

I

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 78/2009

z dnia 14 stycznia 2009 r.

w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywy 2003/102/WE i 2005/66/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 95,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez wewnętrznych granic, na którym zapewnić należy swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu ustanowiono wspólnotowy system homologacji typu pojazdów silnikowych. Wymogi techniczne homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych należy zharmonizować, aby uniknąć przyjęcia różnych wymogów w poszczególnych państwach członkowskich oraz zapewnić właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego.

- (2) Niniejsze rozporządzenie jest jednym z kilku szczegółowych aktów prawnych w kontekście wspólnotowej procedury homologacji typu w zakresie dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. określającej ramowe przepisy dotyczące homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i odrębnych zespołów technicznych przeznaczonych dla takich pojazdów (dyrektywa ramowa) ⁽³⁾. Dla osiągnięcia celów określonych w motywie 1 niniejszego rozporządzenia należy zmienić załączniki I, III, IV, VI i XI do dyrektywy 2007/46/WE.

- (3) Doświadczenie wskazuje, że akty prawne dotyczące pojazdów silnikowych zawierają często bardzo dużo szczegółów technicznych. Dlatego w celu uniknięcia rozbieżności pomiędzy środkami transpozycji i niepotrzebnego poziomu ustawodawstwa w państwach członkowskich właściwe jest przyjęcie rozporządzenia zamiast dyrektywy, ponieważ nie ma potrzeby transpozycji do prawa krajowego. W związku z tym, w celu zapewnienia spójności w omawianej dziedzinie, dyrektywę 2003/102/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 listopada 2003 r. odnoszącą się do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg przed i w razie zderzenia z pojazdem silnikowym ⁽⁴⁾ oraz dyrektywę 2005/66/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie stosowania przednich układów zabezpieczających w pojazdach silnikowych ⁽⁵⁾, określającą wymogi dotyczące instalacji i stosowania w pojazdach przednich układów zabezpieczających, a zarazem ustanawiającą pewien poziom ochrony pieszych, należy zastąpić niniejszym rozporządzeniem. Oznacza to, że państwa członkowskie powinny uchylić przepisy transponujące uchyloną dyrektywę.

⁽¹⁾ Dz.U. C 211 z 19.8.2008, s. 9.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 18 czerwca 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 16 grudnia 2008 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 321 z 6.12.2003, s. 15.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 309 z 25.11.2005, s. 37.

- (4) Wymogi dotyczące drugiej fazy realizacji dyrektywy 2003/102/WE okazały się niewykonalne. W tym względzie art. 5 tej dyrektywy wymaga od Komisji przedłożenia wszelkich niezbędnych wniosków w celu rozwiązania problemów w zakresie wykonalności tych wymogów oraz potencjalne wykorzystanie systemów ochrony czynnej, zapewniając jednocześnie, że nie został obniżony dotychczasowy poziom ochrony niechronionych użytkowników dróg.
- (5) Badanie zlecone przez Komisję wskazuje, że można znacznie poprawić ochronę pieszych poprzez połączenie środków czynnych i biernych, co zapewni wyższy poziom ochrony niż poprzednio obowiązujące przepisy. W szczególności badanie wskazuje, że system ochrony czynnej zwany „wspomaganiem hamulców” w połączeniu ze zmianami wymagań w zakresie środków biernych w znacznym stopniu podwyższyłby poziom ochrony pieszych. Należy zatem zapewnić obowiązkową instalację systemów wspomagania hamulców w nowych pojazdach silnikowych. Nie powinno to jednak zastąpić wysokiej jakości systemów bezpieczeństwa biernego, a raczej je uzupełniać.
- (6) Niektóre pojazdy wyposażone w systemy antykolizyjne mogą nie spełniać niektórych wymogów ustanowionych niniejszym rozporządzeniem w zakresie, w jakim będą w stanie uniknąć kolizji z pieszymi, zamiast jedynie łagodzić skutki takich kolizji. Po sprawdzeniu, czy dzięki stosowaniu tego typu technologii można skutecznie uniknąć kolizji z pieszymi i innymi niechronionymi użytkownikami dróg, Komisja może przedstawić wnioski zmieniające niniejsze rozporządzenie w celu dopuszczenia stosowania systemów antykolizyjnych.
- (7) Ze względu na wzrost liczby cięższych pojazdów na drogach miejskich przepisy dotyczące ochrony pieszych powinny mieć zastosowanie nie tylko do pojazdów, których masa maksymalna nie przekracza 2 500 kg, lecz również — po upływie ograniczonego okresu przejściowego — do pojazdów kategorii M₁ oraz N₁, których masa przekracza ten limit.
- (8) Aby podwyższyć poziom ochrony pieszych na jak najwcześniejszym etapie, producenci, którzy chcieliby złożyć wniosek o homologację typu zgodnie z nowymi wymogami, zanim ich przestrzeganie stanie się obowiązkowe, powinni mieć taką możliwość, pod warunkiem że w tym momencie będą już obowiązywać niezbędne środki wykonawcze.
- (9) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽¹⁾.
- (10) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do przyjęcia przepisów technicznych dotyczących zastosowania wymogów w zakresie przeprowadzania badań oraz opierających się na wynikach monitorowania środków wykonawczych. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, między innymi poprzez jego uzupełnienie nowymi elementami innymi niż istotne, środki te muszą zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (11) W celu zapewnienia płynnej zmiany przepisów dyrektyw 2003/102/WE i 2005/66/WE na przepisy niniejszego rozporządzenia stosowanie niniejszego rozporządzenia należy odłożyć o pewien okres po jego wejściu w życie.
- (12) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie stworzenia rynku wewnętrznego poprzez wprowadzenie wspólnych wymagań technicznych dotyczących ochrony pieszych, nie może być osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na rozmiary lub skutki możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości, określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT, ZAKRES I DEFINICJE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi dotyczące konstrukcji i działania pojazdów silnikowych oraz przednich układów zabezpieczających w celu ograniczenia liczby i rozmiarów uszkodzeń ciała pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg, w wyniku uderzenia powierzchnią czołową pojazdów, oraz w celu uniknięcia takich kolizji.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do:
 - a) pojazdów silnikowych kategorii M₁ zgodnych z definicją zawartą w art. 3 ust. 11 dyrektywy 2007/46/WE oraz w pkt 1 sekcji A załącznika II do tej dyrektywy, z zastrzeżeniem ust. 2 niniejszego artykułu;
 - b) pojazdów silnikowych kategorii N₁ zgodnych z definicją zawartą w art. 3 ust. 11 dyrektywy 2007/46/WE oraz w pkt 2 sekcji A załącznika II do tej dyrektywy, z zastrzeżeniem ust. 2 tego artykułu;

(1) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

c) przednich układów zabezpieczających, będących częścią fabrycznego wyposażenia pojazdów, o których mowa w lit. a) i b), lub rozprowadzanych jako oddzielne jednostki techniczne przeznaczone do zamontowania w takich pojazdach.

2. Sekcji 2 i 3 załącznika I do niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do:

- a) pojazdów kategorii N_1 ; oraz
- b) pojazdów kategorii M_1 pochodzących od N_1 i o maksymalnej masie przekraczającej 2 500 kg,

w których „punkt R” położenia kierowcy znajduje się przed osią przednią lub wzdłużnie za osią poprzeczną osi przedniej w odległości nie większej niż 1 100 mm.

Artykuł 3

Definicje

Dla celów niniejszego rozporządzenia:

- 1) „słupek A” oznacza najdalsze tylne i przednie wsparcie dachu rozciągające się od podwozia do dachu pojazdu;
- 2) „system wspomagania hamulców” oznacza funkcję systemu hamulcowego, która ze sposobu hamowania kierowcy rozpoznaje sytuację gwałtownego hamowania i w takich warunkach:
 - a) pomaga kierowcy w uzyskaniu maksymalnego osiągalnego wskaźnika hamowania; lub
 - b) jest wystarczająca dla spowodowania pełnego cyklu działania układu przeciwblokującego ABS;
- 3) „zderzak” oznacza jakiegokolwiek przedni, nisko umiejscowiony lub zewnętrzny element pojazdu, z wyjątkiem jakiegokolwiek przedniego układu zabezpieczającego, w tym jego mocowanie, który służy ochronie pojazdu w przypadku czołowego zderzenia z innym pojazdem przy niskiej prędkości; nie obejmuje jednak żadnego przedniego układu zabezpieczającego;
- 4) „przedni układ zabezpieczający” oznacza oddzielną strukturę lub struktury, takie jak orurowanie lub dodatkowy zderzak, poza zderzakiem znajdującym się w fabrycznym wyposażeniu, mające służyć ochronie zewnętrznej powierzchni pojazdu przed uszkodzeniami w razie zderzenia z innym przedmiotem, z wyjątkiem struktur o masie mniejszej niż 0,5 kg, przeznaczonych wyłącznie do ochrony reflektorów pojazdu;
- 5) „masa maksymalna” oznacza technicznie dopuszczalną masę ładunkową określoną przez producenta na podstawie pkt 2.8 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE;
- 6) „pojazdy kategorii N_1 pochodzące od M_1 ” oznaczają pojazdy kategorii N_1 , które w części przedniej od czoła do słupków przednich mają taką samą ogólną budowę i kształt jak pojazd kategorii M_1 , od którego pochodzą;

7) „pojazdy kategorii M_1 pochodzące od N_1 ” oznaczają pojazdy kategorii M_1 , które w części przedniej od czoła do słupków przednich mają taką samą ogólną budowę i kształt jak pojazd kategorii N_1 , od którego pochodzą.

