

P6_TA(2005)0200

Ochrona przed uderzeniami czołowymi w pojazdach silnikowych*I**

Rezolucja legislacyjna 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.

¹ Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 26 maja 2005 r. w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/.../WE w sprawie używania systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi w pojazdach silnikowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 70/156/EWG

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno – Społecznego¹,

działając zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu²,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Systemy zapewniające dodatkową ochronę przed uderzeniami czołowymi w pojazdach silnikowych są w ostatnich latach coraz powszechniej używane. Niektóre z tych systemów stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa pieszych i innych użytkowników dróg w razie zderzenia. Dlatego też wymagane jest wprowadzenie środków mających na celu ochronę społeczeństwa przed takimi zagrożeniami.
- (2) Systemy ochrony przed uderzeniami czołowymi mogą być udostępniane jako część oryginalnego wyposażenia pojazdu lub wprowadzane na rynek jako oddzielne jednostki techniczne. Wymogi techniczne dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do jakichkolwiek systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi, w które pojazd może być wyposażony, powinny być zharmonizowane w celu zapobieżenia przyjmowaniu wymogów, które różnią się w poszczególnych Państwach Członkowskich, oraz zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego. Z tych samych przyczyn konieczne jest zharmonizowanie wymogów technicznych dotyczących homologacji typu systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi stanowiących oddzielne jednostki techniczne w rozumieniu dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep³.

¹ Dz.U. C 112 z 30.4.2004, str. 18.

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 26.5.2005.

³ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa *ostatnio* zmieniona *dyrektywą Komisji* 2004/104/WE (Dz.U. L 337 z 13.11.2004, str. 13).

- (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 systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi w sposób, który poprawi bezpieczeństwo pieszych i zmniejszy liczbę rannych w wypadkach.**
- (4) **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/EWG¹. Dyrektywa ta powinna być poddana przeglądowi w świetle dalszych badań i doświadczeń pozyskanych podczas pierwszych czterech lat po jej przyjęciu.**
- (5) Środki niezbędne do wdrożenia niniejszej dyrektywy oraz jej dostosowania do postępu naukowego i technicznego należy przyjmować zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji².
- (6) Niniejsza dyrektywa jest jedną z oddzielnych dyrektyw w ramach procedury wspólnotowej homologacji typu ustanowionej dyrektywą 70/156/EWG.
- (7) **Komisja powinna monitorować oddziaływanie niniejszej dyrektywy i składać sprawozdania Radzie i Parlamentowi Europejskiemu. Jeżeli zostanie uznane za konieczne wprowadzenie dalszych udoskonaleń w zakresie ochrony pieszych, Komisja powinna przedstawić propozycje zmian w niniejszej dyrektywie, stosownie do postępu technicznego.**
- (8) **Uznaje się jednakże, że określone pojazdy objęte zakresem niniejszej dyrektywy, które mogą być wyposażone w systemy ochrony przed uderzeniami czołowymi, nie będą podlegać dyrektywie 2003/102/WE. Uważa się, że w przypadku takich pojazdów, spełnienie wymogów dotyczących badań oddziaływania na nogi mogłoby się okazać technicznie niewykonalne. W celu przyczynienia się do większego bezpieczeństwa pieszych w zakresie udarów głowy, niezbędne może być wprowadzenie alternatywnych wymogów w stosunku do badań oddziaływania na nogi, które obowiązywać będą wyłącznie w przypadku tych pojazdów, zapewniając równocześnie, że montaż jakiegokolwiek systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi nie prowadzi do zwiększenia ryzyka wystąpienia udarów nogi u pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg.**

¹ Dz.U. L 321 z 6.12.2003, str. 15.

² Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

- (9) Zważywszy, że *cel niniejszej dyrektywy*, a mianowicie promowanie bezpieczeństwa pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg, nie *może* być skutecznie osiągnięte przez Państwa Członkowskie działające indywidualnie, ale *może* być, z racji skali i wpływu działań, lepiej *osiągnięty* na szczeblu Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości wyrażoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, wyrażoną w tym samym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia *tego celu*.
- (10) ***Niniejsza dyrektywa jest częścią Europejskiego Programu Działań na rzecz 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.***
- (11) Dyrektywa 70/156/EWG powinna być z tego względu odpowiednio zmieniona,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza dyrektywa *ma na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych i pojazdów 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.

Artykuł 2

Definicje

Dla celów niniejszej dyrektywy zastosowanie znajdują następujące definicje:

- (1) „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy kategorii M₁ w rozumieniu art. 2 dyrektywy 70/156/EWG i w załączniku II do tej dyrektywy, o całkowitej masie dopuszczalnej nieprzekraczającej 3,5 tony, oraz każdy pojazd silnikowy kategorii N₁ w rozumieniu art. 2 dyrektywy 70/156/EWG i w załączniku II do tej dyrektywy.

- (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)*.

