

PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Dokument z posiedzenia

KOŃCOWY
A6-0053/2005

17.03.2005 r.

*****I**

SPRAWOZDANIE

w sprawie projektu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej używania systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi w pojazdach silnikowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 70/156/EWG (COM(2003)0586 – C5-0473/2003 – 2003/0226(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Ewa Hedkvist Petersen

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
większość oddanych głosów
- **I Procedura współpracy (pierwsze czytanie)
większość oddanych głosów
- **II Procedura współpracy (drugie czytanie)
*większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólne stanowisko
większość głosów ogólnej liczby deputowanych do PE by odrzucić
lub wprowadzić poprawki do wspólnego stanowiska*
- *** Procedura zgody
*większość głosów ogólnej liczby deputowanych do PE, za
wyjątkiem przypadków ujętych w art. 105, 107, 161 i 300 Traktatu
WE oraz w art. 7 Traktatu UE*
- ***I Procedura współdecyzji (pierwsze czytanie)
większość oddanych głosów
- ***II Procedura współdecyzji (drugie czytanie)
*większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólne stanowisko
wymagana większość głosów ogólnej liczby deputowanych do PE
by odrzucić lub wprowadzić poprawki do wspólnego stanowiska*
- ***III Procedura współdecyzji (trzecie czytanie)
większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólny projekt

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej przez Komisję.)

Poprawki do tekstu legislacyjnego

W poprawkach Parlamentu oznaczenia zaznaczone są wytłuszczonym drukiem i kursywą. Oznaczenia zwykłą kursywą są wskazówką dla służb technicznych, że proponowana jest, w celu opracowania tekstu końcowego, korekta elementów tekstu legislacyjnego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub brakujących w danej wersji językowej.) Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	5
EXPLANATORY STATEMENT	16
OPINIA KOMISJI RYNKU WEWNĘTRZNEGO I OCHRONY KONSUMENTÓW	19
PROCEDURA	33

PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie projektu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej używania systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi w pojazdach silnikowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 70/156/EWG (COM(2003)0586 – C5-0473/2003 – 2003/0226(COD))

(Procedura współdecyzji, pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając projekt Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2003)0586)¹,
 - uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 95 Traktatu WE, zgodnie z którymi projekt został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C5-0473/2003),
 - uwzględniając art. 51 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów (A6-0053/2005),
1. zatwierdza po poprawkach projekt Komisji;
 2. zwraca się do Komisji o ponowną konsultację, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego projektu lub zastąpienie go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawki Parlamentu

Poprawka 1

PUNKT UZASADNIENIA 3

(3) Konieczne jest ustanowienie wymogów dotyczących badań, konstrukcji i montażu, które będzie musiał spełniać każdy system ochrony przed uderzeniami czołowymi będący częścią oryginalnego wyposażenia pojazdu lub dostępny na rynku jako oddzielna jednostka techniczna

(3) Konieczne jest **kontrolowanie użycia systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi oraz** ustanowienie wymogów dotyczących badań, konstrukcji i montażu, które będzie musiał spełniać każdy system ochrony przed uderzeniami czołowymi będący częścią oryginalnego wyposażenia pojazdu lub dostępny na rynku jako oddzielna jednostka techniczna. **Badania muszą nakładać obowiązek projektowania**

¹ Dotychczas niepublikowany w Dzienniku Urzędowym.

systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi w sposób, który poprawi bezpieczeństwo pieszych i zmniejszy liczbę rannych w wypadkach.

Poprawka 2
PUNKT UZASADNIENIA 3 A (nowy)

*(3a) Powyższe wymagania powinny być także rozpatrywane w kontekście ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg oraz w odniesieniu do dyrektywy 2003/102/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 17 listopada 2003 r. odnoszącej się do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg przed i w razie zderzenia z pojazdem silnikowym i zmieniającej dyrektywę Rady 70/156/EWG *. Dyrektywa ta powinna być poddana przeglądowi w świetle dalszych badań i doświadczeń pozyskanych podczas pierwszych czterech lat po jej przyjęciu.*

** Dz.U L 321 z 76.12.2003, str. 15.*

Poprawka 3
PUNKT UZASADNIENIA 5 A (nowy)

(5a) Komisja powinna monitorować oddziaływanie niniejszej dyrektywy i składać sprawozdania Radzie i Parlamentowi Europejskiemu. Jeżeli za konieczne uzna się dalsze udoskonalenia w zakresie ochrony pieszych, Komisja powinna przedstawić propozycje zmian w niniejszej dyrektywie, stosownie do postępu technicznego.

Uzasadnienie

Autorka proponuje, aby w celu uniknięcia eliminacji z rynku tak zwanych „niesztynnych” systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi (które w rzeczywistości mogą sprawić, że przód samochodu będzie bardziej „przyjazny” dla pieszych w porównaniu przodem pozbawionym takiej ochrony) na tym etapie stosowano wymóg, aby systemy ochrony przed uderzeniami czołowymi odpowiadały wymaganiom dotyczącym badań przewidzianym w fazie I dyrektywy o ochronie pieszych. Następnie Komisja powinna monitorować oddziaływanie dyrektywy i w razie konieczności przedstawiać propozycje zmian w dyrektywie, zależnie od postępu technicznego.

Poprawka 4

PUNKT UZASADNIENIA 6 A (nowy)

:

(6a) Niniejsza dyrektywa jest częścią Europejskiego Programu Działań Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i może być uzupełniana przez środki krajowe mające na celu zakazanie lub ograniczenie użycia systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi już obecnych na rynku, przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy.

Poprawka 5

ARTYKUŁ 1

Niniejsza dyrektywa ***ustanawia*** techniczne wymagania dla homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi będącymi częścią oryginalnego wyposażenia pojazdu lub oddzielnymi jednostkami technicznymi

Niniejsza dyrektywa ***ma na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych przy pomocy środków zapewniających bezpieczeństwo bierne. Ustanawia ona*** techniczne wymagania dla homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi będącymi częścią oryginalnego wyposażenia pojazdu lub oddzielnymi jednostkami technicznymi.

Poprawka 6

ARTYKUŁ 2, PUNKT 2,

2) „oddzielna jednostka techniczna”

2) „oddzielna jednostka techniczna”

oznacza każde urządzenie określone w art. 2 dyrektywy 70/156/EWG i przeznaczone do montażu i używania w **pojazdach**.

oznacza każde urządzenie określone w art. 2 dyrektywy 70/156/EWG i przeznaczone do montażu i używania **w jednym lub wielu istniejących typach pojazdów silnikowych klasy M1 lub N1 (do 3,5 tony)**.

Uzasadnienie

Zob. załącznik I, ostatni ust. 1.1.

Poprawka ta wyjaśnia, że oddzielna jednostka techniczna może być dopuszczona wyłącznie dla określonego typu pojazdu lub typów pojazdów.

Aby ocenić stopień bezpieczeństwa systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi konieczne jest zrozumienie, jak ma się on do konkretnego pojazdu. Z tego względu stopień bezpieczeństwa systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi zależy od:

1. sposobu zamontowania go na pojeździe;
2. odstępów między nim a nadwoziem pojazdu.