ROZDZIAŁ II

OBOWIĄZKI PRODUCENTÓW

Artykuł 4

Wymagania techniczne

1. Zgodnie z art. 9 producenci zapewniają, aby wprowadzane do obrotu pojazdy były wyposażone w homologowane systemy wspomagania hamulców zgodne z wymogami sekcji 4 załącznika I oraz aby takie pojazdy były zgodne z wymogami sekcji 2 lub 3 załącznika I.

2. Zgodnie z art. 10 producenci zapewniają, aby przednie układy zabezpieczające stanowiące element fabrycznego wyposażenia pojazdu lub wprowadzane na rynek jako oddzielne jednostki techniczne były zgodne z wymogami sekcji 5 i 6 załącznika I.

3. Producenci przedstawiają organom homologacyjnym odpowiednie dane dotyczące specyfikacji i badań pojazdu oraz przedniego układu zabezpieczającego. Dane te powinny zawierać informacje wymagane do sprawdzenia działania wszystkich urządzeń ochrony czynnej zainstalowanych w pojeździe.

4. W przypadku przednich układów zabezpieczających, które mają być rozprowadzane jako oddzielne jednostki techniczne, producenci przedstawiają organom homologacyjnym odpowiednie dane dotyczące specyfikacji pojazdu i warunków badań.

5. Przednie układy zabezpieczające, udostępniane jako oddzielne jednostki techniczne, nie są rozprowadzane, oferowane do sprzedaży lub sprzedawane, jeśli nie jest do nich dołączona lista typów pojazdów, dla których dany przedni układ zabezpieczający otrzymał homologację typu, jak również zrozumiała instrukcja montażu. Instrukcja montażu powinna zawierać szczegółowe instrukcje dotyczące montażu, obejmujące tryb montażu w pojazdach, dla których zespoły zostały homologowane, aby umożliwić zamontowanie homologowanych części składowych w tym pojeździe w sposób zgodny z odpowiednimi przepisami zawartymi w sekcji 6 załącznika I.

6. Komisja przyjmuje środki wykonawcze określające wymagania techniczne dotyczące zastosowania wymogów określonych w załączniku I. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, między innymi poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 40 ust. 2 dyrektywy 2007/46/WE.

Artykuł 5

Wniosek o homologację typu WE

1. Składając wniosek o homologację typu WE danego typu pojazdu w odniesieniu do ochrony pieszych, producent przedstawia organowi udzielającemu homologacji dokument informacyjny, sporządzony według wzoru określonego w części 1 załącznika II.

Producent przekazuje służbie technicznej odpowiedzialnej za prowadzenie badań homologacyjnych pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu, który ma być homologowany.

2. Składając wniosek o homologację typu WE danego typu pojazdu w odniesieniu do jego wyposażenia w przedni układ zabezpieczający, producent przedstawia organowi udzielającemu homologacji dokument informacyjny, sporządzony według wzoru określonego w części 2 załącznika II.

Producent przekazuje służbie technicznej odpowiedzialnej za prowadzenie badań homologacyjnych pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu, który ma być homologowany, wyposażony w przedni układ zabezpieczający. Na wniosek służby technicznej producent przekazuje również określone części składowe lub próbki użytych materiałów.

3. Składając wniosek o homologację typu WE oddzielnego zespołu technicznego określonego typu przedniego układu zabezpieczającego, producent przedstawia organowi udzielającemu homologacji dokument informacyjny, sporządzony według wzoru wskazanego w części 3 załącznika II.

Producent przekazuje służbie technicznej odpowiedzialnej za prowadzenie badań homologacyjnych jedną próbkę typu przedniego układu zabezpieczającego, który ma być homologowany. Jeśli służba techniczna uzna to za stosowne, może zażądać dostarczenia kolejnych próbek. Próbka lub próbki są wyraźnie i trwale oznakowane nazwą handlową wnioskodawcy lub marką oraz opisem typu. Producent bierze pod uwagę późniejszy obowiązek umieszczenia znaku homologacji typu WE w widocznym miejscu.

ROZDZIAŁ III

OBYWIAŹKI ORGANÓW PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Artykuł 6

Udzielenie homologacji typu WE

1. Jeśli zostaną spełnione odpowiednie wymagania, organ udzielający homologacji udziela homologacji typu WE i wydaje numer homologacji typu zgodnie z systemem numerowania określonym w załączniku VII do dyrektywy 2007/46/WE.

2. Do celów określonych w sekcji 3 tego numeru homologacji typu używa się jednej z następujących liter:

- a) do homologacji pojazdów w odniesieniu do ochrony pieszych:
- „A”, jeżeli pojazd spełnia wymogi sekcji 2 załącznika I,
 - „B”, jeżeli pojazd spełnia wymogi sekcji 3 załącznika I;

b) do homologacji pojazdów wyposażonych w przedni układ zabezpieczający lub homologacji przedniego układu zabezpieczającego, który ma być rozprowadzany jako oddzielna jednostka techniczna:

- „A”, jeżeli przedni układ zabezpieczający spełnia wymogi sekcji 5 załącznika I w odniesieniu do stosowania jej pkt 5.1.1.1, 5.1.2.1, 5.2 i 5.3,
- „B”, jeżeli przedni układ zabezpieczający spełnia wymogi sekcji 5 załącznika I w odniesieniu do stosowania jej pkt 5.1.1.2, 5.1.2.1, 5.2 i 5.3,
- „X”, jeżeli przedni układ zabezpieczający spełnia wymogi sekcji 5 załącznika I w odniesieniu do stosowania jej pkt 5.1.1.3, 5.1.2.2, 5.2 i 5.3.

3. Organ udzielający homologacji nie przyporządkowuje takiego samego numeru innemu typowi pojazdu lub typowi przedniego układu zabezpieczającego.

4. Do celów ust. 1 organ udzielający homologacji wydaje świadectwo homologacji typu WE sporządzone:

- a) dla typu pojazdu w odniesieniu do ochrony pieszych — zgodnie ze wzorem określonym w części 1 załącznika III;
- b) dla typu pojazdu w odniesieniu do montowanego w nim przedniego układu zabezpieczającego — zgodnie ze wzorem określonym w części 2 załącznika III;
- c) dla typu przedniego układu zabezpieczającego, który ma być rozprowadzany jako oddzielna jednostka techniczna — zgodnie ze wzorem określonym w części 3 załącznika III.

Artykuł 7

Świadectwo homologacji typu WE

Każdy przedni układ zabezpieczający, który otrzymał homologację zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w zakresie homologacji typu pojazdu w odniesieniu do zamocowania w nim przedniego układu zabezpieczającego lub homologacji typu przedniego układu zabezpieczającego, który ma być rozprowadzany jako oddzielna jednostka techniczna, spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia oraz otrzymuje i jest odpowiednio opatrzony znakiem homologacji typu WE zgodnie z przepisami określonymi w załączniku IV.

Artykuł 8

Zmiany typu oraz zmiany homologacji

Wszelkie zmiany pojazdu od jego czoła do słupków przednich lub zmiany przedniego układu zabezpieczającego, mające wpływ na budowę, na materiały, z których wykonano zewnętrzne powierzchnie pojazdu, na metody zamocowania lub rozmieszczenia części zewnętrznych i wewnętrznych, które mogą mieć poważny wpływ na wyniki badań uznaje się za zmianę zgodnie z art. 13 dyrektywy 2007/46/WE wymagającą nowego wniosku o homologację typu.

Artykuł 9

Harmonogram zastosowania do pojazdów

1. Ze skutkiem od daty określonej w art. 16 ust. 2 organy krajowe odmawiają, z powodów związanych z ochroną pieszych, przyznania homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu następującym typom pojazdów:

- a) pojazdy kategorii M_1 , które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 4 załącznika I;
- b) pojazdy kategorii M_1 o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2 500 kg, które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 2 lub sekcji 3 załącznika I;
- c) pojazdy kategorii N_1 pochodzące od M_1 i o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2 500 kg, które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 2 i 4 lub sekcji 3 i 4 załącznika I.

2. Ze skutkiem od dnia 24 lutego 2011 r. organy krajowe — z powodów związanych z ochroną pieszych uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży oraz dopuszczania do ruchu następujących nowych pojazdów, które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 4 załącznika I do niniejszego rozporządzenia:

- a) pojazdów kategorii M_1 ;
- b) pojazdów kategorii N_1 pochodzących od M_1 i o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2 500 kg.

3. Ze skutkiem od dnia 24 lutego 2013 r. organy krajowe odmawiają, z powodów związanych z ochroną pieszych, przyznania homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu następującym nowym typom pojazdów:

- a) kategorii M_1 o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2 500 kg, które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 3 załącznika I;
- b) kategorii N_1 pochodzących od M_1 i o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2 500 kg, które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 3 załącznika I.

4. Ze skutkiem od dnia 31 grudnia 2012 r. organy krajowe, z powodów związanych z ochroną pieszych, uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży oraz dopuszczania do ruchu następujących nowych pojazdów, które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 2 lub sekcji 3 załącznika I do niniejszego rozporządzenia:

- a) pojazdów kategorii M_1 o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2 500 kg;
- b) pojazdów kategorii N_1 pochodzących od M_1 i o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2 500 kg.

5. Ze skutkiem od dnia 24 lutego 2015 r. organy krajowe odmawiają, z powodów związanych z ochroną pieszych, przyznania homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu w odniesieniu do następujących nowych typów pojazdów:

- a) kategorii M_1 o masie maksymalnej przekraczającej 2 500 kg, które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 3 załącznika I;
- b) kategorii N_1 , które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 3 i 4 załącznika I.