Artykuł 3

Przepisy dotyczące homologacji typu

1. *Ze skutkiem od ...**, 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:
 - a) odmówić udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu;
 - b) zabronić rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu.
2. *Ze skutkiem od ... **, 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:
 - a) odmówić udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu;
 - b) zabronić rejestracji lub dopuszczenia do ruchu.
3. *Ze skutkiem od ...***, 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.
4. *Ze skutkiem od ...****, 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:

* *Dziewięć miesięcy od daty opublikowania niniejszej dyrektywy.*

** *Dwanaście miesięcy od daty opublikowania niniejszej dyrektywy.*

*** *Osiemnaście miesięcy od daty opublikowania niniejszej dyrektywy.*

- a) uznają, że świadectwa zgodności, dołączone do nowych pojazdów zgodnie z przepisami dyrektywy 70/156/EWG, utraciły ważność dla celów art. 7 ust. 1 wspomnianej dyrektywy;
 - b) odmówią rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu nowych pojazdów, do których nie będzie dołączone świadectwo zgodności stosownie do dyrektywy 70/156/EWG.
5. Ze skutkiem od ...* 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.

Artykuł 4

Środki wdrożenia i poprawki

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.
2. Poprawki niezbędne do dostosowania niniejszej dyrektywy zostaną przyjęte przez Komisję zgodnie z art. 13 dyrektywy 70/156/EWG.

Artykuł 5

Przegląd

Najpóźniej z dniem ...**, w związku z postępem technicznym i pozyskany 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.

* ***Osiemnaście miesięcy od daty opublikowania niniejszej dyrektywy.***

** ***Cztery lata i dziewięć miesięcy od daty opublikowania niniejszej dyrektywy.***

Artykuł 6

Poprawki do dyrektywy 70/156/EWG

Załączniki I, III, IV i XI do dyrektywy 70/156/EWG ulegają zmianom zgodnie z załącznikiem III do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 7

Transpozycja

1. W terminie ...* Państwa Członkowskie przyjmują i publikują przepisy, uregulowania oraz postanowienia administracyjne niezbędne dla zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą. Bezzwłocznie informują one ***o nich Komisję***.

Przepisy te wprowadzają one w życie w terminie ...*.

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.

2. Państwa Członkowskie prześlą Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

Artykuł 8

Oddzielne jednostki techniczne

Niniejsza dyrektywa nie wpływa na kompetencje Państw Członkowskich w zakresie zakazywania lub ograniczania używania systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi, które były dostępne na rynku jako oddzielne jednostki techniczne przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy.

* ***Dziewięć miesięcy od daty opublikowania niniejszej dyrektywy.***

Artykuł 9

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Artykuł 10

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIKI

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

- Załącznik I Przepisy techniczne
- Załącznik II Przepisy administracyjne:
- Dodatek 1:Dokument informacyjny (pojazd)
 - Dodatek 2:Dokument informacyjny (oddzielna jednostka techniczna)
 - Dodatek 3:Świadectwo homologacji typu (pojazd)
 - Dodatek 4:Świadectwo homologacji typu (oddzielna jednostka techniczna)
 - Dodatek 5:Przykład znaku homologacji typu WE
- Załącznik III Poprawki do dyrektywy 70/156/EWG

ZAŁĄCZNIK I

PRZEPISY TECHNICZNE

1. DEFINICJE

Dla celów niniejszej dyrektywy stosuje się poniższe definicje:

1.1. „Typ pojazdu” oznacza kategorię pojazdów silnikowych, których elementy przed słupkami A nie różnią się pod istotnymi względami takimi jak:

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

o ile nie można wykluczyć ich *wpływu na prawidłowość wyniku* badań zderzeniowych nakazanych niniejszą dyrektywą.

Dla celów *homologacji* 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 *rodzaju* pojazdu, dla którego system podlega *homologacji*.

1.2. „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 75 kg masą umieszczoną na siedzeniu przedniego pasażera oraz zawieszeniem dopasowanym do jazdy z prędkością 40 km/h lub 35 km/h w normalnych warunkach jazdy, określonych przez producenta (zwłaszcza w przypadku pojazdów posiadających aktywne zawieszenie lub urządzenie do regulacji wysokości).*

- 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 najbardziej 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 *przedni, dolny, zewnętrzny element pojazdu, zgodnie z homologacją. Obejmuje on wszystkie elementy pojazdu, mające chronić pojazd przed skutkami czołowego zderzenia, z niską prędkością, z innym pojazdem, jak również wszelkie elementy do nich przytwierdzone, takie jak tablice rejestracyjne. Nie obejmuje on wyposażenia, w które pojazd wyposażony jest zgodnie z homologacją, służącego dodatkowej ochronie przed uderzeniami czołowymi.*