Poprawka 7

ARTYKUŁ 3, USTĘP 1, WPROWADZENIE

1. Od dnia **1 października 2004 r.**, w odniesieniu do jakiegokolwiek nowego typu pojazdu wyposażonego w system ochrony przed uderzeniami czołowymi zgodny z wymogami wymienionymi w Załączniku I oraz w Załączniku II, Państwa Członkowskie, z przyczyn odnoszących się do systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi, nie mogą:

1. Od dnia **[dziewięć miesięcy po opublikowaniu niniejszej dyrektywy]**, w odniesieniu do jakiegokolwiek nowego typu pojazdu wyposażonego w system ochrony przed uderzeniami czołowymi zgodny z wymogami wymienionymi w Załączniku I oraz w Załączniku II, Państwa Członkowskie, z przyczyn odnoszących się do systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi, nie mogą:

Poprawka 8

ARTYKUŁ 3. USTĘP 2, WPROWADZENIE

2. Od dnia **1 października 2004 r.**, w

2. Od dnia **[dziewięć miesięcy po**

odniesieniu do jakiegokolwiek nowego typu systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi, udostępnionego jako oddzielna jednostka techniczna i zgodnego z wymogami wymienionymi w Załączniku I oraz w Załączniku II, Państwa Członkowskie nie mogą:

opublikowaniu niniejszej dyrektywy], w odniesieniu do jakiegokolwiek nowego typu systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi, udostępnionego jako oddzielna jednostka techniczna i zgodnego z wymogami wymienionymi w Załączniku I oraz w Załączniku II, Państwa Członkowskie nie mogą:

Poprawka 9
ARTYKUŁ 3, USTĘP 3

3. Od dnia **1 lipca 2005 r.** w odniesieniu do jakiegokolwiek typu pojazdu wyposażonego w system ochrony przed uderzeniami czołowymi lub typu systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi udostępnionego jako oddzielna jednostka techniczna, niezgodnego z wymogami wymienionymi w Załączniku I oraz w Załączniku II, Państwa Członkowskie odmawiają wydania homologacji typu WE lub też krajowej homologacji typu.

3. Od dnia *[dwanaście miesięcy po opublikowaniu niniejszej dyrektywy]* w odniesieniu do jakiegokolwiek typu pojazdu wyposażonego w system ochrony przed uderzeniami czołowymi lub typu systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi udostępnionego jako oddzielna jednostka techniczna, niezgodnego z wymogami wymienionymi w Załączniku I oraz w Załączniku II, Państwa Członkowskie odmawiają wydania homologacji typu WE lub też krajowej homologacji typu.

Poprawka 10
ARTYKUŁ 3, USTĘP 4, WPROWADZENIE

4. Od dnia **1 stycznia 2006 r.**, w odniesieniu do pojazdów niespełniających wymogów z zakresu systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi wymienionych w Załączniku I oraz w Załączniku II niniejszej dyrektywy, Państwa Członkowskie:

4. Od dnia *[osiemnaście miesięcy po opublikowaniu niniejszej dyrektywy]*, w odniesieniu do pojazdów niespełniających wymogów z zakresu systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi wymienionych w Załączniku I oraz w Załączniku II niniejszej dyrektywy, Państwa Członkowskie:

Poprawka 11
ARTYKUŁ 3, USTĘP 5

5. Od dnia **1 stycznia 2006 r.** wymogi Załącznika I oraz Załącznika II niniejszej dyrektywy z zakresu systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi, udostępnionych jako oddzielna jednostka techniczna, stosują się dla celów art. 7 ust. 2 dyrektywy 70/156/EWG.

5. Od dnia **[osiemnaście miesięcy po opublikowaniu niniejszej dyrektywy]** wymogi Załącznika I oraz Załącznika II niniejszej dyrektywy z zakresu systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi, udostępnionych jako oddzielna jednostka techniczna, stosują się dla celów art. 7 ust. 2 dyrektywy 70/156/EWG.

Poprawka 12
ARTYKUŁ 4, USTĘP 1

1. Szczegółowe wymagania techniczne związane z **badaniami przewidzianymi** w sekcji 3 Załącznika I niniejszej dyrektywy ustanawiane są przez Komisję przy udziale Komitetu powołanego na mocy postanowień art. 13 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG i zgodnie z procedurą określoną w art. 13 ust. 3 tejże dyrektywy.

1. Szczegółowe wymagania techniczne związane z **przewidzianym** w sekcji 3 Załącznika I niniejszej dyrektywy **przeprowadzaniem badań stacjonarnych elastycznych systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi przeznaczonych do sprzedaży jako akcesoria do pojazdów według standardów odpowiednich badań wprowadzonych dyrektywą 2003/102/WE** ustanawiane są przez Komisję przy udziale Komitetu powołanego na mocy postanowień art. 13 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG i zgodnie z procedurą określoną w art. 13 ust. 3 tejże dyrektywy.

Uzasadnienie

Co się tyczy elastycznych systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi absorbujących energię przeznaczonych do sprzedaży na rynku wtórnym, Komisja winna przyjąć zrewidowany projekt pod koniec pierwszego czytania, aby dodać do Załącznika I postanowienia dotyczące przeprowadzania badań stacjonarnych służących osiągnięciu standardu ochrony pieszych równorzędnego do tego z dyrektywy 2003/102/WE.

Poprawka 13
ARTYKUŁ 4 A (nowy)

Artykuł 4a

Najpóźniej z dniem [cztery lata i dziewięć miesięcy po opublikowaniu niniejszej dyrektywy], w związku z postępem technicznym i pozyskanym doświadczeniem, Komisja poddaje przeglądowi przepisy techniczne niniejszej dyrektywy oraz, w szczególności, warunki obowiązkowego badania górnej części nogi ze „zderzakiem” systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi, włączenia badania głowy dorosłego z systemem ochrony przed uderzeniami czołowymi oraz specyfikacji badania głowy dziecka z systemem ochrony przed uderzeniami czołowymi. Wyniki tego przeglądu będą tematem sprawozdania Komisji skierowanego do Parlamentu Europejskiego i Rady. Jeżeli w wyniku tego przeglądu okaże się zasadne dostosowanie przepisów technicznych niniejszej dyrektywy, dostosowanie takie może zostać przeprowadzone zgodnie z procedurą zawartą w art. 13 dyrektywy 70/156/EWG.

Poprawka 14
ARTYKUŁ 6, USTĘP 1

1. Do dnia **30 czerwca 2004 r.** Państwa Członkowskie przyjmują i publikują przepisy, uregulowania oraz postanowienia administracyjne niezbędne dla zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą. Bezzwłocznie przekazują one Komisji

1. Do dnia *[sześć miesięcy po opublikowaniu niniejszej dyrektywy]* Państwa Członkowskie przyjmują i publikują przepisy, uregulowania oraz postanowienia administracyjne niezbędne dla zapewnienia zgodności z niniejszą

odnośne teksty, a także tabelę korelacji pomiędzy przyjętymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Przepisy te wprowadzają one w życie z dniem **1 lipca 2004 r.**

Powyższe przepisy przyjmowane przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy, bądź też odniesienie takie jest zamieszczone wraz z ich oficjalną publikacją. Państwa Członkowskie określają w jaki sposób sporządzić takie odniesienie.

dyrektywą. Bezzwłocznie przekazują one Komisji odnośne teksty, a także tabelę korelacji pomiędzy przyjętymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Przepisy te wprowadzają one w życie z dniem **[sześć miesięcy po opublikowaniu niniejszej dyrektywy]**

Powyższe przepisy przyjmowane przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy, bądź też odniesienie takie jest zamieszczone wraz z ich oficjalną publikacją. Państwa Członkowskie określają w jaki sposób sporządzić takie odniesienie.