6. Ze skutkiem od dnia 24 sierpnia 2015 r. organy krajowe, z powodów związanych z ochroną pieszych, uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży oraz dopuszczania do ruchu nowej kategorii N_1 pojazdów, które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 4 załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

7. Ze skutkiem od dnia 24 lutego 2018 r. organy krajowe, z powodów związanych z ochroną pieszych, uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży oraz dopuszczania do ruchu następujących nowych pojazdów:

- a) kategorii M_1 o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2 500 kg, które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 3 załącznika I do niniejszego rozporządzenia;
- b) kategorii N_1 pochodzących od M_1 i o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2 500 kg, które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 3 załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

8. Ze skutkiem od dnia 24 sierpnia 2019 r. organy krajowe, z powodów związanych z ochroną pieszych, uznają świadectwa zgodności za nieważne dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestracji, sprzedaży oraz dopuszczania do ruchu następujących nowych pojazdów:

- a) kategorii M_1 o masie maksymalnej przekraczającej 2 500 kg, które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 3 załącznika I do niniejszego rozporządzenia;
- b) kategorii N_1 , które nie są zgodne z przepisami technicznymi określonymi w sekcji 3 załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

9. Bez uszczerbku dla ust. 1–8 niniejszego artykułu i pod warunkiem wejścia w życie środków przyjętych zgodnie z art. 4 ust. 6, jeśli występuje z takim wnioskiem producent, organy krajowe nie odmawiają udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu nowego pojazdu z powodów związanych z ochroną pieszych lub zabronić rejestracji, sprzedaży lub dopuszczania do ruchu nowego pojazdu, jeśli dany pojazd jest zgodny z przepisami technicznymi określonymi w sekcjach 3 lub 4 załącznika I.

Artykuł 10

Zastosowanie do przednich układów zabezpieczających

1. Organy krajowe odmawiają przyznania homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu nowego typu pojazdu w odniesieniu do jego wyposażenia w przedni układ zabezpieczający lub homologacji typu WE oddzielnego zespołu technicznego nowego typu przedniego układu zabezpieczającego, który nie jest zgodny z wymogami określonymi w sekcjach 5 i 6 załącznika I.
2. Organy krajowe, z powodów związanych z ochroną pieszych, uznają odtąd za nieważne świadectwa zgodności dla celów art. 26 dyrektywy 2007/46/WE i zabraniają rejestrowania, sprzedaży i dopuszczania do ruchu nowych pojazdów, które nie spełniają wymogów określonych w sekcjach 5 i 6 załącznika I do niniejszego rozporządzenia.
3. Wymogi określone w sekcjach 5 i 6 załącznika I do niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie do przednich układów zabezpieczających rozprowadzanych jako oddzielna jednostka techniczna dla celów art. 28 dyrektywy 2007/46/WE.

Artykuł 11

Systemy antykolidyjne

1. Po dokonaniu oceny przez Komisję pojazdy wyposażone w systemy antykolidyjne mogą nie spełniać wymogów badań określonych w sekcjach 2 i 3 załącznika I w celu uzyskania homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu pojazdu w odniesieniu do ochrony pieszych w przypadku, lub w celu sprzedaży, rejestracji oraz dopuszczania do ruchu.
2. Komisja przedstawia ocenę Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, wraz z ewentualnymi wnioskami zmieniającymi niniejsze rozporządzenie, w stosownych przypadkach.

Wszelkie proponowane środki zapewniają poziom ochrony, który pod względem rzeczywistej skuteczności jest co najmniej równoważny z poziomem ochrony zapewnianym przez sekcje 2 i 3 załącznika I.

Artykuł 12

Monitorowanie

1. Krajowe organy przekazują Komisji wyniki monitorowania, o którym mowa w pkt 2.2, 2.4 i 3.2 załącznika I co roku, najpóźniej do dnia 28 lutego roku następującego po roku, w którym je uzyskano.

Wymóg przekazywania tych wyników traci moc od dnia 24 lutego 2014 r.

2. Na podstawie wyników monitorowania przeprowadzonego zgodnie z pkt 2.2, 2.4 oraz 3.2 załącznika I Komisja może przyjąć odpowiednie środki wykonawcze.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia między innymi poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 40 ust. 2 dyrektywy 2007/46/WE.

3. Komisja, działając w oparciu o odpowiednie informacje przekazane przez organy udzielające homologacji i zainteresowane strony, a także w oparciu o niezależne badania, monitoruje rozwój technologiczny w tej dziedzinie dotyczący zwiększonych wymogów w zakresie bezpieczeństwa biernego, systemu wspomagania hamulców i innych technologii bezpieczeństwa czynnego, które mogą zapewnić lepszą ochronę niechronionych użytkowników dróg.

4. Do dnia 24 lutego 2014 r. Komisja dokonuje przeglądu wykonalności i stosowania wszystkich zwiększonych wymogów w zakresie bezpieczeństwa biernego. Komisja dokonuje przeglądu funkcjonowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do stosowania i skuteczności systemu wspomagania hamulców i innych technologii w zakresie bezpieczeństwa czynnego.

5. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie wraz z odpowiednimi wnioskami legislacyjnymi w tej dziedzinie.

Artykuł 13

Sankcje

1. Państwa członkowskie określają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie do naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia przez producentów i podejmują wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje są skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Państwa członkowskie informują Komisję o tych przepisach do dnia 24 sierpnia 2010 r. oraz niezwłocznie powiadamiają ją o wszelkich późniejszych zmianach mających wpływ na te przepisy.
2. Sankcje nakładane są przynajmniej na następujące typy naruszeń:
 - a) składanie fałszywych oświadczeń w czasie trwania procedur homologacyjnych lub procedur prowadzących do odebrania homologacji;
 - b) fałszowanie wyników badań na potrzeby homologacji typu;
 - c) zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłyby doprowadzić do odebrania lub wycofania homologacji typu;
 - d) odmowa udostępnienia informacji.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY PRZEJŚCIOWE I KOŃCOWE

Artykuł 14

Zmiany w dyrektywie 2007/46/WE

W dyrektywie 2007/46/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem V do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 15

Uchylenie

Dyrektywy 2003/102/WE oraz 2005/66/WE tracą moc ze skutkiem od daty określonej w art. 16 akapit drugi niniejszego rozporządzenia.

Odniesienia do uchylonych dyrektyw należy traktować jako odniesienia do niniejszego rozporządzenia.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 14 stycznia 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
H.-G. PÖTTERING
Przewodniczący

Artykuł 16

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 24 listopada 2009 r., z wyjątkiem art. 4 ust. 6 i art. 9 ust. 9, które stosuje się od dnia wejścia w życie, oraz art. 9 ust. 2–8, które stosuje się od dat, które są w nich określone.

W imieniu Rady
A. VONDRA
Przewodniczący

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

- Załącznik I Przepisy techniczne dotyczące badania pojazdów i przednich układów zabezpieczających
- Załącznik II Wzór przedkładanego przez producenta dokumentu informacyjnego
- Część 1 Dokument informacyjny dotyczący homologacji typu WE pojazdu w odniesieniu do ochrony pieszych
 - Część 2 Dokument informacyjny dotyczący homologacji typu WE pojazdu w odniesieniu do zamocowania w nim przedniego układu zabezpieczającego
 - Część 3 Dokument informacyjny dotyczący homologacji typu WE przedniego układu zabezpieczającego, który ma być rozprawdzany jako oddzielna jednostka techniczna
- Załącznik III Wzory świadectw homologacji typu WE
- Część 1 Świadectwo homologacji typu WE dotyczące homologacji typu pojazdu w odniesieniu do ochrony pieszych
 - Część 2 Świadectwo homologacji typu WE dotyczące homologacji typu pojazdu WE w odniesieniu do zamocowania w nim przedniego układu zabezpieczającego
 - Część 3 Świadectwo homologacji typu WE dotyczące homologacji typu przednich układów zabezpieczającego, który ma być rozprawdzany jako oddzielna jednostka techniczna
- Załącznik IV Znak homologacji typu WE
- Dodatek Przykład znaku homologacji typu WE
- Załącznik V Zmiany dyrektywy 2007/46/WE

ZAŁĄCZNIK I

Przepisy techniczne dotyczące badania pojazdów i przednich układów zabezpieczających