- 1.7. „System ochrony przed uderzeniami czołowymi” oznacza oddzielną strukturę lub struktury, takie jak orurowanie **lub dodatkowy zderzak mający służyć ochronie zewnętrznej powierzchni pojazdu, ponad i/lub poniżej zderzaka znajdującego się w oryginalnym wyposażeniu**, 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. **„Linia odniesienia krawędzi czołowej maski” określa linię sięgającą geometrycznie do punktów kontaktu między skrajnymi brzegami o długości 1000 mm z powierzchnią czołową maski, podczas gdy linia równoległa do pionowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu i pochylona do tyłu o 50°, z dolną krawędzią na wysokości 600 mm nad podłożem, ciągnie się w poprzek i utrzymuje kontakt z krawędzią maski czołowej. W przypadku pojazdów o powierzchni grzbietu maski nachylonej pod kątem 50°, w których krawędź prosta nie styka się w jednym punkcie, lecz w wielu miejscach lub stale, należy wyznaczyć linię odniesienia przy krawędzi prostej odchylonej do tyłu o 40°. W wypadku pojazdów, w których miejscem pierwszej styczności jest dolny koniec krawędzi prostej, za miejsce styczności jest uważana linia odniesienia krawędzi czołowej maski, w tym miejscu z boku. W przypadku pojazdów, w których miejscem pierwszej styczności jest górny koniec krawędzi prostej linią odniesienia krawędzi czołowej maski w tej pozycji bocznej jest sięgająca geometrycznie „odległości zawinięcia” o długości 1 000 mm, określona w pkt 1.14. Górna krawędź zderzaka jest również uważana za krawędź czołową maski na potrzeby niniejszej dyrektywy, jeśli w trakcie tej procedury styka się ze skrajnymi brzegami.**
- 1.9. „Górna linia odniesienia systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi” określa górną granicę znaczących punktów kontaktu pieszego z **systemem** ochrony przed uderzeniami czołowymi lub z pojazdem. Sięga 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. „Górna **linia odniesienia** systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi” określa górną granicę znaczących punktów kontaktu pieszego z **systemem** ochrony przed uderzeniami czołowymi lub z pojazdem. Sięga 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 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** systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi” stanowi odległość w pionie między podłożem a górną **linią odniesienia** systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi, określoną w punkcie 1.9, gdy pojazd znajduje się w normalnym położeniu do jazdy.
- 1.12. „Dolna **wysokość** systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi” stanowi odległość w pionie między podłożem a dolną **linią odniesienia** systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi, określoną w punkcie 1.10, gdy pojazd znajduje się w normalnym położeniu do jazdy.
- 1.13. „Kryterium osiągow 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 (t₁ – t₂) jest większy niż 15 ms, pomija się dla celów obliczania wartości maksymalnej.

- 1.14. „**Odległość zawinięcia 1 000 mm**” to linia wyznaczona na górnej powierzchni czołowej jednym końcem taśmy elastycznej o długości 1 000 mm, którą należy ustawić w płaszczyźnie pionowej wzdłuż osi samochodu oraz poprzecznie do czoła maski i systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi. Wykonanie tej czynności wymaga napięcia taśmy, przy czym jeden jej koniec musi się stykać z podłożem, a taśmę należy trzymać pionowo poniżej czoła zderzaka, natomiast drugi koniec ma się stykać z górną powierzchnią czołową. Pojazd powinien być ustawiony w normalnym położeniu do jazdy.

1.15. *„Linia odniesienia krawędzi czołowej maski” określa linię sięgającą geometrycznie do punktów kontaktu między skrajnymi brzegami o długości 1000 mm z powierzchnią czołową maski, podczas gdy linia równoległa do pionowej płaszczyzny wzdłużnej pojazdu i pochylona do tyłu o 50°, ciągnie się w poprzek i utrzymuje kontakt z krawędzią maski czołowej. W przypadku pojazdów o powierzchni grzbietu maski nachylonej pod kątem 50°, w których krawędź prosta nie styka się w jednym punkcie, lecz w wielu miejscach lub stale, należy wyznaczyć linię odniesienia przy krawędzi prostej odchylonej do tyłu o 40°.*

2. PRZEPISY DOTYCZĄCE KONSTRUKCJU I MONTAŻU

2.1. Systemy ochrony przed uderzeniami czołowymi

Poniższe **wymogi** odnoszą się w równym stopniu do systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi udostępnianych jako wyposażenie zamontowane na nowych pojazdach *i* do systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi udostępnianych jako oddzielne jednostki techniczne do zamocowania na wyszczególnionych *pojazdach*.

Jednakże za zgodą właściwego organu udzielającego zgodę, wymogi określone w sekcji trzeciej mogą zostać uznane za spełnione dzięki przeprowadzeniu innych, równoważnych badań systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi, zgodnie z wymogami innej dyrektywy dotyczącej homologacji.

2.1.1. Części składowe systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby wszystkie sztywne powierzchnie, **z którymi może mieć styczność kula o promieniu 100 mm**, miały promień krzywizny wynoszący nie mniej niż 5 mm.

2.1.2. Całkowita masa systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi, łącznie ze wszystkimi wspornikami i łącznikami, nie może przekraczać 1,2% masy pojazdu, dla którego system został zaprojektowany, z uwzględnieniem minimalnej masy 18 kg.