Poprawka 15

ZAŁĄCZNIK I, SEKCJA 3.1.

3.1. Wymagane jest przeprowadzenie następujących badań.

3.1. Systemy ochrony przed uderzeniami czołowymi aby otrzymać homologację muszą pomyślnie przejść następujące badania:

Uzasadnienie

Nie powinno się jedynie przeprowadzać badań, kryteria badań muszą być spełnione.

Poprawka 16

ZAŁĄCZNIK I, SEKCJA 3.1.1.

3.1.1. Dolna część nogi ze „zderzakiem” systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi. Badanie to przeprowadza się przy prędkości uderzenia wynoszącej 40 km/h. Maksymalny dynamiczny kąt zgięcia kolana nie przekracza **15,0°**, maksymalne dynamiczne ścierające przemieszczenie kolana nie przekracza 6,0 mm, zaś przyspieszenie mierzone przy górnym końcu kości piszczelowej nie przekracza **150 g**.

Badanie to można zastąpić w określonych warunkach badaniem górnej części nogi ze „zderzakiem” systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi.

3.1.1. Dolna część nogi ze „zderzakiem” systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi. Badanie to przeprowadza się przy prędkości uderzenia wynoszącej 40 km/h. Maksymalny dynamiczny kąt zgięcia kolana nie przekracza **21,0°**, maksymalne dynamiczne ścierające przemieszczenie kolana nie przekracza 6,0 mm, zaś przyspieszenie mierzone przy górnym końcu kości piszczelowej nie przekracza **200 g**.

W określonych warunkach badanie to musi być zastąpione badaniem górnej części nogi ze „zderzakiem” systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi,

określonym w ust.3.1.2.

Poprawka 17
ZAŁĄCZNIKI I, SEKCJA 3.1.2.

3.1.2. Górna część nogi ze „zderzakiem” systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi. Badanie to przeprowadza się przy prędkości uderzenia wynoszącej 40 km/h. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu, górnej i dolnej części elementu uderzającego nie przekracza **5,0 kN**, a moment zginający udaru do badań nie przekracza **300 Nm**.

Badanie górnej części nogi ze „zderzakiem” systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi przeprowadza się wówczas, gdy dolny „zderzak” systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi w pozycji badania znajduje się na wysokości powyżej 500 mm.

3.1.2 Górna część nogi ze „zderzakiem” systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi. Badanie to przeprowadza się przy prędkości uderzenia wynoszącej 40 km/h. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu, górnej i dolnej części elementu uderzającego nie przekracza **7,5 kN**, a moment zginający udaru do badań nie przekracza **510 Nm**.

W określonych warunkach badanie to może zastąpić badanie dolnej części nogi ze „zderzakiem” systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi, określone w ust. 3.1.1

Poprawka 18
ZAŁĄCZNIK I, SEKCJA 3.1.3.

3.1.3. Górna części nogi z **systemem** ochrony przed uderzeniami czołowymi. Badanie to przeprowadza się przy prędkości uderzenia 40 km/h. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu, górnej i dolnej części elementu uderzającego nie przekracza 5,0 kN, a moment zginający udaru do badań nie przekracza 300 Nm.

3.1.3. Górna część nogi z **krawędzią maski**. Badanie to przeprowadza się przy prędkości uderzenia 40 km/h. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu, górnej i dolnej części elementu uderzającego nie **powinna** przekraczać **możliwej wartości** 5.0 kN, a moment zginający udaru do badań nie **powinien** przekraczać **możliwej wartości** 300 Nm. ***Oba wyniki są rejestrowane jedynie do celów monitorowania.***

Poprawka 19
ZAŁĄCZNIK I, SEKCJA 3.1.4.

3.1.4. Głowa dziecka **i/lub** dorosłego z systemem ochrony przed uderzeniami

3.1.4. Głowa dziecka/**niskiego** dorosłego z systemem ochrony przed uderzeniami

czołowymi. **Te badania przeprowadza się przy prędkości 40 km/h.** Wartość HPC, ustalona na podstawie wyniku zapisów czasu licznika przyspieszenia głowy zgodnie z ust. 1.13, w żadnym przypadku nie może przekroczyć 1000.

czołowymi. **Badanie to wykonuje się przy prędkości 35 km/h z wykorzystaniem udaru do badań o wadze 3,5 kg dla dziecka/niskiego dorosłego.** Wartość HPC, ustalona na podstawie wyniku zapisów czasu licznika przyspieszenia głowy zgodnie z ust. 1.13, w żadnym przypadku nie może przekroczyć 1000.

Poprawka 20
ZAŁĄCZNIK II, SEKCJA 3.2.1

3.2.1. Prostokąt obramowujący literę „e” z następującym po nim odpowiednim oznaczeniem liczbowym lub literowym odpowiadającym nazwie Państwa Członkowskiego wydającego pozwolenie:

- 1 dla Niemiec
- 2 dla Francji
- 3 dla Włoch
- 4 dla Holandii
- 5 dla Szwecji
- 6 dla Belgii
- 9 dla Hiszpanii
- 11 dla Wielkiej Brytanii
- 12 dla Austrii
- 13 dla Luksemburga
- 17 dla Finlandii
- 18 dla Danii
- 21 dla Portugalii
- 23 dla Grecji
- IRL dla Irlandii

3.2.1. Prostokąt obramowujący literę „e” z następującym po nim odpowiednim oznaczeniem liczbowym lub literowym odpowiadającym nazwie Państwa Członkowskiego wydającego pozwolenie:

- 1 dla Niemiec
- 2 dla Francji
- 3 dla Włoch
- 4 dla Holandii
- 5 dla Szwecji
- 6 dla Belgii
- 9 dla Hiszpanii
- 11 dla Wielkiej Brytanii
- 12 dla Austrii
- 13 dla Luksemburga
- 17 dla Finlandii
- 18 dla Danii
- 21 dla Portugalii
- 23 dla Grecji
- IRL dla Irlandii
- nn dla Cypru***
- nn dla Czech***
- nn dla Estonii***
- nn dla Węgier***
- nn dla Łotwy***
- nn dla Litwy***
- nn dla Malty***
- nn dla Polski***
- nn dla Słowacji***
- nn dla Słowenii***

Uzasadnienie

Techniczne dostosowanie propozycji.

EXPLANATORY STATEMENT

I. Introduction

Bull bars are not a new subject in a road safety context. They originated in Australia where they are designed to protect the front of the vehicle in the event of a collision in the countryside with animals such as kangaroos, emus or horses. In Europe, however, there are hardly any areas to compare with the Australian outback. Bull bars are used on vehicles here in normal traffic and they are considered to be dangerous for pedestrians and cyclists, particularly in urban areas where most accidents involving those road-users occur.