1. Do celów niniejszego załącznika zastosowanie mają następujące definicje:
 - 1.1. „krawędź czołowa maski” oznacza przód górnej konstrukcji zewnętrznej, obejmującej maskę i błotniki, górne i boczne elementy składowe obudowy reflektorów i wszelkie inne przymocowane elementy;
 - 1.2. „linia odniesienia krawędzi czołowej maski” oznacza miejsce geometryczne punktów styku linału pomiarowego długości 1 000 mm z powierzchnią czołową maski, gdy linał pomiarowy, trzymany równoległe do pionowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu, odchylony do tyłu o 50° i z dolnym końcem na wysokości 600 mm nad podłożem, jest przesuwany poprzecznie wzdłuż krawędzi czołowej maski, cały czas jej dotykając. W przypadku pojazdów, w których powierzchnia pokrywy maski jest nachylona zasadniczo pod kątem 50°, co oznacza, że linał pomiarowy nie styka się z nią w jednym punkcie, lecz w wielu punktach lub stale, linię odniesienia należy wyznaczyć, odchylając linał pomiarowy do tyłu o 40°. Jeżeli ze względu na kształt pojazdu, z jego powierzchnią jako pierwszy zetknie się dolny koniec linału pomiarowego, za linię odniesienia krawędzi czołowej maski w danej pozycji bocznej uważa się to miejsce styku. Jeżeli ze względu na kształt pojazdu z jego powierzchnią jako pierwszy zetknie się górny koniec linału pomiarowego, linią odniesienia krawędzi czołowej maski w danej pozycji bocznej jest geometryczne miejsce odległości zawinięcia 1 000 mm. Do celów niniejszego rozporządzenia górna krawędź zderzaka jest również uważana za krawędź czołową maski, jeśli w trakcie tej procedury styka się z linałem pomiarowym;
 - 1.3. „odległość zawinięcia 1 000 mm” oznacza geometryczne miejsce wyznaczone na górnej powierzchni czołowej jednym końcem taśmy elastycznej o długości 1 000 mm, ustawionej w płaszczyźnie pionowej wzdłuż osi pojazdu i przesuwanej poprzecznie wzdłuż czoła zderzaka i przedniego układu zabezpieczającego. W czasie wykonywania tej operacji taśma jest cały czas napięta, jeden jej koniec styka się z poziomym odniesienia podłoża i jest przytrzymywany w pozycji pionowej poniżej czoła zderzaka, a drugi koniec styka się z górną powierzchnią czołową. Pojazd jest ustawiony w normalnym położeniu do jazdy;
 - 1.4. „pokrywa maski” oznacza zewnętrzną konstrukcję, która obejmuje górną powierzchnię wszystkich zewnętrznych elementów z wyjątkiem szyby przedniej, słupków przednich oraz elementów znajdujących się za nimi; obejmuje zatem maskę, błotniki, belkę deski rozdzielczej, trzpień wycieraczki i dolną ramę szyby przedniej, ale nie jest do nich ograniczony;
 - 1.5. „górną powierzchnią czołową” to konstrukcja zewnętrzna obejmująca górną powierzchnię wszystkich elementów zewnętrznych, z wyjątkiem szyby przedniej, słupków przednich oraz elementów znajdujących się za nimi;
 - 1.6. „poziom odniesienia podłoża” to płaszczyzna pozioma, równoległa do poziomu podłoża, będąca poziomem podłoża w odniesieniu do pojazdu będącego w stanie spoczynku na płaskiej powierzchni, z włączonym hamulcem ręcznym i w normalnym położeniu do jazdy;
 - 1.7. „normalne położenie do jazdy” oznacza położenie pojazdu w gotowości do jazdy, na podłożu, z oponami napompowanymi do zalecanego ciśnienia, kołami przednimi ustawionymi na wprost, przy maksymalnym możliwym napełnieniu substancjami niezbędnymi do działania pojazdu, z kompletnym standardowym wyposażeniem dostarczonym przez producenta pojazdu, z masą 75 kg umieszczoną na siedzeniu kierowcy i z masą 75 kg umieszczoną na siedzeniu przedniego pasażera oraz z zawieszeniem dopasowanym do jazdy z prędkością 40 km/h lub 35 km/h w normalnych warunkach jazdy, określonych przez producenta (w szczególności w przypadku pojazdów posiadających aktywne zawieszenie lub urządzenie do automatycznej regulacji wysokości);
 - 1.8. „szyba przednia” to przednie oszklenie pojazdu, spełniające wszystkie odpowiednie wymogi zawarte w załączniku I do dyrektywy Rady 77/649/EWG z dnia 27 września 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do pola widzenia kierowców pojazdów silnikowych (1);
 - 1.9. „kryterium wpływu zderzenia na głowę” (*Head Performance Criterion — HPC*) jest miarą maksymalnego przyspieszenia odczuwanego w czasie zderzenia, obliczoną dla określonego odcinka czasu. Kryterium, obliczane na podstawie wyników przebiegów czasowych przyspieszeniomierza, jest równe najwyższemu wynikowi następującego równania (ze zmiennymi t_1 i t_2):

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

W równaniu tym „a” jest przyspieszeniem uzyskanym jako wielokrotność „g”, natomiast „ t_1 ” i „ t_2 ” są dwoma momentami w czasie (wyrażonymi w sekundach) zmierzonymi podczas zderzenia, oznaczającymi początek i koniec zapisu, w którym wartość HPC jest maksymalna. Podczas obliczania wartości maksymalnej wartości HPC, dla których przedział czasowy ($t_1 - t_2$) jest większy niż 15 ms, są pomijane;

(1) Dz.U. L 267 z 19.10.1977, s. 1.

- 1.10. „promień krzywizny” oznacza promień łuku okręgu najbardziej zbliżonego do zaokrąglenia danej części składowej.
2. Wymaga się przeprowadzenia następujących badań pojazdów:
- 2.1. Badanie uderzenia modelu nogi w zderzak:
- Należy przeprowadzić jedno z następujących badań:
- a) uderzenie dolnej części modelu nogi w zderzak:
- Badanie przeprowadza się przy prędkości uderzenia 40 km/h. Maksymalny dynamiczny kąt zgięcia kolana nie przekracza 21,0°, maksymalne dynamiczne ścierające przemieszczenie kolana nie przekracza 6,0 mm, a przyspieszenie mierzone przy górnym końcu kości piszczelowej nie przekracza 200 g;
- b) uderzenie górnej części modelu nogi w zderzak:
- Badanie przeprowadza się przy prędkości uderzenia 40 km/h. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu nie przekracza 7,5 kN, a moment zginający impaktora nie przekracza 510 Nm.
- 2.2. Uderzenie górnej części modelu nogi w krawędź czołową maski:
- Badanie przeprowadza się przy prędkości uderzenia 40 km/h. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu nie powinna przekraczać możliwej wartości docelowej wynoszącej 5,0 kN, a moment zginający impaktora jest rejestrowany i porównywany z możliwą wartością docelową wynoszącą 300 Nm.
- Badanie to przeprowadza się jedynie w celach monitorowania; rejestruje się pełne wyniki.
- 2.3. Uderzenie modelu głowy dziecka/niskiego dorosłego w pokrywę maski:
- Badanie przeprowadza się przy prędkości uderzenia 35 km/h z wykorzystaniem impaktora o wadze 3,5 kg. HPC (kryterium wpływu uderzenia na głowę) nie przekracza 1 000 na 2/3 badanej powierzchni maski i 2 000 na pozostałej 1/3 badanej powierzchni maski.
- 2.4. Uderzenie modelu głowy dorosłego w szybę przednią:
- Badanie przeprowadza się przy prędkości uderzenia 35 km/h z wykorzystaniem impaktora o wadze 4,8 kg. HPC jest rejestrowane i porównywane z możliwą wartością docelową wynoszącą 1 000.
- Badanie to przeprowadza się jedynie w celach monitorowania; rejestruje się pełne wyniki.
3. Wymaga się przeprowadzenia następujących badań pojazdów:
- 3.1. Badanie uderzenia modelu nogi w zderzak:
- Należy przeprowadzić jedno z następujących badań:
- a) uderzenie dolnej części modelu nogi w zderzak:
- Badanie przeprowadza się przy prędkości uderzenia 40 km/h. Maksymalny dynamiczny kąt zgięcia kolana nie przekracza 19,0°, maksymalne dynamiczne ścierające przemieszczenie kolana nie przekracza 6,0 mm, a przyspieszenie mierzone przy górnym końcu kości piszczelowej nie przekracza 170 g.
- Ponadto producent może wybrać szerokość badanego zderzaka nieprzekraczającą ogółem 264 mm, przy przyspieszeniu mierzonym przy górnym końcu kości piszczelowej nieprzekraczającym 250 g;
- b) uderzenie górnej części modelu nogi w zderzak:
- Badanie przeprowadza się przy prędkości uderzenia 40 km/h. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu nie przekracza 7,5 kN, a moment zginający impaktora nie przekracza 510 Nm.