2.1.3. Odległość systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi od podłoża, kiedy jest on zamocowany **w dowolnym miejscu** na pojeździe, nie może być większa niż **50 mm ponad linię odniesienia krawędzi czołowej maski, określoną w pkt. 1.8, mierzoną na płaszczyźnie równoległej do pionowej płaszczyzny pojazdu w tym punkcie.**

- 2.1.4. System ochrony przed uderzeniami czołowymi nie może powodować przekroczenia szerokości pojazdu, na którym jest zamocowany. Jeżeli całkowita szerokość systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi wynosi więcej niż 75% szerokości pojazdu, końcówki systemu muszą być odwrócone w kierunku powierzchni zewnętrznej w celu zmniejszenia do minimum ryzyka zakleszczenia. Wymóg ten uważa się za spełniony, jeżeli system ochrony przed uderzeniami czołowymi znajduje się w zagłębieniu lub stanowi integralną część **nadwozia, lub** jeżeli końcówka systemu jest odwrócona w taki sposób, aby nie było styczności pomiędzy nim i kulą o średnicy 100 mm, a prześwit pomiędzy końcówką systemu i otaczającym nadwoziem nie przekracza 20 mm.
- 2.1.5. Z zastrzeżeniem pozycji 2.1.4, prześwit pomiędzy częściami składowymi systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi i podstawową przestrzenią zewnętrzną nie może przekraczać 80 mm. Miejscowe nieciągłości w ogólnym zarysie bryły nadwozia (takie jak szczeliny w okratowaniu, wlotach powietrza itp.) nie są uwzględniane.
- 2.1.6. W jakiegokolwiek płaszczyźnie poprzecznej pojazdu, **w celu zachowania funkcji przez zderzak pojazdu**, odległość wzdłużna pomiędzy najbardziej wysuniętą do przodu częścią zderzaka i najbardziej wysuniętą do przodu częścią systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi nie może przekraczać **50 mm**.
- 2.1.7. System ochrony przed uderzeniami czołowymi nie może ograniczać w sposób znaczący skuteczności zderzaka. Wymóg ten będzie uważany za spełniony, jeżeli nie istnieje więcej niż 2 pionowe części składowe, i jeżeli żadna z poziomych części składowych systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi nie zachodzi na zderzak.
- 2.1.8. System ochrony przed uderzeniami czołowymi nie może być nachylony ku przodowi od płaszczyzny pionowej. Górne elementy systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi 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, **zdefiniowanej w pkt. 1.8** i określonej po zdemontowaniu systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi. **Każdy punkt pomiaru musi być wyznaczony na płaszczyźnie równoległej do pionowej płaszczyzny pojazdu w tym punkcie.**
- 2.1.9. Zamontowanie systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi nie będzie miało wpływu na **spełnianie wymogów określonych w innych dyrektywach dotyczących homologacji pojazdów.**
- 2.2. Systemy ochrony przed uderzeniami czołowymi udostępniane jako oddzielne zespoły techniczne nie mogą być rozprowadzane, oferowane do sprzedaży lub sprzedawane, o ile nie jest do nich dołączona **lista rodzajów pojazdów, dla których dany system ochrony przed uderzeniami czołowymi został homologowany oraz** zrozumiała instrukcja montażu. Instrukcja montażu powinna zawierać **szczegółowe zalecenia odnośnie montażu, obejmujące tryb montażu w pojazdach**, dla których zespoły zostały homologowane, oraz umożliwić zamontowanie homologowanych części składowych na tym pojeździe w sposób zgodny z odpowiednimi przepisami zawartymi w **ust. 2.1.**

3. PRZEPISY DOTYCZĄCE BADAŃ

3.1. *W celu otrzymania homologacji systemy ochrony przed uderzeniami czołowymi muszą pomyślnie przejść następujące badania:*

3.1.1. Dolna część nogi z *systemem* 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 **200g**.

3.1.1.1. Jednakże w odniesieniu do uznania systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi za oddzielną jednostkę techniczną, do wykorzystania wyłącznie w wyszczególnionych rodzajach pojazdów o całkowitej masie dopuszczalnej nieprzekraczającej 2,5 tony, które uzyskały homologację przed dniem 1 października 2005 r. lub pojazdów o całkowitej masie dopuszczalnej przekraczającej 2,5 tony, przepisy pkt. 3.1.1. mogą zostać zastąpione przepisami pkt. 3.1.1.1.1 lub 3.1.1.1.2.

3.1.1.1.1. Badanie to przeprowadza się przy prędkości uderzenia wynoszącej 40 km/h. Maksymalny dynamiczny kąt zgięcia kolana nie przekracza 26,0°, maksymalne dynamiczne ścierające przemieszczenie kolana nie przekracza 7,5 mm, zaś przyspieszenie mierzone przy górnym końcu kości piszczelowej nie przekracza 250 g.

3.1.1.1.2. Badania przeprowadza się na pojeździe z zamontowanymi systemami ochrony przed uderzeniami czołowymi i bez takich systemów, przy prędkości uderzenia wynoszącej 40 km/h. Oba badania przeprowadza się w równorzędnym otoczeniu, uzgodnionym z właściwą władzą nadzorującą badania. Rejestruje się maksymalne wartości dynamicznego kąta zgięcia kolana, dynamicznego ścierającego przemieszczenia kolana oraz przyspieszenia mierzonego przy górnym końcu kości piszczelowej. Wartości zarejestrowane dla pojazdu wyposażonego w systemy ochrony przed uderzeniami czołowymi nie mogą nigdy przekraczać poziomu 90% wartości zarejestrowanych w przypadku pojazdu bez takich systemów.

3.1.1.2. Jeżeli dolna wysokość systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi przekracza 500 mm, badanie należy zastąpić badaniem górnej części nogi z systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi, określonym w pkt. 3.1.2.