II. Why legislation?

The European, Japanese and Korean car manufacturers appreciate this danger and have already negotiated with the Commission and given a commitment not to fit rigid bull bars as frontal protection on new vehicles as of 2002.

The main thrust of that commitment, however, was that the car manufacturers would try to 'soften up' car fronts in two stages (stage 1 - 2005, stage 2 - 2010) to make them less dangerous in the event of a collision with pedestrians. Parliament and the Council, however, considered that a voluntary commitment was not an adequate instrument in this case and embodied these provisions (with certain amendments) in a directive.

Both Parliament¹ and the Council² consider that in this case likewise (a ban on bull bars) legislation is primarily the way to go to fill a major loophole in the voluntary commitment as it covers only bull bars supplied as original equipment on the vehicle and not those which can be bought as separate accessories (the aftermarket).

Since many bull bars are procured on the aftermarket, there would be dangerous and non-dangerous bull bars on the market, which would also discriminate against the auto industry, which is bound by the commitment, as opposed to suppliers of bull bars as optional accessories, who are not.

Moreover, the term 'soft' bull bar is extremely vague and unclearly defined in the voluntary commitment. Your rapporteur believes that more stringent standards are required to make bull bars acceptable in terms of road safety and even have a positive impact in that respect.

The procedure using a directive therefore creates legal certainty both for the auto trade and manufacturers of accessories.

III. Arguments for and against bull bars

¹ Council conclusions (Internal Market) 26 November 2001.

² Resolution of 13 June 2002.

Bull bars can provide protection in collisions with animals at low speeds. It can be important in the outback not to be stranded as a result of damage caused by such a collision but there are hardly any areas in Europe where this reason can be used to justify fitting bull bars.

On the other hand, there is a greater risk that vulnerable road-users, such as pedestrians, cyclists and motorcyclists, suffer more serious injuries with hard bull bars than otherwise would have been the case.

Bull bars disrupt the effective operation of devices designed to lessen the impact of a crash for motorists, such as airbags, collapsible steering columns etc. and which can be fatal for them.

There can also be negative technical consequences, which fall outside the terms of reference of this report.

There are, however, positive aspects to bull bars which, in some cases, can also contribute to better road safety.

This has been shown by several reports on bull bars, in Australia for example, where certain types of foam plastic have a positive effect. However, the most important research for Europe has been carried out by the TRL (Transport Research Laboratory - an institution which does a great deal of work on behalf of the government) in England. The TRL has published a report¹ which shows great differences between various types of bull bar depending on the material they are made of, the fitting and the shape. One of the conclusions in the report is that there are "smart bars", bull bars which are flexible and even protect pedestrians who collide with vehicles fitted with this type of bar. The report also shows that it is possible for bull bars to meet the standards proposed by the Commission.

This report by the TRL is the basis for the Commission's proposal. In brief, the Commission's proposals are as follows:

IV. Content of the Commission's proposal

1. This proposal lays down requirements to be complied with by frontal protection systems either as originally fitted to a vehicle or sold on the market as a separate accessory.
2. The requirements are specified in Annex I, point 3 and consist of 4 tests.
3. In article 3 it lays down a timetable for the phasing out of old-style "rigid" bull bars and the phasing in of "non-rigid" bull bars in the sense of this directive.
4. The scope of the directive has been limited to M1 (up to 8 persons) and N1 (goods up to 3,5 tonnes) in article 2, par. 1.
5. The other articles and annexes are related to administrative provisions (like type-approval documents for vehicles and bull bars as separate technical units) publication, transposition and entry into force of the directive.

¹ TRL Report 460 - "Assessment and test procedures for bull bars".

V. The rapporteur's comments

The rapporteur's comments

1. This legislative measure proposed by the European Commission has to be seen within the wider framework of the Commission's action programme aimed at promoting road safety.
2. With the legislation in place on the pedestrian protection by which car fronts will become more resilient so that they absorb a big part of the energy in case of collision with a pedestrian, it would be intolerable to undermine all the efforts car producers have put in making car fronts comply with legislation by allowing rigid bull bars to be mounted on a car
3. After long discussions about the feasibility by bull bar producers of complying with the four tests as proposed by the Commission, this proved to be somewhat too ambitious because as things are standing now, it seems unlikely that industry can comply with the proposed rules.
4. Moreover, we are here in a rapidly evolving field where too far reaching legislation can become obsolete after some years. Hence the need for flexibility, so that new research results can be taken into account. This is what the rapporteur and the shadow rapporteurs have tried to achieve in their negotiations and which is reflected in the compromise -amendments adopted: to start with we will have slightly more realistic test requirements compared to those originally proposed and we ask the Commission to determine in more detail the test requirements, a second task for the Commission is to review after some years (am 13) the technical provisions of this Directive and to consider the possible necessity of the inclusion of other tests, taking into account the results of research and development due to become available in the coming years.
5. Finally the industry will have a clear set of rules putting gradually an end to the uncomfortable situation in which there are two categories of frontal protection systems: one covered by the European automobile industry's voluntary agreement imposing only vaguely defined non-rigid frontal protection systems on newly sold cars and the other category of after market accessories not regulated by any rule or legislation.
6. The rapporteur would like to eliminate a widespread misunderstanding which is to expect from this directive that it removes all the old rigid bull bars from the market. It is obvious that with the type-approval procedure this is impossible. Type approval roughly means that from a fixed date only the frontal protection types complying with the new standards will be allowed to be marketed. The bull bars having come on the market before that date fall under the Member States responsibility.
7. Because of the strong majority with which this report has been adopted and in order to make this directive to enter into force as early as possible, the rapporteur and the representatives of all the political groups intend to ask the Council to try to conclude this legislative procedure

in the simplest possible way which is an agreement between the Parliament and Council in first reading.

(14.12.2004

OPINIA KOMISJI RYNKU WEWNĘTRZNEGO I OCHRONY KONSUMENTÓW

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie projektu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej używania systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi w pojazdach silnikowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 70/156/EWG
(COM(2003)0586 – C5-0473/2003 – 2003/0226(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Malcolm Harbour

KRÓTKIE UZASADNIENIE

Ulepszenia w budowie pojazdów zmierzające do redukcji możliwości doznania przez niechronionych użytkowników dróg obrażeń w wyniku zderzenia były już przedmiotem większej inicjatywy politycznej, skutkującej wydaniem dyrektywy ramowej 2003/102/WE z dnia 17 listopada 2003 r. W ostatniej kadencji Parlamentu Komisja Prawna i Rynku Wewnętrznego zaopiniowała poprzedni tekst, gdyż stanowił on ważny element polityki w dziedzinie rynku wewnętrznego.

Pozostaje jeden ważny fragment „niedokończonej sprawy” związany z ochroną pieszych. Chodzi o zewnętrzne urządzenia ochronne, niepołączone z główną strukturą pojazdu, oferowane zarówno jako wyposażenie fabryczne jak i jako akcesoria wtórne. Potocznie zwane orurowaniem, urządzenia te w wielu wypadkach mogą stanowić znaczne zagrożenie dla pieszych z powodu ich sztywnej i niebezpiecznej budowy.

W ślad za dobrowolnym porozumieniem w sprawie poprawy bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg wszyscy główni producenci samochodów wytwarzający i wprowadzający na rynek pojazdy w całej UE zaprzestali już wyposażania ich w sztywne orurowanie od stycznia 2002 r.