- 3.2. Uderzenie górnej części modelu nogi w krawędź czołową maski:
- Badanie przeprowadza się przy prędkości uderzenia 40 km/h. Chwilową sumę sił uderzenia w odniesieniu do czasu porównuje się z możliwą wartością maksymalną wynoszącą 5,0 kN, a moment zginający impaktora porównuje się z możliwą wartością maksymalną wynoszącą 300 Nm.
- Badanie to przeprowadza się jedynie w celach monitorowania; rejestruje się pełne wyniki.
- 3.3. Uderzenie modelu głowy dziecka/niskiego dorosłego w pokrywę maski:
- Badanie przeprowadza się przy prędkości uderzenia 35 km/h z wykorzystaniem impaktora o wadze 3,5 kg. HPC powinno spełniać wymogi pkt 3.5.
- 3.4. Uderzenie modelu głowy dorosłego w pokrywę maski:
- Badanie przeprowadza się przy prędkości uderzenia 35 km/h z wykorzystaniem impaktora o wadze 4,5 kg. HPC powinno spełniać wymogi pkt 3.5.
- 3.5. Zarejestrowane HPC nie może przekraczać 1 000 na 1/2 badanej powierzchni modelu głowy dziecka, a ponadto nie może przekraczać 1 000 na 2/3 łącznej badanej powierzchni modelu głowy dziecka i dorosłego. HPC dla pozostałej powierzchni nie może przekraczać 1 700 w odniesieniu do zarówno do modelu głowy dziecka, jak i dorosłego.
4. Wymaga się przeprowadzenia następujących badań pojazdów:
- 4.1. Badanie referencyjne w celu określenia punktu zadziałania systemu ABS.
- 4.2. Badanie sprawdzające, czy działanie systemu wspomagania hamulców jest wywoływane prawidłowo, w sposób powodujący maksymalne wyhamowywanie pojazdu.
5. Wymaga się przeprowadzenia następujących badań przedniego układu zabezpieczającego:
- 5.1. Należy przeprowadzić jedno z następujących badań z wykorzystaniem modelu nogi zgodnie z pkt 5.1.1 lub 5.1.2:
- 5.1.1. Uderzenie dolnej części modelu nogi w przedni układ zabezpieczający:
- Wszystkie badania przeprowadza się przy prędkości uderzenia 40 km/h.
- 5.1.1.1. W przypadku przednich układów zabezpieczających zatwierdzonych do montażu w pojazdach, które spełniają wymogi sekcji 2 maksymalny dynamiczny kąt zgięcia kolana nie przekracza 21,0°, maksymalne dynamiczne ścierające przemieszczenie kolana nie przekracza 6,0 mm, a przyspieszenie mierzone przy górnym końcu kości piszczelowej nie przekracza 200 g.
- 5.1.1.2. W przypadku przednich układów zabezpieczających zatwierdzonych do montażu w pojazdach, które spełniają wymogi sekcji 3, maksymalny dynamiczny kąt zgięcia kolana nie przekracza 19,0°, maksymalne dynamiczne ścierające przemieszczenie kolana nie przekracza 6,0 mm, a przyspieszenie mierzone przy górnym końcu kości piszczelowej nie przekracza 170 g.
- 5.1.1.3. W przypadku przednich układów zabezpieczających zatwierdzonych do montażu wyłącznie w pojazdach, które są niezgodne z przepisami sekcji 2 lub 3, wymogi w zakresie przeprowadzania badań określone w pkt 5.1.1.1 i 5.1.1.2 można zastąpić wymogami w zakresie badań określonymi w pkt 5.1.1.3.1 lub w pkt 5.1.1.3.2.
- 5.1.1.3.1. Maksymalny dynamiczny kąt zgięcia kolana nie przekracza 24,0°, maksymalne dynamiczne ścierające przemieszczenie kolana nie przekracza 7,5 mm, a przyspieszenie mierzone przy górnym końcu kości piszczelowej nie przekracza 215 g.
- 5.1.1.3.2. Należy przeprowadzić dwa badania pojazdu — jedno z zamontowanym przednim układem zabezpieczającym, a drugie bez tego układu. Każdą parę badań przeprowadza się w równorzędnym otoczeniu, uzgodnionym z właściwym organem udzielającym homologacji. Rejestruje się maksymalne wartości dynamicznego kąta zgięcia kolana, dynamicznego ścierającego przemieszczenia kolana oraz przyspieszenia mierzonego przy górnym końcu kości piszczelowej. Wartość zarejestrowana dla pojazdu wyposażonego w przedni układ zabezpieczający nie może nigdy przekraczać 90 % wartości zarejestrowanej w przypadku pojazdu niewyposażonego w taki układ.

- 5.1.2. Uderzenie górnej części modelu nogi w przedni układ zabezpieczający:
- Wszystkie badania przeprowadza się przy prędkości uderzenia 40 km/h.
- 5.1.2.1. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu nie przekracza 7,5 kN, a moment zginający impaktora nie przekracza 510 Nm.
- 5.1.2.2. W przypadku przednich układów zabezpieczających zatwierdzonych do montażu wyłącznie w pojazdach, które są niezgodne z przepisami sekcji 2 lub 3, wymogi w zakresie przeprowadzania badań określone w pkt 5.1.2.1 można zastąpić wymogami w zakresie badań określonymi w pkt 5.1.2.2.1 lub w pkt 5.1.2.2.2.
- 5.1.2.2.1. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu nie przekracza możliwego poziomu 9,4 kN, a moment zginający udaru do badań nie przekracza 640 Nm.
- 5.1.2.2.2. Należy przeprowadzić dwa badania pojazdu — jedno z zamontowanym przednim układem zabezpieczającym, a drugie bez tego układu. Każdą parę badań przeprowadza się w równorzędnym otoczeniu, uzgodnionym z właściwym organem udzielającym homologacji. Rejestruje się wartości chwilowej sumy sił uderzenia oraz moment zginający impaktora. Wartość zarejestrowana dla pojazdu wyposażonego w przedni układ zabezpieczający nie może nigdy przekraczać 90 % wartości zarejestrowanej w przypadku pojazdu niewyposażonego w taki układ.
- 5.2. Uderzenie górnej części modelu nogi w krawędź czołową przedniego układu zabezpieczającego
- Badanie przeprowadza się przy prędkości uderzenia 40 km/h. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu, działająca na górną i dolną część impaktora, nie powinna przekraczać możliwej wartości docelowej wynoszącej 5,0 kN, a moment zginający impaktora nie powinien przekraczać możliwej wartości docelowej wynoszącej 300 Nm. Oba wyniki są rejestrowane do celów monitorowania.
- 5.3. Uderzenie modelu głowy dziecka/niskiego dorosłego w przedni układ zabezpieczający
- Badanie to wykonuje się przy prędkości 35 km/h, przy pomocy impaktora o wadze 3,5 kg z wykorzystaniem modelu głowy dziecka/niskiej osoby dorosłej. HPC, obliczone na podstawie wyników przebiegów czasowych przyspieszeniomierza, w żadnym przypadku nie może przekroczyć 1 000.
6. Przepisy dotyczące konstrukcji i montażu przedniego układu zabezpieczającego:
- 6.1. Poniższe wymogi odnoszą się w równym stopniu do przednich układów zabezpieczających jako wyposażenie zamontowane w nowych pojazdach i do przednich układów zabezpieczających, które mają być rozprowadzane jako oddzielne jednostki techniczne do zamocowania w określonych pojazdach.
- 6.1.1. Części składowe przedniego układu zabezpieczającego muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby promień krzywizny wszystkich sztywnych powierzchni, z którymi może mieć styczność kula o promieniu 100 mm, wynosił nie mniej niż 5 mm.
- 6.1.2. Całkowita masa przedniego układu zabezpieczającego, łącznie ze wszystkimi wspornikami i łącznikami, nie może przekraczać 1,2 % maksymalnej masy pojazdu, dla którego układ został zaprojektowany, z uwzględnieniem górnej granicy wynoszącej 18 kg.
- 6.1.3. Odległość przedniego układu zabezpieczającego zamocowanego w pojeździe od linii odniesienia krawędzi czołowej maski nie może być większa niż 50 mm.
- 6.1.4. Przedni układ zabezpieczający nie może powodować zwiększenia szerokości pojazdu, na którym jest zamocowany. Jeżeli całkowita szerokość przedniego układu zabezpieczającego przekracza 75 % szerokości pojazdu, końcówki układu muszą być odwrócone w kierunku powierzchni zewnętrznej w celu zmniejszenia do minimum ryzyka zakleszczenia. Wymóg ten uważa się za spełniony, jeżeli przedni układ zabezpieczający znajduje się w zagłębieniu lub stanowi integralną część nadwozia, lub jeżeli końcówka układu jest odwrócona w taki sposób, aby nie było styczności pomiędzy nim i kulą o średnicy 100 mm, a prześwit pomiędzy końcówką układu i otaczającym nadwoziem nie przekracza 20 mm.
- 6.1.5. Z zastrzeżeniem pkt 6.1.4, prześwit pomiędzy częściami składowymi przedniego układu zabezpieczającego i właściwą powierzchnią zewnętrzną nie może przekraczać 80 mm. Miejscowe nieciągłości w ogólnym zarysie bryły nadwozia (takie jak szczeliny w okratowaniu, wlotach powietrza itp.) nie są uwzględniane.
- 6.1.6. W jakiegokolwiek płaszczyźnie poprzecznej pojazdu, w celu zachowania funkcji zderzaka pojazdu, odległość wzdłużna pomiędzy najbardziej wysuniętą do przodu częścią zderzaka i najbardziej wysuniętą do przodu częścią przedniego układu zabezpieczającego nie może przekraczać 50 mm.
- 6.1.7. Przedni układ zabezpieczający nie może ograniczać w sposób znaczący skuteczności zderzaka. Wymóg ten uważa się za spełniony, jeżeli na zderzak zachodzą nie więcej niż dwie pionowe części składowe oraz jeżeli nie zachodzi na niego żadna z poziomych części składowych przedniego układu zabezpieczającego.

- 6.1.8. Przedni układ zabezpieczający nie może być nachylony ku przodowi w stosunku do płaszczyzny pionowej. Górne elementy przedniego układu zabezpieczającego nie mogą być wydłużone do góry lub do tyłu (w kierunku szyby przedniej) o więcej niż 50 mm w stosunku do linii odniesienia krawędzi czołowej maski przy zdjętym przednim układzie zabezpieczającym.
 - 6.1.9. Zamontowanie przednich układów zabezpieczających nie może mieć wpływu na spełnianie wymogów określonych w homologacji typu pojazdu.
 7. W drodze odstępstwa od sekcji 2, 3 i 5 właściwy organ udzielający homologacji może uznać, że wymogi odnoszące się do któregośkolwiek z określonych w nich badań spełnia równoważne badanie przeprowadzone zgodnie z wymogami odnoszącymi się do innego badania określonego w niniejszym załączniku.
-

ZAŁĄCZNIK II

Wzór przedkładanego przez producenta dokumentu informacyjnego

Część 1

Dokument informacyjny dotyczący homologacji typu WE pojazdu w odniesieniu do ochrony pieszych

Część 2

Dokument informacyjny dotyczący homologacji typu WE pojazdu w odniesieniu do zamocowania w nim przedniego układu zabezpieczającego

Część 3

Dokument informacyjny dotyczący homologacji typu WE przedniego układu zabezpieczającego, który ma być rozprawiany jako oddzielna jednostka techniczna.

CZĘŚĆ 1

WZÓR

Dokument informacyjny nr ... dotyczący homologacji typu WE pojazdu w odniesieniu do ochrony pieszych

Następujące informacje, jeśli mają zastosowanie, dostarczone są w trzech egzemplarzach wraz ze spisem treści. Rysunki, w odpowiedniej skali i dostatecznie szczegółowe, dostarczane są w formacie A4 lub w skrószycie formatu A4. Zdjęcia, jeśli zostały załączone, są dostatecznie szczegółowe.