- 3.1.2. Górna część nogi z **systemem** ochrony przed uderzeniami czołowymi: **Badanie to przeprowadza się przy prędkości uderzenia wynoszącej 40 km/h. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu nie przekracza 7,5 kN, a moment zginający udaru do badań nie przekracza 510 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;

- 3.1.2.1. **Jednakże w odniesieniu do uznania systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi za oddzielną jednostkę techniczną, do wykorzystania wyłącznie w wyszczególnionych rodzajach pojazdów o całkowitej masie dopuszczalnej nieprzekraczającej 2,5 tony, które uzyskały homologację przed dniem 1 października 2005 r. lub pojazdów o całkowitej masie dopuszczalnej przekraczającej 2,5 tony, przepisy pkt 3.1.2. mogą zostać zastąpione przepisami pkt 3.1.1.2.1 lub 3.1.2.1.2.**

- 3.1.2.1.1. **Badanie to przeprowadza się przy prędkości uderzenia wynoszącej 40 km/h. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu nie przekracza 9,4 kN, a moment zginający udaru do badań nie przekracza 640 Nm.**

- 3.1.2.1.2. **Badania przeprowadza się na pojeździe z zamontowanymi systemami ochrony przed uderzeniami czołowymi i bez takich systemów, przy prędkości uderzenia wynoszącej 40 km/h. Oba badania przeprowadza się w równorzędnym otoczeniu, uzgodnionym z właściwą władzą nadzorującą badania. Rejestruje się wartości chwilowej sumy sił uderzenia w odniesieniu do czasu. Wartości zarejestrowane dla pojazdu wyposażonego w systemy ochrony przed uderzeniami czołowymi nie mogą nigdy przekraczać poziomu 90% wartości zarejestrowanych w przypadku pojazdu bez takich systemów.**

- 3.1.2.2. **Jeżeli dolna wysokość systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi przekracza 500 mm, niniejsze badanie nie jest wymagane.**

- 3.1.3. Górna część nogi z **krawędzią maski systemu** 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 **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.**

- 3.1.4. Głowa dziecka/**niskiej osoby dorosłej** z systemem ochrony przed uderzeniami 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.

ZAŁĄCZNIK II

PRZEPISY ADMINISTRACYJNE DLA HOMOLOGACJI TYPU

1. WNIOSK O UDZIELENIE HOMOLOGACJI TYPU WE
 - 1.1. Wniosek o udzielenie homologacji typu WE typu pojazdu, w odniesieniu do pojazdu wyposażonego w system ochrony przed uderzeniami czołowymi
 - 1.1.1. Wzór wymaganego dokumentu informacyjnego, zgodnie z art. 3 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG, jest zamieszczony w dodatku 1.
 - 1.1.2. Pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu, wyposażony w system ochrony przed uderzeniami czołowymi, dla którego wymagana jest homologacja, przekazuje się służbie technicznej odpowiedzialnej za udzielenie homologacji. Na wniosek służby technicznej specyficzne części składowe lub próbki użytych materiałów również powinny być przekazane.
 - 1.2. Wniosek o udzielenie homologacji typu WE w odniesieniu do systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi uznawanymi za oddzielne zespoły techniczne
 - 1.2.1. Wzór wymaganego dokumentu informacyjnego, zgodnie z art. 3 ust. 4 dyrektywy 70/156/EWG, jest zamieszczony w dodatku 2.
 - 1.2.2. Jedną próbkę typu systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi, który ma być homologowany, przekazuje się służbie technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzenie testów homologacji typu. O ile służba uzna to za stosowne, może żądać dostarczenia kolejnych próbek. Próbki muszą być wyraźnie i czytelnie oznaczone nazwą handlową i znakiem wnioskodawcy oraz oznaczeniem typu. Ustanowi się przepis dotyczący późniejszego obowiązkowego umieszczenia znaku homologacji typu WE w widocznym miejscu.
2. UDZIELENIE HOMOLOGACJI TYPU WE
 - 2.1. Wzory homologacji typu WE, zgodnie z art. 4 ust. 3 i, jeśli stosowne, z art. 4 ust. 4 dyrektywy 70/156/EWG, są zamieszczone w:
 - Dodatku 3 dla zastosowań opisanych w ppkt 1.1,
 - Dodatku 4 dla zastosowań opisanych w ppkt 1.2,

3. ZNAK HOMOLOGACJI TYPU WE

3.1. Każdy system ochrony przed uderzeniami czołowymi spełniający warunki homologacji typu zgodnie z niniejszą dyrektywą będzie opatrzony znakiem homologacji typu WE.

3.2. Na znak ten złożą się:

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

1dla Niemiec

2dla Francji

3dla Włoch

4dla Holandii

5dla Szwecji

6dla Belgii

9dla Hiszpanii

11dla Wielkiej Brytanii

12dla Austrii

13dla Luksemburga

17dla Finlandii

18dla Danii

21dla Portugalii

23dla Grecji

IRLdla Irlandii

nn dla Cypru

nn dla Republiki Czeskiej

nn dla Estonii

nn dla Węgier

nn dla Łotwy

nn dla Litwy

nn dla Malty

nn dla Polski

nn dla Republiki Słowackiej

nn dla Słowenii

- 3.2.2. W pobliżu prostokąta umieszczony jest „podstawowy numer homologacji”, zawarty w sekcji 4 numeru homologacji typu określonego w załączniku VII do dyrektywy 70/156/EWG, poprzedzony dwiema cyframi wskazującymi na numer kolejny przyporządkowany najbardziej aktualnej głównej zmianie technicznej do niniejszej dyrektywy z datą udzielenia homologacji typu WE. W niniejszej dyrektywie numerem kolejnym jest 01.