Niemniej istnieje potrzeba zajęcia się potencjalnymi zagrożeniami bezpieczeństwa powodowanymi przez przednie urządzenia ochronne, w które pojazdy są wyposażane przez oryginalnych producentów wyposażenia, jak i na rynku wtórnym, po dostarczeniu pojazdu konsumentowi. Celem winno być zapewnienie, że wyposażenie pojazdu w przednie systemy ochronne nie spowoduje zwiększenia ryzyka dla pieszych w stosunku do ochrony zapewnianej

przez pojazd wyjściowy niewyposażony w ten sposób. Miałyby to być osiągnięte poprzez wymóg sprostania przez pojazd wyposażony w takie urządzenie takim samym badaniom, jak w wypadku pojazdu wyjściowego.

Choć projekt Komisji przyjmowany jest z uznaniem ze względu na stojące za nim cele, to jest on niepotrzebnie skomplikowany. Proponuje się w nim dla pojazdu wyposażonego w urządzenia ochronne inne warunki testowe niż już ustalone w dyrektywie 2003/102/WE dla pojazdu wyjściowego. Zdaniem sprawozdawcy całkiem nielogiczne jest ustalanie innych wymogów testowych dla przedniej części pojazdu zależnie od tego, czy wyposażony jest on w urządzenia ochronne, czy też nie. Proponuje on poprawki prowadzące do poprawy legislacji i zgodne z wymogami rynku wewnętrznego co do zwykłych standardów homologacyjnych.

Sprawozdawca proponuje nadto zastosowanie odpowiednich postanowień dyrektywy 2003/102/WE ustalonych dla pojazdów o masie do 2,5 tony do systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi pojazdów o masie powyżej 3,5 tony.

Ponadto w projekcie Komisji nie uwzględniono produkcji i wprowadzania na rynek elastycznych urządzeń ochrony przed uderzeniami czołowymi absorbujących energię. Proponowane standardy są tak wyśrubowane, że urządzenia te musiałyby zniknąć z rynku. Zdaniem sprawozdawcy nie jest to wskazane z perspektywy niechronionych użytkowników dróg. Urządzenia takie, w które wyposażone są pojazdy szczególnie z kategorii powyżej 2,5 tony, mogą redukować powodowane przez nie zagrożenie w zderzeniach przy niskiej prędkości. Dlatego sprawozdawca proponuje przyjęcie w dyrektywie nowej procedury technicznej dopuszczania takiego absorbującego uderzenie orurowania.

Ponadto sprawozdawca wskazuje, że bez działań towarzyszących dyrektywa ta będzie mieć ograniczony wpływ na ofiary wśród niechronionych użytkowników dróg. Sugeruje on, by w rocznym teście bezpieczeństwa pojazdów Państwa Członkowskie zapewniły od odpowiedniego przyszłego terminu, aby pojazdom wyposażonym w zewnętrzne urządzenia ochronne niezgodne z postanowieniami tej dyrektywy odmawiano certyfikatów dopuszczających do ruchu. W razie uznania, że struktura bezpieczeństwa badanego pojazdu po usunięciu ochronnego orurowania uległaby pogorszeniu, należałoby zastąpić dopuszczone urządzenie. Taka polityka prowadziłaby do szybkiego zmniejszenia ilości pozostających w użyciu niebezpiecznych sztywnych orurowań i pozwoliłaby osiągnąć realne korzyści w postaci zmniejszenia liczby ofiar.

POPRAWKI

Komisja Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, właściwej dla sprawy, o naniesienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Tekst proponowany przez Komisję¹

Poprawki Parlamentu

Poprawka 1

¹ Dotychczas niepublikowany w Dzienniku Urzędowym.

PUNKT UZASADNIENIA 3

(3) Konieczne jest ustanowienie wymogów dotyczących badań, konstrukcji i montażu, które będzie musiał spełniać każdy system ochrony przed uderzeniami czołowymi będący częścią oryginalnego wyposażenia pojazdu lub dostępny na rynku jako oddzielna jednostka techniczna.

(3) Konieczne jest ustanowienie wymogów dotyczących badań, konstrukcji i montażu, które będzie musiał spełniać każdy system ochrony przed uderzeniami czołowymi będący częścią oryginalnego wyposażenia pojazdu lub dostępny na rynku jako oddzielna jednostka techniczna **dla zapewnienia, by dodatkowy system ochrony przed uderzeniami czołowymi nie powodował zwiększenia ryzyka dla pieszych.**

Poprawka 2 ARTYKUŁ 2, PUNKT 2

(2) „oddzielna jednostka techniczna” oznacza każde urządzenie określone w art. 2 dyrektywy 70/156/EWG i przeznaczone do montażu i używania w **pojazdach**.

(2) „oddzielna jednostka techniczna” oznacza każde urządzenie określone w art. 2 dyrektywy 70/156/EWG i przeznaczone do montażu i używania w **jednym lub wielu istniejących typach pojazdów silnikowych klasy M1 lub N1 (do 3,5 tony)**.

Uzasadnienie

Zob. załącznik I, ostatni ust. 1.1.

Poprawka ta wyjaśnia, że oddzielna jednostka techniczna może być dopuszczona wyłącznie dla określonego typu pojazdu lub typów pojazdów.

Aby ocenić stopień bezpieczeństwa systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi konieczne jest zrozumienie, jak ma się on do konkretnego pojazdu. Z tego względu stopień bezpieczeństwa systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi zależny jest od:

- 1. sposobu zamontowania go na pojeździe;*
- 2. odstępów między nim a nadwoziem pojazdu.*

Poprawka 3 ARTYKUŁ 3, USTĘP 1, WPROWADZENIE

1. Od dnia **1 października 2004 r.**, w

1. Od dnia **1 października 2005 r.**, w

odniesieniu do jakiegokolwiek nowego typu pojazdu wyposażonego w system ochrony przed uderzeniami czołowymi zgodny z wymogami wymienionymi w Załączniku I oraz w Załączniku II, Państwa Członkowskie, z przyczyn odnoszących się do systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi, nie mogą:

odniesieniu do jakiegokolwiek nowego typu pojazdu wyposażonego w system ochrony przed uderzeniami czołowymi zgodny z wymogami wymienionymi w Załączniku I oraz w Załączniku II, Państwa Członkowskie, z przyczyn odnoszących się do systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi, nie mogą:

Poprawka 4
ARTYKUŁ 3, USTĘP 2, WPROWADZENIE

2. Od dnia **1 października 2004 r.**, w odniesieniu do jakiegokolwiek nowego typu systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi, udostępnionego jako oddzielna jednostka techniczna i zgodnego z wymogami wymienionymi w Załączniku I oraz w Załączniku II, Państwa Członkowskie nie mogą:

2. Od dnia **1 października 2005 r.**, w odniesieniu do jakiegokolwiek nowego typu systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi, udostępnionego jako oddzielna jednostka techniczna i zgodnego z wymogami wymienionymi w Załączniku I oraz w Załączniku II, Państwa Członkowskie nie mogą:

Poprawka 5
ARTYKUŁ 3, USTĘP 3

3. Od dnia **1 lipca 2005 r.** w odniesieniu do jakiegokolwiek typu pojazdu wyposażonego w system ochrony przed uderzeniami czołowymi lub typu systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi udostępnionego jako oddzielna jednostka techniczna, niezgodnego z wymogami wymienionymi w Załączniku I oraz w Załączniku II, Państwa Członkowskie odmawiają wydania homologacji typu WE lub też krajowej homologacji typu.