Jeśli układy, części lub oddzielne jednostki techniczne są sterowane elektronicznie, przedstawia się informacje dotyczące ich działania.

0. DANE OGÓLNE

0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):

0.2. Typ:

0.2.1. Nazwa(-y) handlowa(-e) (jeśli jest (są) dostępna(-e)):

0.3. Środki identyfikacji typu, jeśli są zaznaczone na pojeździe ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1. Położenie tego oznaczenia:

0.4. Kategoria pojazdu ^(c):

0.5. Nazwa i adres producenta:

0.8. Nazwa(-y) i adres(-y) montowni:

0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeżeli jest):

1. OGÓLNE CECHY KONSTRUKCYJNE POJAZDU

1.1. Zdjęcia i/lub rysunki pojazdu reprezentatywnego:

1.6. Położenie i układ silnika:

9. NADWOZIE

9.1. Typ nadwozia:

9.2. Zastosowane materiały i metody wykonania:

9.2.3. Ochrona pieszych

9.2.3.1. Należy złożyć szczegółowy opis, w tym również zdjęcia i/lub rysunki pojazdu odnoszące się do struktury, wymiarów, właściwych linii odniesienia i materiałów, z których wykonana jest przednia część pojazdu (wewnętrzna i zewnętrzna). Opis ten zawiera szczegółowe informacje o wszelkich zainstalowanych systemach ochrony czynnej.

CZĘŚĆ 2

WZÓR

Dokument informacyjny nr ... dotyczący homologacji typu pojazdu WE w odniesieniu do zamocowania w nim przedniego układu zabezpieczającego

Następujące informacje, jeśli mają zastosowanie, dostarczone są w trzech egzemplarzach wraz ze spisem treści. Rysunki, w odpowiedniej skali i dostatecznie szczegółowe, dostarczane są w formacie A4 lub w skoroszycie formatu A4. Zdjęcia, jeśli zostały załączone, są dostatecznie szczegółowe.

Jeżeli układy, części lub oddzielne jednostki techniczne są sterowane elektronicznie, dostarcza się informacje dotyczące ich działania.

0. DANE OGÓLNE
 - 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
 - 0.2. Typ:
 - 0.2.1. Nazwa(-y) handlowa(-e) (jeśli jest (są) dostępna(-e)):
 - 0.3. Środki identyfikacji typu, jeśli są zaznaczone na pojeździe ^(b) ⁽¹⁾:
 - 0.3.1. Położenie tego oznaczenia:
 - 0.4. Kategoria pojazdu ^(c):
 - 0.5. Nazwa i adres producenta:
 - 0.7. Położenie i metoda zamocowania znaku homologacji typu WE:
 - 0.8. Nazwa(-y) i adres(-y) montowni:
 - 0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeśli istnieje):
1. OGÓLNE CECHY KONSTRUKCYJNE POJAZDU
 - 1.1. Zdjęcia i/lub rysunki pojazdu reprezentatywnego:
2. MASY I WYMIARY: (w kg i mm) (w stosownych przypadkach odnieść się do rysunków)
 - 2.8. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita podana przez producenta:
 - 2.8.1. Rozkład tej masy na osiach (maks. i min.):
9. NADWOZIE
 - 9.1. Typ nadwozia:
 - 9.24. Przedni układ zabezpieczający
 - 9.24.1. Schemat ogólny (rysunki lub zdjęcia) wskazujący położenie i zamocowanie przednich układów zabezpieczających:

- 9.24.2. W stosownych przypadkach rysunki lub zdjęcia elementów takich jak kratki wlotu powietrza, kratki chłodnicy, elementy ozdobne, plakietki, emblematy i wgłębienia oraz wszystkie inne elementy wystające i części powierzchni zewnętrznej, które mogą być uznane za krytyczne (np. urządzenia oświetleniowe). Jeżeli znaczenie części wymienionych w pierwszym zdaniu nie jest krytyczne, dla celów dokumentacyjnych można je zastąpić zdjęciami do których, jeżeli to konieczne, dołącza się szczegółowe wymiary i/lub tekst:
- 9.24.3. Wyczerpujące informacje dotyczące wymaganych mocowań oraz pełna instrukcja montażu, łącznie z wymogami dotyczącymi momentu dokręcania:
- 9.24.4. Rysunek zderzaków:
- 9.24.5. Rysunek linii podłogi w przedniej części pojazdu:

CZĘŚĆ 3

WZÓR

Dokument informacyjny nr ... dotyczący homologacji typu WE przedniego układu zabezpieczającego, który ma być rozprowadzany jako oddzielna jednostka techniczna

Następujące informacje, jeśli mają zastosowanie, dostarczone są w trzech egzemplarzach wraz ze spisem treści. Rysunki, w odpowiedniej skali i dostatecznie szczegółowe, dostarczane są w formacie A4 lub w skrószycie formatu A4. Zdjęcia, jeśli zostały załączone, są dostatecznie szczegółowe.

Jeżeli układy, części lub oddzielne jednostki techniczne są sterowane elektronicznie, dostarcza się informacje dotyczące ich działania.

0. DANE OGÓLNE

0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):

0.2. Typ:

0.2.1. Nazwa(-y) handlowa(-e) (jeśli jest (są) dostępna(-e)):

0.5. Nazwa i adres producenta:

0.7. Położenie i metoda zamocowania znaku homologacji typu WE:

0.8. Nazwa(-y) i adres(-y) montowni:

0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeśli istnieje):

1. OPIS URZĄDZENIA

1.1. Szczegółowy opis techniczny (zawierający zdjęcia lub rysunki):

1.2. Instrukcja montażu i zamocowania, łącznie z wymaganymi momentami dokręcania:

1.3. Zestawienie typów pojazdów, w których układ może być zamontowany:

1.4. Ograniczenia dotyczące stosowania i warunki instalowania:

^(b) Jeśli środki identyfikacji typu zawierają znaki niemające znaczenia dla opisu typów pojazdu, części składowych lub oddzielnych jednostek technicznych, których dotyczą powyższe informacje, znaki te przedstawia się w dokumentacji symbolem „?” (np. ABC??123??).

^(c) Sklasyfikowane zgodnie z definicjami wyszczególnionymi w sekcji A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić (w niektórych przypadkach, jeśli zastosowanie ma więcej niż jedna pozycja, skreślenia nie są konieczne).

ZAŁĄCZNIK III

Wzory świadectw homologacji typu WE

Część 1

Świadectwo homologacji typu WE dotyczące homologacji typu pojazdu w odniesieniu do ochrony pieszych

Część 2

Świadectwo homologacji typu WE dotyczące homologacji typu pojazdu WE w odniesieniu do zamocowania w nim przedniego układu zabezpieczającego

Część 3

Świadectwo homologacji typu WE dotyczące homologacji typu przednich układu zabezpieczającego, który ma być rozprawdzany jako oddzielna jednostka techniczna

CZĘŚĆ 1

WZÓR

Maksymalny format: A4 (210 × 297 mm)

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU WE

Pieczęć organu udzielającego homologacji typu WE

Komunikat dotyczący

- świadectwa homologacji typu WE ⁽¹⁾
- rozszerzenia homologacji typu WE ⁽¹⁾
- odmowy homologacji typu WE ⁽¹⁾
- cofnięcia homologacji typu WE ⁽¹⁾

typu pojazdu w odniesieniu do ochrony pieszych

w odniesieniu do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. wdrożonego ...

ostatnio zmienionego rozporządzeniem (WE) nr .../... ⁽²⁾

Numer homologacji typu WE:

Powód przedłużenia:

SEKCJA I

- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
- 0.2. Typ:
 - 0.2.1. Nazwa(-y) handlowa(-e) (jeśli jest (są) dostępna(-e)):
- 0.3. Oznaczenie typu, jeżeli pojazd jest oznaczony ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Położenie tego oznaczenia:
- 0.4. Kategoria pojazdu ⁽⁴⁾:
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
- 0.8. Nazwa(-y) i adres(-y) montowni:
- 0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeżeli istnieje):

SEKCJA II

1. Dodatkowe informacje (w stosownych przypadkach) (zob. dodatek)
2. Służba techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań:
3. Data sprawozdania z badania:
4. Numer sprawozdania z badania:

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

⁽²⁾ Proszę wstawić numer rozporządzenia zmieniającego.

⁽³⁾ Jeśli sposób identyfikacji typu zawiera znaki niemające znaczenia dla opisu typu pojazdu, części lub oddzielnego zespołu technicznego, objętych tym dokumentem informacyjnym dotyczącym homologacji typu, znaki te przedstawia się w dokumentacji symbolem „?” (np. ABC??123??).

⁽⁴⁾ Zgodnie z definicją zawartą w sekcji A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

5. Uwagi (o ile są) (zob. dodatek):
6. Miejsce:
7. Data:
8. Podpis:

Załączone dokumenty: Materiały informacyjne.
Sprawozdanie z badań.