Gwiazdka umieszczona po kolejnym numerze będzie oznaczała, że dany system ochrony przed uderzeniami czołowymi został dopuszczony do badania udaru części nogi, na które zezwala pkt 3.1 załącznika I. Jeżeli oznaczenie to nie zostanie przyznane, gwiazdkę zastępuje odstęp.

- 3.3. Znak homologacji typu WE jest zamocowany na systemie ochrony przed uderzeniami czołowymi w sposób zapewniający trwałość i czytelność po zamontowaniu systemu na pojeździe.
- 3.4. Przykład znaku homologacji typu WE zamieszczony jest w dodatku 5.

Dodatek 1 do załącznika II

DOKUMENT INFORMACYJNY NR ...

NA PODSTAWIE ZAŁĄCZNIKA I DO DYREKTYWY RADY 70/156/EWG ODNOSZĄCEJ SIĘ DO HOMOLOGACJI TYPU WE W ODNIESIENIU DO SYSTEMÓW OCHRONY PRZED UDERZENIAMI CZOŁOWYMI

Następujące informacje, jeśli mają zastosowanie, muszą być dostarczone w trzech egzemplarzach wraz ze spisem treści. Rysunki w odpowiedniej skali, dostatecznie szczegółowe, muszą być dostarczone w formacie A4 lub na folderze formatu A4. Zdjęcia, jeśli zostały załączone, muszą być dostatecznie szczegółowe.

Jeżeli układy, części lub oddzielne zespoły techniczne są sterowane elektronicznie, muszą być dostarczone informacje dotyczące ich działania.

0. DANE OGÓLNE

0.1. Marka (znak fabryczny producenta):

0.2. Typ i ogólny(e) opis(y) handlowy(e):

0.3. Sposób identyfikacji typu, jeżeli zaznaczono na pojeździe:

0.3.1. Położenie tego oznakowania:

0.4. Kategoria pojazdu:

0.5. Nazwa i adres producenta:

0.8. Adres (adresy) montowni:

1. OGÓLNE CECHY KONSTRUKCYJNE POJAZDU

1.1. Zdjęcia i/lub rysunki pojazdu reprezentatywnego dla typu pojazdu:

2. MASY I WYMIARY (wyrażone w kg i mm)

(Odniesienie do rysunków, gdzie stosowne)

2.8. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita, określona przez producenta (maksymalna i minimalna):

2.8.1. Rozkład tej masy na osiach (maksymalny i minimalny):

9. NADWOZIE

9.1. Rodzaj nadwozia:

9.[11]. System ochrony przed uderzeniami czołowymi

9.[11].1. Schemat ogólny (rysunki lub zdjęcia) wskazujący położenie i zamocowanie systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi:

9.[11].2. Rysunki i/lub zdjęcia, gdzie stosowne, elementów takich jak kratki wlotu powietrza, kratki chłodnicy, ozdoby dekoracyjne, ozdoby, emblematy i wgłębienia oraz wszystkie inne elementy wystające i części powierzchni zewnętrznej, które mogą być uznane za krytyczne (np. urządzenia oświetleniowe). Jeżeli części wymienione w poprzednim zdaniu nie są krytyczne, dla celów dokumentacyjnych mogą być one zastąpione fotografiami, do których, jeżeli to konieczne, będą dołączone szczegóły wymiarowe lub tekst:

9.[11].3. Wyczerpujące szczegóły odnośnie wymaganych mocowań, łącznie z wymogami dotyczącymi momentu dokręcania, do zamocowania:

9.[11].4. Rysunek zderzaków:

9.[11].5. Rysunek linii podłogi w przedniej części pojazdu:

Data:

Dodatek 2 do załącznika II

DOKUMENT INFORMACYJNY NR ...

DOTYCZĄCY HOMOLOGACJI TYPU WE SYSTEMÓW OCHRONY PRZED UDERZENIAMI CZOŁOWYMI JAKO ODDZIELNEGO ZESPOŁU TECHNICZNEGO (2005/.../WE)

Następujące informacje, jeśli mają zastosowanie, muszą być dostarczone w trzech egzemplarzach wraz ze spisem treści. Rysunki w odpowiedniej skali, dostatecznie szczegółowe, muszą być dostarczone w formacie A4 lub na folderze formatu A4. Zdjęcia, jeśli zostały załączone, muszą być dostatecznie szczegółowe.

Jeżeli układy, części lub oddzielne zespoły techniczne są sterowane elektronicznie, muszą być dostarczone informacje dotyczące ich działania.