3. Od dnia **1 lipca 2006 r.** w odniesieniu do jakiegokolwiek typu pojazdu wyposażonego w system ochrony przed uderzeniami czołowymi lub typu systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi udostępnionego jako oddzielna jednostka techniczna, niezgodnego z wymogami wymienionymi w Załączniku I oraz w Załączniku II, Państwa Członkowskie odmawiają wydania homologacji typu WE lub też krajowej homologacji typu.

Poprawka 6
ARTYKUŁ 3, USTĘP 4, WPROWADZENIE

4. Od dnia **1 stycznia 2006 r.**, w

4. Od dnia **1 stycznia 2007 r.**, w

odniesieniu do pojazdów niespełniających wymagań z zakresu systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi wymienionych w Załączniku I oraz w Załączniku II niniejszej dyrektywy, Państwa Członkowskie:

odniesieniu do pojazdów niespełniających wymagań z zakresu systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi wymienionych w Załączniku I oraz w Załączniku II niniejszej dyrektywy, Państwa Członkowskie:

Poprawka 7
ARTYKUŁ 3, USTĘP 5

5. Od dnia **1 stycznia 2006 r.** wymogi Załącznika I oraz Załącznika II niniejszej dyrektywy z zakresu systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi, udostępnionych jako oddzielna jednostka techniczna, stosują się dla celów art. 7 ust. 2 dyrektywy 70/156/EWG.

5. Od dnia **1 stycznia 2007 r.** wymogi Załącznika I oraz Załącznika II niniejszej dyrektywy z zakresu systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi, udostępnionych jako oddzielna jednostka techniczna, stosują się dla celów art. 7 ust. 2 dyrektywy 70/156/EWG.

Uzasadnienie

Potrzeba pełnego uzgodnienia dyrektywy dotyczącej systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi z dyrektywą w sprawie ochrony pieszych (2003/102/WE z 17 listopada 2003 r.) zgodnie z fundamentalną zasadą stanowiącą podstawę dyrektywy: „zapewnić, by wyposażenie samochodu w systemy ochrony przed uderzeniami czołowymi dawało stopień ochrony co najmniej taki, jak w przypadku pojazdu wyjściowego”. Ponadto terminy proponowane przez Komisję muszą być realistyczne. Proponowane zmiany przesuwają termin o jeden rok.

Poprawka 8
ARTYKUŁ 4, USTĘP 1

1. Szczegółowe wymagania techniczne związane z **badaniami przewidzianymi** w sekcji 3 Załącznika I niniejszej dyrektywy ustanawiane są przez Komisję przy udziale Komitetu powołanego na mocy postanowień art. 13 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG i zgodnie z procedurą określoną w art. 13 ust. 3 tejże dyrektywy.

1. Szczegółowe wymagania techniczne związane z **przewidzianym** w sekcji 3 Załącznika I niniejszej dyrektywy **przeprowadzaniem badań stacjonarnych elastycznych systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi przeznaczonych do sprzedaży jako akcesoria do pojazdów według standardów odpowiednich badań wprowadzonych dyrektywą 2003/102/WE** ustanawiane są przez Komisję przy udziale Komitetu powołanego na mocy

postanowień art. 13 ust. 1 dyrektywy
70/156/EWG i zgodnie z procedurą
określoną w art. 13 ust. 3 tejże dyrektywy.

Uzasadnienie

Szczegółowe wymagania techniczne do postanowień dotyczących badań są niepotrzebne, skoro załącznik I będzie się odwoływać do dyrektywy w sprawie ochrony pieszych (2003/102/WE z 17 listopada 2003 r.) zgodnie z fundamentalną zasadą stanowiącą podstawę dyrektywy: „zapewnić, by wyposażenie samochodu w systemy ochrony przed uderzeniami czołowymi dawało stopień ochrony co najmniej taki, jak w przypadku pojazdu wyjściowego”.

Co się tyczy elastycznych systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi absorbujących energię przeznaczonych do sprzedaży na rynku wtórnym, Komisja winna przyjąć zrewidowany projekt pod koniec pierwszego czytania, aby dodać do Załącznika I postanowienia dotyczące przeprowadzania badań stacjonarnych służących osiągnięciu standardu ochrony pieszych równorzędnego do tego z dyrektywy 2003/102/WE.

Poprawka 9

ARTYKUŁ 6, USTĘP 1, AKAPIT 1

1. Do dnia **30 czerwca 2004 r.** Państwa Członkowskie przyjmują i publikują przepisy, uregulowania oraz postanowienia administracyjne niezbędne dla zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą. Bezzwłocznie przekazują one Komisji odnośne teksty, a także tabelę korelacji pomiędzy przyjętymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

1. Do dnia **30 czerwca 2005 r.** Państwa Członkowskie przyjmują i publikują przepisy, uregulowania oraz postanowienia administracyjne niezbędne dla zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą. Bezzwłocznie przekazują one Komisji odnośne teksty, a także tabelę korelacji pomiędzy przyjętymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Poprawka 10

ARTYKUŁ 6, USTĘP 1, AKAPIT 2

Przepisy te wprowadzają one w życie z dniem **1 lipca 2004 r.**

Przepisy te wprowadzają one w życie z dniem **1 lipca 2005 r.**

Uzasadnienie

Terminy proponowane przez Komisję muszą być realistyczne. Proponowane zmiany przesuwają je o jeden rok.

Poprawka 11
ZAŁĄCZNIK 1, PRZEPISY TECHNICZNE, SEKCJA 1

1. DEFINICJE

Dla celów niniejszej dyrektywy stosuje się poniższe definicje.

1.1. „Typ pojazdu” oznacza kategorię pojazdów silnikowych, które ku przodowi od słupków A nie różnią się pod istotnymi względami takimi jak:

- struktura,
- wymiary główne,
- materiały zewnętrznych powierzchni pojazdu,
- montaż części składowych (zewnątrznych lub wewnętrznych),
- sposób zamocowania systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi,

o ile nie można wykluczyć ich negatywnego wpływu na wyniki badań zderzeniowych nakazanych niniejszą dyrektywą.

Dla celów uznania przedniego systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi za oddzielną jednostkę techniczną każde odesłanie do pojazdu można interpretować jako odnoszące się do ramy, na której system ten jest zamocowany dla celów badania i która ma odpowiadać przednim skrajnym wymiarom zewnętrznym danego pojazdu, dla którego system podlega zatwierdzeniu.

1.2. „Normalne położenie do jazdy” oznacza położenie pojazdu na podłożu w gotowości do jazdy (zgodnie z określeniem z punktu 2.6 załącznika I do dyrektywy 70/156/EWG), z oponami napompowanymi do zalecanego ciśnienia, kołami przednimi ustawionymi na wprost i masą 75 kg umieszczoną na siedzeniu pasażera. Jeżeli pojazd posiada aktywne

1. DEFINICJE

Dla celów niniejszej dyrektywy stosuje się poniższe definicje.