Dodatek do świadectwa homologacji typu WE nr ... dotyczący homologacji typu pojazdu
w odniesieniu do ochrony pieszych w odniesieniu do rozporządzenia (WE)
nr 78/2009

1. Informacje dodatkowe
- 1.1. Krótki opis typu pojazdu dotyczący jego budowy, wymiarów, linii i materiałów składowych:
- 1.2. Umieszczenie silnika: przód/tył/środek ⁽¹⁾
- 1.3. Napęd: na przednie koła — na tylne koła ⁽¹⁾
- 1.4. Masa pojazdu poddawanego badaniu (określona zgodnie z ppkt 1.7 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 78/2009):
- Oś przednia:
 - Oś tylna:
 - Razem:
- 1.5. Wyniki badania zgodnie z wymogami załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 78/2009:
- 1.5.1. Wyniki badania sekcji 2:

Badanie	Zarejestrowana wartość		Zaliczone/ niezaliczone ⁽¹⁾
Uderzenie dolnej części modelu nogi w zderzak (jeśli przeprowadzono badanie)	Kąt zgięcia	..... stopni	
	Przemieszczenie ścierające	..... mm	
	Przyspieszenie na kości piszczelowej	..... g	
Uderzenie górnej części modelu nogi w zderzak (jeśli przeprowadzono badanie)	Suma sił uderzenia	..... kN	
	Moment zginający	..... Nm	
Uderzenie górnej części modelu nogi w krawędź czołową maski	Suma sił uderzenia	..... kN	⁽²⁾
	Moment zginający	..... Nm	⁽²⁾
Uderzenie modelu głowy dziecka/niskiego dorosłego (3,5 kg) w pokrywą maski	Wartości HPC w strefie A (12 wyników ⁽³⁾)		
	Wartości HPC w strefie B (6 wyników ⁽³⁾)		
Uderzenie modelu głowy dorosłego (4,8 kg) w szybę przednią	Wartości HPC (5 wyników ⁽³⁾)		⁽²⁾

⁽¹⁾ Zgodnie z wartościami określonymi w sekcji 2 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 78/2009.

⁽²⁾ Jedynie w celach monitorowania.

⁽³⁾ Zgodnie z [przepisami wykonawczymi] Komisji.

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

1.5.2. Wyniki badania sekcji 3:

Badanie	Zarejestrowana wartość		Zaliczone/ niezaliczone ⁽¹⁾
Uderzenie dolnej części modelu nogi w zderzak (jeśli przeprowadzono badanie)	Kąt zgięcia	..... stopni	
	Przemieszczenie ścierające	..... mm	
	Przyspieszenie na kości piszczelowej	..... g	
Uderzenie górnej części modelu nogi w zderzak (jeśli przeprowadzono badanie)	Suma sił uderzenia	..... kN	
	Moment zginający	..... Nm	
Uderzenie górnej części modelu nogi w krawędź czołową maski	Suma sił uderzenia	..... kN	⁽²⁾
	Moment zginający	..... Nm	⁽²⁾
Uderzenie modelu głowy dziecka/niskiego dorosłego (3,5 kg) w pokrywę maski	Wartości HPC (9 wyników ⁽³⁾)		
Uderzenie modelu głowy dorosłego (4,5 kg) w pokrywę maski	Wartości HPC (9 wyników ⁽³⁾)		

⁽¹⁾ Zgodnie z wartościami określonymi w sekcji 3 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 78/2009.

⁽²⁾ Jedynie w celach monitorowania.

⁽³⁾ Zgodnie z [przepisami wykonawczymi] Komisji.

Uwagi: (np. obowiązujące w stosunku do pojazdów z układem kierowniczym lewostronnym i prawostronnym).

1.5.3. Wymogi sekcji 4:

Przedłożone szczegółowe informacje dotyczące systemu wspomagania hamulców ⁽¹⁾ .	
Uwagi ⁽²⁾ :	

⁽¹⁾ Podać szczegółowe informacje dotyczące sposobu działania systemu.

⁽²⁾ Podać szczegółowe informacje dotyczące badań przeprowadzonych w celu zweryfikowania systemu.

CZĘŚĆ 2

WZÓR

Maksymalny format: A4 (210 × 297 mm)

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU WE

Pieczeń organu udzielającego homologacji typu WE
--

Komunikat dotyczący

- świadectwa homologacji typu WE ⁽¹⁾
- rozszerzenia homologacji typu WE ⁽¹⁾
- odmowy homologacji typu WE ⁽¹⁾
- cofnięcia homologacji typu WE ⁽¹⁾

typu pojazdu w odniesieniu do zamocowania w nim przedniego układu zabezpieczającego

w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 78/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 stycznia 2009 r. wdrożonego ...

ostatnio zmienionego rozporządzeniem (WE) nr .../... ⁽²⁾

Numer homologacji typu WE:

Powód przedłużenia:

SEKCJA I

- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
- 0.2. Typ:
 - 0.2.1. Nazwa(-y) handlowa(-e) (jeśli jest (są) dostępna(-e)):
- 0.3. Oznaczenie typu, jeżeli pojazd jest oznaczony ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Położenie tego oznaczenia:
- 0.4. Kategoria pojazdu ⁽⁴⁾:
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
- 0.7. Położenie i metoda zamocowania znaku homologacji typu WE:
- 0.8. Adres(-y) montowni:
- 0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeżeli istnieje):

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

⁽²⁾ Proszę wstawić numer rozporządzenia zmieniającego.

⁽³⁾ Jeśli sposób identyfikacji typu zawiera znaki niemające znaczenia dla opisu typu pojazdu, części lub oddzielnego zespołu technicznego, objętych tym dokumentem informacyjnym dotyczącym homologacji typu, znaki te przedstawia się w dokumentacji symbolem „?” (np. ABC??123??).

⁽⁴⁾ Zgodnie z definicją zawartą w sekcji A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

SEKCJA II

1. Dodatkowe informacje (w stosownych przypadkach): zob. dodatek
2. Służba techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań:
3. Data sprawozdania z badania:
4. Numer sprawozdania z badania:
5. Uwagi (o ile są): zob. dodatek
6. Miejsce:
7. Data:
8. Podpis:

Załączone dokumenty: Materiały informacyjne.
Sprawozdanie z badań.

Dodatek do świadectwa homologacji typu WE nr ... dotyczący homologacji typu pojazdu
WE w odniesieniu do zamocowania w nim przedniego układu zabezpieczającego
w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 78/2009

1. Dodatkowe informacje (o ile są):
2. Uwagi:
3. Wyniki badania zgodnie z wymogami sekcji 5 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 78/2009

Badanie	Zarejestrowana wartość		Zaliczone/ niezaliczone
Uderzenie dolnej części modelu nogi w przedni układ zabezpieczający — 3 pozycje badania (jeśli przeprowadzono badanie)	Kąt zgięcia	..... stopni	
	Przemieszczenie ścierające	..... mm	
	Przyspieszenie na kości piszczelowej	..... g	
Uderzenie górnej części modelu nogi w przedni układ zabezpieczający — 3 pozycje badania (jeśli przeprowadzono badanie)	Suma sił uderzenia	..... kN	
	Moment zginający	..... Nm	
Uderzenie górnej części modelu nogi w krawędź czołową przedniego układu zabezpieczającego — 3 pozycje badania (tylko monitorowanie)	Suma sił uderzenia	..... kN	
	Moment zginający	Nm	
Uderzenie modelu głowy dziecka/niskiej osoby dorosłej (3,5 kg) w przedni układ zabezpieczający	Wartości HPC (co najmniej 3 wartości)		

CZĘŚĆ 3

WZÓR

Maksymalny format: A4 (210 × 297 mm)

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU WE

Pieczeń organu udzielającego homologacji typu WE

Komunikat dotyczący

- świadectwa homologacji typu WE ⁽¹⁾
- rozszerzenia homologacji typu WE ⁽¹⁾
- odmowy homologacji typu WE ⁽¹⁾
- cofnięcia homologacji typu WE ⁽¹⁾

typu przedniego układu zabezpieczającego, który ma być rozprowadzany jako oddzielna jednostka techniczna

w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 78/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 stycznia 2009 r. wdrożonego ...

ostatnio zmienionego rozporządzeniem (WE) nr .../... ⁽²⁾

Numer homologacji typu WE:

Powód przedłużenia:

SEKCJA I

- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
- 0.2. Typ:
- 0.3. Sposób identyfikacji typu, jeżeli jest oznaczony na przednim układzie zabezpieczającym ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Położenie tego oznaczenia:
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
- 0.7. Położenie i metoda zamocowania znaku homologacji typu WE:
- 0.8. Nazwa(-y) i adres(-y) montowni:
- 0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeżeli istnieje):

SEKCJA II

1. Dodatkowe informacje: zob. dodatek
2. Służba techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań:
3. Data sprawozdania z badania:

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

⁽²⁾ Proszę wstawić numer rozporządzenia zmieniającego.

⁽³⁾ Jeśli sposób identyfikacji typu zawiera znaki niemające znaczenia dla opisu typu pojazdu, części lub oddzielnego zespołu technicznego, objętych tym dokumentem informacyjnym dotyczącym homologacji typu, znaki te przedstawia się w dokumentacji symbolem „?” (np. ABC??123??).

4. Numer sprawozdania z badania:
5. Uwagi (o ile są): zob. dodatek
6. Miejsce:
7. Data:
8. Podpis:

Załączone dokumenty: Materiały informacyjne.
Sprawozdanie z badań.