0. DANE OGÓLNE

0.1. Marka (znak fabryczny producenta):

0.2. Typ i ogólny(e) opis(y) handlowy(e):

0.5. Nazwa i adres producenta:

0.7. Położenie i metoda zamocowania znaku homologacji typu WE:

1. OPIS URZĄDZENIA

1.1. Szczegółowy opis techniczny (łącznie ze zdjęciami i rysunkami):

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

1.3. Zestawienie typów pojazdów, na których system może być zamontowany.

1.4. Jakiegokolwiek ograniczenia użycia oraz warunki zamontowania:

Dodatek 3 do załącznika II

(WZÓR)

(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU WE

PIECZĄTKA
ADMINISTRACJI

Komunikat dotyczący:

- homologacji typu
- rozszerzenia homologacji typu
- odmowy homologacji typu
- cofnięcia homologacji typu

typu pojazdu z systemem ochrony przed uderzeniami czołowymi zamontowanym w odniesieniu do dyrektywy .../.../WE.

Numer homologacji typu:

Powód rozszerzenia:

SEKCJA I

0.1 Marka (znak fabryczny producenta):

0.2 Typ i ogólny(e) opis(y) handlowy(e):

- 0.3. Sposób identyfikacji typu, jeżeli zaznaczono na pojeździe:
- 0.3.1. Położenie tego oznakowania:
- 0.4. Kategoria pojazdu:
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
- 0.7. W przypadku występowania systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi, położenie i metoda zamocowania znaku homologacji typu WE:
- 0.8. Adres (adresy) montowni:

SEKCJA II

- 1. Dodatkowe informacje (gdzie mają zastosowanie): Patrz: dodatek
- 2. Placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań:
- 3. Data sprawozdania z badań:
- 4. Numer sprawozdania z badań:
- 5. Uwagi (jeżeli są): Patrz: dodatek
- 6. Miejsce:
- 7. Data:
- 8. Podpis:
- 9. Do pakietu informacyjnego, zdeponowanego u organu udzielającego, który może być udostępniony na życzenie, załączony jest spis treści.

Dodatek *do załącznika 3*

do świadectwa homologacji typu WE nr [...]

dotyczący homologacji typu pojazdu w odniesieniu do zamocowania systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi

1. Dodatkowe informacje (o ile są):
2. Uwagi:
3. Załącznik I, *sekcja 3* wyniki badań.

Badanie	Wartości zapisane		Zaliczone/nie zaliczone*
<i>Dolna część nogi z systemem ochrony przed uderzeniami czołowymi</i> - 3 pozycje testu (w przypadku gdy przeprowadzono)	Kąt zginający	..... ..... Stopnie	
	Przemieszczenie ścierające	..... ..... mm	
	Przyspieszenie na kości piszczelowej	..... ..... g	
<i>Górna część nogi z systemem ochrony przed uderzeniami czołowymi</i> - 3 pozycje testu (w przypadku gdy przeprowadzono)	Suma sił uderzenia	..... ..... kN	
	Moment zginający	..... ..... Nm	
Górna część nogi z <i>krawędzią maski</i> systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi - 3 pozycje testu (<i>wyłącznie monitorowanie</i>)	Suma sił uderzenia	..... ..... kN	
	Moment zginający	..... ..... Nm	
Głowa dziecka/ <i>niskiej osoby dorosłej (3,5 kg)</i> z systemem <i>ochrony przed uderzeniami czołowymi</i>	Wartości HPC (co najmniej 3 wartości)	..... ..... .....

Dodatek 4 do załącznika II

(WZÓR)

(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU WE

PIECZĄTKA
ADMINISTRACJI

Komunikat dotyczący:

- homologacji typu
- rozszerzenia homologacji typu
- odmowy homologacji typu
- cofnięcia homologacji typu

typu systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi jako oddzielnymi zespołami technicznymi⁽¹⁾ w odniesieniu do dyrektywy [2005/.../WE].

Numer homologacji typu:

Powód rozszerzenia:

SEKCJA I

- 0.1. Marka (znak fabryczny producenta):
- 0.2. Typ i ogólny(e) opis(y) handlowy(e):

- 0.3. Sposób identyfikacji typu, jeżeli zaznaczono na pojeździe:
- 0.3.1. Położenie tego oznakowania:
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
- 0.7. Położenie i metoda zamocowania znaku homologacji typu WE:
- 0.8. Adres (adresy) montowni:**

SEKCJA II

- 1. **Dodatkowe** informacje: Patrz: dodatek
- 2. Służba techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań:
- 3. Data sprawozdania z badań:
- 4. Numer sprawozdania z badań:
- 5. Uwagi (jeżeli są): Patrz: dodatek
- 6. Miejsce:
- 7. Data:
- 8. Podpis:
- 9. Do pakietu informacyjnego, zdeponowanego u organu udzielającego, który może być udostępniony na życzenie, załączony jest spis treści.

Dodatek *do dodatku 4*

do świadectwa homologacji typu WE nr [...]

