează:

(a) În partea I:

- (i) Punctul 58 se înlocuiește cu:

„58. Protecția pietonilor	Regulamentul (CE) nr. 78/2009	L 35, 4.2.2009, p. 1	X				X”						
---------------------------	-------------------------------	----------------------	---	--	--	--	----	--	--	--	--	--	--

- (ii) Nota de subsol 7 se elimină.

- (iii) Punctul 60 se elimină.

(b) În appendice:

- (i) Punctul 58 se înlocuiește cu:

„58.	Protecția pietonilor	Regulamentul (CE) nr. 78/2009	L 35, 4.2.2009, p. 1	N/A (*)
------	----------------------	-------------------------------	----------------------	---------

- (*) Orice sistem de protecție frontală furnizat odată cu vehiculul respectă dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 78/2009, este prevăzut cu un număr de omologare tip și este marcat în consecință.”

- (ii) Punctul 60 se elimină.

4. În anexa VI, appendicele se modifică după cum urmează:

(a) Punctul 58 se înlocuiește cu:

„58.	Protecția pietonilor	Regulamentul (CE) nr. 78/2009”		
------	----------------------	--------------------------------	--	--

(b) Punctul 60 se elimină.

5. Anexa XI se modifică după cum urmează:

(a) În appendicele 1:

(i) Punctul 58 se înlocuiește cu:

„58.	Protecția pietonilor	Regulamentul (CE) nr. 78/2009	X	N/A (*)		
------	----------------------	-------------------------------	---	---------	--	--

(*) Orice sistem de protecție frontală furnizat odată cu vehiculul respectă dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 78/2009, este prevăzut cu un număr de omologare tip și este marcat în consecință.”

(ii) Punctul 60 se elimină.

(b) În appendicele 2:

(i) Punctul 58 se înlocuiește cu:

„58.	Protecția pietonilor	Regulamentul (CE) nr. 78/2009	N/A			N/A”						
------	----------------------	-------------------------------	-----	--	--	------	--	--	--	--	--	--

(ii) Punctul 60 se elimină.

(c) În appendicele 3:

(i) Punctul 58 se înlocuiește cu:

„58.	Protecția pietonilor	Regulamentul (CE) nr. 78/2009	X”
------	----------------------	-------------------------------	----

(ii) Punctul 60 se elimină.

(d) În appendicele 4:

(i) Punctul 58 se înlocuiește cu:

„58.	Protecția pietonilor	Regulamentul (CE) nr. 78/2009			N/A (*)						
------	----------------------	-------------------------------	--	--	---------	--	--	--	--	--	--

(*) Orice sistem de protecție frontală furnizat odată cu vehiculul respectă dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 78/2009, este prevăzut cu un număr de omologare tip și este marcat în consecință.”

(ii) Punctul 60 se elimină.