1.1. „Typ pojazdu” oznacza kategorię pojazdów silnikowych, które ku przodowi od słupków A nie różnią się pod istotnymi względami takimi jak:

- struktura,
- wymiary główne,
- materiały zewnętrznych powierzchni pojazdu,
- montaż części składowych (zewnątrznych lub wewnętrznych),
- sposób zamocowania systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi,

o ile nie można wykluczyć ich negatywnego wpływu na wyniki badań zderzeniowych nakazanych niniejszą dyrektywą.

Dla celów uznania przedniego systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi za oddzielną jednostkę techniczną każde odesłanie do pojazdu można interpretować jako odnoszące się do ramy, na której system ten jest zamocowany dla celów badania i która ma odpowiadać przednim skrajnym wymiarom zewnętrznym danego pojazdu, dla którego system podlega zatwierdzeniu.

zawieszenie lub urządzenie do regulacji wysokości, zawieszenie należy ustawić na wysokości zalecanej przez producenta do normalnego użytku na drogach.

1.3. „Powierzchnia zewnętrzna” oznacza zewnętrzną stronę pojazdu, ku przodowi od słupków A łącznie z maską, błotnikami, reflektorami, światłami sygnalizacyjnymi oraz widocznymi elementami wzmacniającymi.

1.4. „Promień krzywizny” oznacza promień łuku okręgu najbliższej zbliżonego do zaokrąglenia danej części składowej..

1.5. „Skrajny punkt zewnętrzny” pojazdu oznacza w odniesieniu do boków pojazdu płaszczyznę równoległą do środkowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu stycznej do jego zewnętrznego brzegu bocznego, a w odniesieniu do przodu i tyłu prostopadłą płaszczyznę poprzeczną pojazdu styczną do zewnętrznych brzegów przedniego i tylnego, przy czym nie uwzględnia się:

– opon przy punkcie, w którym stykają się one z nawierzchnią, oraz wentyli do pompowania opon,

– urządzeń antypoślizgowych, które można montować na oponach,

– lusterek wstecznych,

– bocznych świateł wskazujących kierunek, tylnych świateł wskazujących obrys, przednich i tylnych (bocznych) świateł pozycyjnych oraz świateł parkingowych,

– w odniesieniu do przedniego i tylnego brzegu części montowanych na zderzakach, urządzeń holowniczych i rur wydechowych

1.6. „Zderzak” oznacza część pojazdu z przodu lub z tyłu przeznaczoną do ochrony pojazdu przed uszkodzeniami w razie zderzenia z niską prędkością. Każdą część wystającą więcej niż 50 mm poza zderzak uważa się za stanowiącą część urządzeń ochrony przed uderzeniami

czołowymi.

1.7. „System ochrony przed uderzeniami czołowymi” oznacza oddzielną strukturę lub struktury, takie jak orurowanie, które mogą być przymocowane do przedniej części pojazdu i są przeznaczone do ochrony powierzchni zewnętrznej, nad bądź pod zderzakiem, przed uszkodzeniami w razie zderzenia z innym przedmiotem. Definicja ta nie obejmuje struktur o masie poniżej 0,5 kg przeznaczonych wyłącznie do ochrony reflektorów.

1.8. „Integralny system ochrony przed uderzeniami czołowymi” oznacza strukturę lub struktury, które mogą być uważane za część zderzaka lub inną część przodu pojazdu i służą zapewnieniu dodatkowej ochrony powierzchni zewnętrznej, nad bądź pod zderzakiem, przed uszkodzeniami w razie zderzenia z innym przedmiotem. Strukturę taką można uważać za integralną część przedniej części pojazdu, gdy jej usunięcie prowadziłoby do przerwania ciągłości przedniej powierzchni pojazdu.

1.9. „Górna linia odniesienia ‘zderzaka’ systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi” określa górną granicę znaczących punktów kontaktu pieszego ze zderzakiem systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi lub z pojazdem. Siega ona geometrycznie od najwyższych punktów kontaktu między skrajnymi brzegami o długości 700 mm a systemem ochrony przed uderzeniami czołowymi lub przodem pojazdu (w zależności od tego, z którymi z nich nastąpi zetknięcie), podczas gdy linia równoległa do pionowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu i pochylona do tyłu o 20° ciągnie się w poprzek przodu pojazdu utrzymując kontakt z podłożem i z powierzchnią systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi lub pojazdu.

1.10. „Dolna linia odniesienia ‘zderzaka’ systemu ochrony przed uderzeniami

1.2. „System ochrony przed uderzeniami czołowymi” oznacza oddzielną strukturę lub struktury, takie jak orurowanie, które mogą być przymocowane do przedniej części pojazdu i są przeznaczone do ochrony powierzchni zewnętrznej, nad bądź pod zderzakiem, przed uszkodzeniami w razie zderzenia z innym przedmiotem. Definicja ta nie obejmuje struktur o masie poniżej 0,5 kg przeznaczonych wyłącznie do ochrony reflektorów.

czołowymi” określa dolną granicę znaczących punktów kontaktu pieszego z ze zderzakiem systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi lub z pojazdem. Sięga ona geometrycznie od najniższych punktów kontaktu między skrajnymi brzegami o długości 700 mm a systemem ochrony przed uderzeniami czołowymi, podczas gdy linia równoległa do pionowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu i pochylona do tyłu o 25° ciągnie się w poprzek przodu pojazdu utrzymując kontakt z podłożem i z powierzchnią systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi lub pojazdu.

1.11. „Górna wysokość ‘zderzaka’ systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi” stanowi odległość w pionie między podłożem a górną linią odniesienia ‘zderzaka’ systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi, określoną w punkcie 1.9, gdy pojazd znajduje się w normalnym położeniu do jazdy.

1.12. „Dolna wysokość ‘zderzaka’ systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi” stanowi odległość w pionie między podłożem a dolną linią odniesienia ‘zderzaka’ systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi, określoną w punkcie 1.10, gdy pojazd znajduje się w normalnym położeniu do jazdy.

1.13. „Kryterium osiąarów czołowych (HPC)” oblicza się według wzoru:

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

‘gdzie „a” oznacza przyspieszenie powstałe w środku ciężkości głowy (w m/s²) jako wielokrotność „g”, podawane w funkcji czasu i filtrowane w klasie częstotliwości kanału 1000 Hz; t₁ i t₂ oznaczają dwa punkty w czasie stanowiące początek i koniec danego okresu pomiaru, dla którego wartość HPC stanowi maksimum między pierwszym i ostatnim momentem kontaktu. Wartości HPC, dla

których przedział czasu ($t_1 - t_2$) jest większy niż 15 ms, pomija się dla celów obliczania wartości maksymalnej.