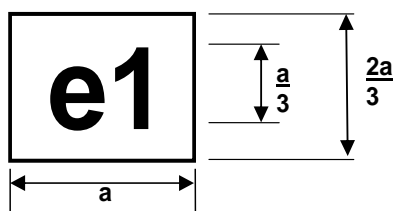
dotyczący homologacji typu systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi w odniesieniu do dyrektywy [2005/./WE]

1. Informacje dodatkowe:
 - 1.1. Metoda zamocowania:
 - 1.2. Instrukcja montażu i zamocowania:
 - 1.3. **Lista pojazdów, w których system ochrony przed uderzeniami czołowymi może zostać zamontowany** i jakiegokolwiek ograniczenia oraz **konieczne** warunki zamontowania:
2. Uwagi:
3. Załącznik I, **sekcja 3** wyniki badań

Badanie	Wartości zapisane		Zaliczone/nie zaliczone
Dolna część nogi z systemem ochrony przed uderzeniami	Kąt zginający	..... ..... Stopnie	
Dolna część nogi z systemem ochrony przed uderzeniami - 3 pozycje testu (wzrosty pedla i gdy przoprowadzono)	Przemieszczenie ścierające	..... ..... mm	
Dolna część nogi z systemem ochrony przed uderzeniami - 3 pozycje testu (wzrosty pedla i gdy przoprowadzono)	Przyspieszenie na kości piszczelowej	..... ..... g	
Dolna część nogi z systemem ochrony przed uderzeniami - 3 pozycje testu (wzrosty pedla i gdy przoprowadzono)	Suma sił uderzenia	..... ..... kN	
Dolna część nogi z systemem ochrony przed uderzeniami - 3 pozycje testu (wzrosty pedla i gdy przoprowadzono)	Moment zginający	..... ..... Nm	
Góra części nogi z kwadratem i gdy przoprowadzono) Góra części nogi z kwadratem i gdy przoprowadzono)	Suma sił uderzenia	..... ..... kN	
Góra części nogi z kwadratem i gdy przoprowadzono) Góra części nogi z kwadratem i gdy przoprowadzono)	Moment zginający	..... ..... Nm	
- 3 pozycje testu (wzrosty pedla i gdy przoprowadzono) - 3 pozycje testu (wzrosty pedla i gdy przoprowadzono)	Wartości HPC (co najmniej 3 wartości)	..... ..... .....

Dodatek 5 do załącznika II

Przykład znaku homologacji typu WE



01*1471 $\frac{a}{3}$

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

Urządzenie, oznaczone zamieszczonym powyżej znakiem homologacji typu WE, należy do systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi homologowanego przez Niemcy (e1) zgodnie z niniejszą dyrektywą (01) i ma podstawowy numer homologacji 1471.

Gwiazdka oznacza, że dany system ochrony przed uderzeniami czołowymi został dopuszczony do badania udaru nogi, na które zezwala pkt 3.1 załącznika I. Jeżeli oznaczenie to nie zostanie przyznane, gwiazdkę zastępuje odstęp.

ZAŁĄCZNIK III

ZMIANY DO DYREKTYWY 70/156/EWG

W dyrektywie 70/156/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1. W załączniku I dodaje się następujące punkty:

„9.[24] System ochrony przed uderzeniami czołowymi

9.[24].1 Dostarcza się szczegółowy opis, włączając zdjęcia i/lub rysunki pojazdu, odnoszące się do struktury, wymiarów, właściwych linii odniesienia i materiałów, z których wykonany jest system ochrony przed uderzeniami czołowymi oraz przednia część pojazdu.

9.[24].2 Dostarcza się szczegółowy opis, włączając zdjęcia i/lub rysunki, metody zamocowania systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi na pojeździe. Opis ten musi zawierać wymiary wszystkich śrub oraz wymagane momenty dokręcania.”

2. W załączniku III, część I, sekcja A dodaje się następujące punkty:

„9.[24]

9.[24].1 Dostarcza się szczegółowy opis, włączając zdjęcia i/lub rysunki pojazdu, odnoszące się do struktury, wymiarów, właściwych linii odniesienia i materiałów, z których wykonany jest system ochrony przed uderzeniami czołowymi oraz przednia część pojazdu.

9.[24].2 Dostarcza się szczegółowy opis, włączając zdjęcia i/lub rysunki, metody zamocowania systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi na pojeździe. Opis ten musi zawierać wymiary wszystkich śrub oraz wymagane momenty dokręcania.”

3. W części I załącznika IV dodaje się następującą pozycję:

Przedmiot	Nr dyrektywy	Odniesienie w Dzienniku Urzędowym	Stosowanie									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
“[60]. System ochrony przed uderzeniami czołowymi	[.../.../WE]	L ..., ..., str. ...	X ^(*)	-	-	X	-	-				

* dopuszczalna masa maksymalna nieprzekraczająca 3,5 tony”.

4. W załączniku XI wprowadza się następujące zmiany:

a) W dodatku 1 dodaje się następującą pozycję:

Punkt	Przedmiot	Nr dyrektywy	M ₁ ≤ 2 500 (1) kg	M ₁ > 2 500 (1) kg	M ₂	M ₃
“[60]	System ochrony przed uderzeniami czołowymi	[.../.../WE]	X	X ^(*)	-	-

* dopuszczalna masa maksymalna nieprzekraczająca 3,5 tony”.

b) W dodatku 2 dodaje się następującą pozycję:

Punkt	Przedmiot	Nr dyrektywy	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
“[60]	System ochrony przed uderzeniami czołowymi	[.../.../WE]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-”

c) W dodatku 3 dodaje się następującą pozycję:

Punkt	Przedmiot	Nr dyrektywy	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
“[60]	System ochrony przed uderzeniami czołowymi	[.../.../WE]	-	-	-	-	-	-	-	-	-”