Dodatek do świadectwa homologacji typu WE nr ... dotyczący homologacji typu
przedniego układu zabezpieczającego, który ma być rozprowadzany jako oddzielna
jednostka techniczna w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 78/2009

1. Informacje dodatkowe
 - 1.1. Sposób mocowania:
 - 1.2. Instrukcja montażu i zamocowania:
 - 1.3. Lista pojazdów, w których może zostać zamontowany przedni układ zabezpieczający, wszelkie ograniczenia dotyczące stosowania oraz warunki montażu:
.....
2. Uwagi:
3. Wyniki badania zgodnie z wymogami sekcji 5 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 78/2009

Badanie	Zarejestrowana wartość		Zaliczone/ niezaliczone
Uderzenie dolnej części modelu nogi w przedni układ zabezpieczający — 3 pozycje badania (jeśli przeprowadzono badanie)	Kąt zgięcia	..... stopni	
	Przemieszczenie ścierające	..... mm	
	Przyspieszenie na kości piszczelowej	..... g	
Uderzenie górnej części modelu nogi w przedni układ zabezpieczający — 3 pozycje badania (jeśli przeprowadzono badanie)	Suma sił uderzenia	..... kN	
	Moment zginający	..... Nm	
Uderzenie górnej części modelu nogi w krawędź czołową przedniego układu zabezpieczającego — 3 pozycje badania (tylko monitorowanie)	Suma sił uderzenia	..... kN	
	Moment zginający	Nm	
Uderzenie modelu głowy dziecka/niskiej osoby dorosłej (3,5 kg) w przedni układ zabezpieczający	Wartości HPC (co najmniej 3 wartości)		

ZAŁĄCZNIK IV

ZNAK HOMOLOGACJI TYPU WE

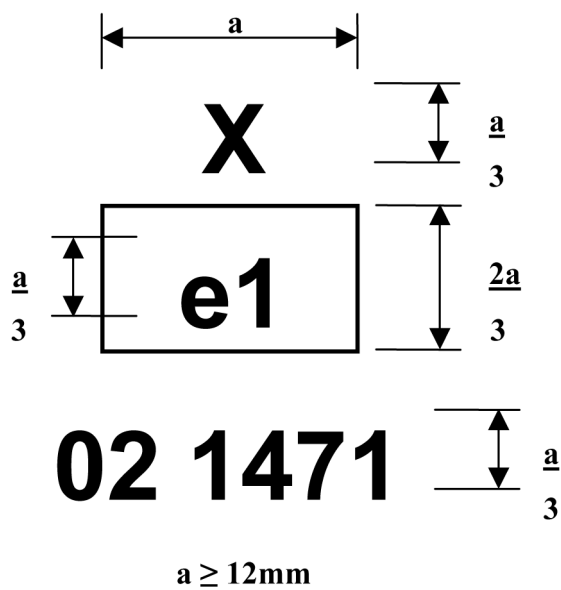
1. Powyższy znak składa się z:
 - 1.1. prostokąta otaczającego małą literę „e”, po której następuje numer lub litera(-y) wyróżniające państwo członkowskie, które przyznało homologację WE:

—	1	dla Niemiec
—	2	dla Francji
—	3	dla Włoch
—	4	dla Niderlandów
—	5	dla Szwecji
—	6	dla Belgii
—	7	dla Węgier
—	8	dla Republiki Czeskiej
—	9	dla Hiszpanii
—	11	dla Zjednoczonego Królestwa
—	12	dla Austrii
—	13	dla Luksemburga
—	17	dla Finlandii
—	18	dla Danii
—	19	dla Rumunii
—	20	dla Polski
—	21	dla Portugalii
—	23	dla Grecji
—	24	dla Irlandii
—	26	dla Słowenii
—	27	dla Słowacji
—	29	dla Estonii
—	32	dla Łotwy
—	34	dla Bułgarii
—	36	dla Litwy
—	49	dla Cypru
—	50	dla Malty
 - 1.2. umieszczonego obok prostokąta „podstawowego numeru homologacji” zawartego w sekcji 4 numeru homologacji typu, o którym mowa w załączniku VII do dyrektywy 2007/46/WE, poprzedzonego dwiema cyframi oznaczającymi numer porządkowy przyporządkowany ostatnim (w dniu udzielenia homologacji typu WE) istotnym technicznym zmianom w rozporządzeniu. Numerem porządkowym dla niniejszego rozporządzenia jest 02.
 - 1.3. Następujące dodatkowe litery umieszcza się powyżej prostokąta:
 - 1.3.1. „A”, która oznacza, że przedni układ zabezpieczający został zatwierdzony zgodnie z wymogami pkt 5.1.1.1 załącznika I i można go montować w pojazdach, które spełniają wymogi sekcji 2 załącznika I.
 - 1.3.2. „B”, która oznacza, że przedni układ zabezpieczający został zatwierdzony zgodnie z wymogami pkt 5.1.1.2 załącznika I i można go montować w pojazdach, które spełniają wymogi sekcji 3 załącznika I.

- 1.3.3. „X”, która oznacza, że przedni układ zabezpieczający został dopuszczony do badania impaktorem z zastosowaniem modelu nogi, na które zezwala pkt 5.1.1.3 lub 5.1.2.2 załącznika I, i można go montować wyłącznie w pojazdach, które nie spełniają wymogów sekcji 2 lub 3 załącznika I.
 - 1.4. Znak homologacji typu WE jest czytelny, nieusuwalny i wyraźnie widoczny po umieszczeniu go na pojeździe.
 - 1.5. Przykładowy znak homologacji znajduje się w dodatku do niniejszego załącznika.
-

Dodatek

Przykład znaku homologacji typu WE



Urządzenie oznaczone zamieszczonym powyżej znakiem homologacji typu WE jest przednim układem zabezpieczającym homologowanym w Niemczech (e1) zgodnie z niniejszym rozporządzeniem (02), a jego podstawowy numer homologacji to 1471.

Litera „X” oznacza, że dany przedni układ zabezpieczający został dopuszczony do badania impaktorem z zastosowaniem modelu nogi, na które zezwala albo pkt 5.1.1.3, albo pkt 5.1.2.2 załącznika I.

ZAŁĄCZNIK V

Zmiany dyrektywy 2007/46/WE

W dyrektywie 2007/46/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I sekcja 9.24 otrzymuje brzmienie:

„9.24. Przedni układ zabezpieczający

9.24.1. Schemat ogólny (rysunki lub zdjęcia) wskazujący położenie i zamocowanie przednich układów zabezpieczających:

9.24.2. W stosownych przypadkach rysunki lub zdjęcia elementów takich, jak kratki wlotu powietrza, kratki chłodnicy, elementy ozdobne, plakietki, emblematy i wgłębienia oraz wszystkie inne elementy wystające i części powierzchni zewnętrznej, które mogą być uznane za krytyczne (np. urządzenia oświetleniowe). Jeżeli znaczenie części wymienionych w pierwszym zdaniu nie jest krytyczne, dla celów dokumentacyjnych można je zastąpić zdjęciami, do których, jeżeli to konieczne, dołącza się szczegółowe wymiary i/lub tekst:

9.24.3. Wyczerpujące informacje dotyczące wymaganych mocowań oraz pełna instrukcja montażu, łącznie z wymogami dotyczącymi momentu dokręcania:

9.24.4. Rysunek zderzaków:

9.24.5. Rysunek linii podłogi w przedniej części pojazdu.”;

2) w załączniku III część I pkt A sekcja 9.24 otrzymuje brzmienie:

„9.24. Przedni układ zabezpieczający

9.24.1. Schemat ogólny (rysunki lub zdjęcia) wskazujący położenie i zamocowanie przednich układów zabezpieczających:

9.24.3. Wyczerpujące informacje dotyczące wymaganych mocowań oraz pełna instrukcja montażu, łącznie z wymogami dotyczącymi momentu dokręcania.”;

3) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

a) w części I:

(i) pozycja 58 otrzymuje brzmienie:

„58. Ochrona pieszych	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009	L 35 z 4.2.2009, s. 1.	X			X								
-----------------------	--------------------------------	------------------------	---	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

(ii) skreśla się przypis 7;

(iii) skreśla się pozycję 60;

b) w dodatku:

(i) pozycja 58 otrzymuje brzmienie:

„58. Ochrona pieszych	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009	L 35 z 4.2.2009, s. 1.												N/D (*)
-----------------------	--------------------------------	------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---------

(*) Przedni układ zabezpieczający dostarczany wraz z pojazdem odpowiada wymogom rozporządzenia (WE) nr 78/2009, jest dostarczany z numerem homologacji i jest odpowiednio oznakowany.”;

(ii) skreśla się pozycję 60;

4) w dodatku do załącznika VI wprowadza się następujące zmiany:

a) pozycja 58 otrzymuje brzmienie:

„58.	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009”		
------	------------------	---------------------------------	--	--

b) skreśla się pozycję 60;

5) w załączniku XI wprowadza się następujące zmiany:

a) w dodatku 1:

(i) pozycja 58 otrzymuje brzmienie:

„58.	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009	X	N/D (*)						
------	------------------	--------------------------------	---	---------	--	--	--	--	--	--

(*) Przedni układ zabezpieczający dostarczany wraz z pojazdem odpowiada wymogom rozporządzenia (WE) nr 78/2009, jest dostarczany z numerem homologacji i jest odpowiednio oznakowany.”;

(ii) skreśla się pozycję 60;

b) w dodatku 2:

(i) pozycja 58 otrzymuje brzmienie:

„58.	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009	N/D			N/D”						
------	------------------	--------------------------------	-----	--	--	------	--	--	--	--	--	--

(ii) skreśla się pozycję 60;

c) w dodatku 3:

(i) pozycja 58 otrzymuje brzmienie:

„58.	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009								X”
------	------------------	--------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	----

(ii) skreśla się pozycję 60;

d) w dodatku 4:

(i) pozycja 58 otrzymuje brzmienie:

„58.	Ochrona pieszych	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009				N/D (*)						
------	------------------	--------------------------------	--	--	--	---------	--	--	--	--	--	--

(*) Przedni układ zabezpieczający dostarczany wraz z pojazdem odpowiada wymogom rozporządzenia (WE) nr 78/2009, jest dostarczany z numerem homologacji i jest odpowiednio oznakowany.”;

(ii) skreśla się pozycję 60.