Uzasadnienie

Potrzeba pełnego uzgodnienia wymogów z dyrektywą w sprawie ochrony pieszych (2003/102/WE z 17 listopada 2003 r.) w pełnej zgodności z fundamentalną zasadą stanowiącą podstawę dyrektywy: „zapewnić, by wyposażenie samochodu w systemy ochrony przed uderzeniami czołowymi dawało stopień ochrony co najmniej taki, jak w przypadku pojazdu wyjściowego”

Poprawka 12

ZAŁĄCZNIK 1, PRZEPISY TECHNICZNE, SEKCJA 3

3. POSTANOWIENIA DOTYCZĄCE BADAŃ

3.1. Następujące badania muszą być przeprowadzone.

3.1.1. Dolna część nogi ze „zderzakiem” systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi. Badanie to przeprowadza się przy prędkości uderzenia wynoszącej 40 km/h. Maksymalny dynamiczny kąt zgięcia kolana nie przekracza $15,0^\circ$, maksymalne dynamiczne ścierające przemieszczenie kolana nie przekracza 6,0 mm, zaś przyspieszenie mierzone przy górnym końcu kości piszczelowej nie przekracza 150 g. Badanie to można zastąpić w określonych warunkach badaniem górnej części nogi ze „zderzakiem” systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi.

3.1.2. Górna część nogi ze „zderzakiem” systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi. Badanie to przeprowadza się przy prędkości uderzenia wynoszącej 40 km/h. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu, górnej i dolnej

3. POSTANOWIENIA DOTYCZĄCE BADAŃ

3.1 Systemy ochrony przed uderzeniami czołowymi poddaje się badaniom zgodnie z dyrektywą 2003/102/WE w zakresie, w jakim określone w niej badania można zastosować do części wchodzących w skład systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi. Badania te dotyczą również pojazdów należących do klas M1 i N1.

części elementu uderzającego nie przekracza 5,0 kN, a moment zginający udaru do badań nie przekracza 300 Nm.

Badanie górnej części nogi ze „zderzakiem” systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi przeprowadza się wówczas, gdy dolny „zderzak” systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi w pozycji badania znajduje się na wysokości powyżej 500 mm.

3.1.3. Górna części nogi z systemem ochrony przed uderzeniami czołowymi. Badanie to przeprowadza się przy prędkości uderzenia 40 km/h. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu, górnej i dolnej części elementu uderzającego nie przekracza 5,0 kN, a moment zginający udaru do badań nie przekracza 300 Nm.

3.1.4 Głowa dziecka i/lub dorosłego z systemem ochrony przed uderzeniami czołowymi. Te badania przeprowadza się przy prędkości 40 km/h. Wartość HPC, ustalona na podstawie wyniku zapisów czasu licznika przyspieszenia głowy zgodnie z ust. 1.13, w żadnym przypadku nie może przekroczyć 1000.

3.2. PRZEPISY DOTYCZĄCE BADAŃ STACJONARNYCH SYSTEMÓW OCHRONY PRZED UDERZENIAMI CZOŁOWYMI

[Szczegółowe przepisy winna dodać Komisja w zrewidowanym projekcie, który ma być przedłożony w drugim czytaniu.]

Uzasadnienie

Potrzeba pełnego uzgodnienia wymogów z dyrektywą w sprawie ochrony pieszych (2003/102/WE z 17 listopada 2003 r.) w pełnej zgodności z fundamentalną zasadą stanowiącą podstawę dyrektywy: „zapewnić, by wyposażenie samochodu w systemy ochrony przed uderzeniami czołowymi dawało stopień ochrony co najmniej taki, jak w przypadku pojazdu wyjściowego”.

Co się tyczy elastycznych systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi absorbujących

energię przeznaczonych do sprzedaży na rynku wtórnym, Komisja winna przyjąć zrewidowany projekt pod koniec pierwszego czytania, aby dodać do Załącznika I postanowienia dotyczące przeprowadzania testów stacjonarnych służących osiągnięciu standardu ochrony pieszych równorzędnego do tego z dyrektywy 2003/102/WE.

PROCEDURA

Tytuł	Projekt dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej używania systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi w pojazdach silnikowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 70/156/EWG			
Odsyłacze	(COM(2003)0586 – C5-0473/2003 – 2003/0226(COD))			
Komisja przedmiotowo właściwa	TRAN			
Ścisłjsza współpraca	Nie			
Sprawozdawca Data powołania	Malcolm Harbour 27.9.2004			
Rozpatrzenie w komisji	6.10.2004	26.10.2004	23.11.2004	14.12.2004
Data zatwierdzenia poprawek	14.12.2004			
Wynik głosowania końcowego	za:	37	przeciw:	0
	wstrzymujących się:	0		
Posłowie obecni podczas końcowego głosowania	Mercedes Bresso, Charlotte Cederschiöld, Mia De Vits, Bert Doorn, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Anneli Jäätteenmäki, Pierre Jonckheer, Henrik Dam Kristensen, Alexander Lambsdorff, Kurt Lechner, Lasse Lehtinen, Arlene McCarthy, Manuel Medina Ortega, Bill Newton Dunn, Béatrice Patrie, Zuzana Roithová, Luisa Fernanda Rudi Ubeda, Heide Rühle, Eva-Britt Svensson, Andreas Schwab, Marianne Thyssen, Jacques Toubon, Bernadette Vergnaud, Barbara Weiler, Phillip Whitehead, Joachim Wuermeling			
Zastępcy obecni podczas końcowego głosowania	Mario Borghezio, André Brie, Ieke van den Burg, António Costa, Simon Coveney, Gisela Kallenbach, Alexander Stubb, Diana Wallis, Stefano Zappalà			
Zastępcy (art. 178 ust. 2) obecni podczas końcowego głosowania	Anne Van Lancker			

PROCEDURA

Tytuł	Projekt dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej używania systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi w pojazdach silnikowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 70/156/EWG		
Odsyłacze	COM(2003)0586 – C5-0473/2003 – 2003/0226(COD)		
Podstawa prawna	art. 251 ust.2 i 95		
Podstawa przepisowa	art. 51		
Data przedstawienia w PE	10.10.2003		
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 16.9.2004		
Komisja wyznaczona do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	IMCO 16.9.2004	ENVI 16.9.2004	
Opinia niewydana Data wydania decyzji	ENVI 1.9.2004		
Ścisła współpraca Data ogłoszenia na posiedzeniu			
Sprawozdawca Data powołania	Ewa Hedkvist Petersen 28.7.2004		
Poprzedni sprawozdawcy			
Procedura uproszczona Data wydania decyzji			
Zastrzeżenia do podstawy prawnej Data wydania opinii JURI			
Zmiana wysokości środków finansowych Data wydania opinii BUDG			
Konsultacja z Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym Data wydania decyzji na posiedzeniu			
Konsultacja z Komitetem Regionów Data wydania decyzji na posiedzeniu			
Rozpatrzenie w komisji	31.8.2004	29.9.2004	18.1.2005
Data zatwierdzenia	19.1.2005		
Wynik głosowania końcowego	za:	40	
	przeciw:	0	
	wstrzymujących się:	4	
Posłowie obecni podczas końcowego głosowania	Robert Atkins, Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi Pataky, Philip Bradbourn, Sylwester Chruszcz, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Evelin Lichtenberger, Patrick Louis, Erik Meijer, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca		

	Romagnoli, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Roberts Zīle
Zastępcy obecni podczas końcowego głosowania	Jelko Kacin, Francesco Musotto
Zastępcy (art. 178 ust. 2) obecni podczas końcowego głosowania	
Data złożenia – A6	17.3.2005 A6-0053/2005
Uwagi	...

v02-00