

32003L0102

6.12.2003

DZIENNIK URZĘDOWY UNII EUROPEJSKIEJ

L 321/15

**DYREKTYWA 2003/102/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
z dnia 17 listopada 2003 r.**

**odnosząca się do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg przed i w razie
zderzenia z pojazdem silnikowym i zmieniająca dyrektywę Rady 70/156/EWG**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych we Wspólnocie, konieczne jest wprowadzenie środków mających na celu poprawę ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg przed i w razie zderzenia z przodem pojazdu silnikowego.
- (2) Pakiet środków czynnych i biernych dla poprawy bezpieczeństwa (unikanie wypadków i zmniejszenie skutków ubocznych przez uspokojenie ruchu i ulepszenia infrastruktury) niechronionych użytkowników dróg, takich jak piesi, rowerzyści i motocykliści, jest pilnie potrzebny w ramach programu działań w zakresie bezpieczeństwa drogowego.
- (3) Rynek wewnętrzny składa się z przestrzeni bez granic wewnętrznych, w której musi być zapewniony swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału i w tym celu stosuje się wspólnotowy system homologacji typu pojazdów silnikowych; wymagania techniczne homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych należy zharmonizować w celu uniknięcia przyjęcia wymagań, które różnią się w zależności od Państwa Członkowskiego oraz zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego.
- (4) Cele ochrony pieszych mogą zostać osiągnięte przez połączone czynne i bierne środki bezpieczeństwa; zalecenia Europejskiego Komitetu ds. Bezpieczeństwa Pojazdów (EEVC) z czerwca 1999 r. są przedmiotem szerokiego konsensusu w tej dziedzinie; te zalecenia proponują wymogi dotyczące osiągnięć elementów przednich niektórych kategorii pojazdów silnikowych w celu zmniejszenia ich agresywności; niniejsza dyrektywa przedstawia badania i wartości dopuszczalne oparte na zaleceniach EEVC.

- (5) Komisja powinna zbadać wykonalność rozszerzenia zakresu niniejszej dyrektywy na pojazdy o masie do 3,5 tony oraz powinna złożyć sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (6) Niniejszą dyrektywę należy uważać za jeden z elementów szerszego pakietu środków, jakie ma podjąć Wspólnota, przemysł i właściwe organy Państw Członkowskich, na podstawie wymiany najlepszych praktyk, w celu wspierania bezpieczeństwa pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg przed zderzeniem (czynne), w czasie zderzenia (bierno), i po zderzeniu, w odniesieniu do użytkowników dróg, pojazdów i infrastruktury.
- (7) W świetle szybkości rozwoju technologicznego w tej dziedzinie, alternatywne środki co najmniej równoważne w zakresie rzeczywistej skuteczności wymaganiom niniejszej dyrektywy – albo bierne, albo połączone środki czynne i bierne – mogą być zaproponowane przez przemysł i są oceniane po przeprowadzeniu analizy wykonalności przez niezależnych ekspertów do dnia 1 lipca 2004 r.; wprowadzenie środków alternatywnych, co najmniej równoważnych w zakresie rzeczywistej skuteczności wymagałoby dostosowania lub zmiany niniejszej dyrektywy.
- (8) Z powodu trwających badań i postępu technicznego w dziedzinie ochrony pieszych, właściwe jest wprowadzenie stopnia elastyczności w tej dziedzinie. Odpowiednio, niniejsza dyrektywa powinna ustanowić podstawowe przepisy dotyczące ochrony pieszych w formie badań, jakie mają być przeprowadzone z nowymi typami pojazdów oraz przez nowe typy pojazdów. Warunki techniczne wykonywania takich badań należy przyjąć decyzją Komisji.
- (9) Szybko postępująca technologia czynnych środków bezpieczeństwa oznacza, że systemy unikania i łagodzenia zderzeń mogą zapewnić duże korzyści dla bezpieczeństwa, na przykład poprzez zmniejszenie prędkości zderzeń oraz dostosowanie kierunku uderzenia. Rozwój takich technologii jest wspierany przez niniejszą dyrektywę.
- (10) Stowarzyszenia reprezentujące europejskich, japońskich i koreańskich producentów pojazdów podjęły zobowiązanie do rozpoczęcia stosowania zaleceń EEVC dotyczących wartości dopuszczalnych i badań lub uzgodnionych alternatywnych środków o co najmniej równoważnym skutku od roku 2010, a pierwszego zbioru wartości dopuszczalnych i badań odnośnie do nowych typów pojazdów od roku 2005 oraz do stosowania pierwszego zbioru badań odnośnie do 80 % wszystkich nowych pojazdów od dnia 1 lipca 2010 r., 90 % wszystkich nowych pojazdów od dnia 1 lipca 2011 r. i do wszystkich nowych pojazdów od dnia 31 grudnia 2012 r.

⁽¹⁾ Dz.U. C 234 z 30.9.2003, str. 10.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 3 lipca 2003 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 4 listopada 2003 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

- (11) Niniejsza dyrektywa powinna także przyczynić się do ustanowienia wysokiego poziomu ochrony w kontekście międzynarodowej harmonizacji ustawodawstw w tej dziedzinie, która rozpoczęta na mocy Porozumienia EKG/ONZ z 1998 r. dotyczącego ustanowienia światowych przepisów technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być montowane i/lub używane z pojazdami kołowymi.
- (12) Niniejsza dyrektywa jest jedną z oddzielnych dyrektyw, które muszą być wykonane w celu zachowania zgodności z procedurą homologacji typu WE ustanowioną dyrektywą Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyrządów⁽¹⁾.
- (13) Dlatego dyrektywę 70/156/EWG należy odpowiednio zmienić,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do przednich powierzchni pojazdów. Do celów niniejszej dyrektywy, „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy, określony w art. 2 i załączniku II do dyrektywy 70/156/EWG, kategorii M1, o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2,5 tony, i N1 pochodzących od M1, o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2,5 tony.

2. Celem niniejszej dyrektywy jest zmniejszenie obrażeń pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg, którzy zostali uderzeni przez przednie powierzchnie pojazdów, określonych w ust. 1.

Artykuł 2

1. Z mocą od dnia 1 stycznia 2004 r. żadne Państwo Członkowskie nie może, z przyczyn odnoszących się do ochrony pieszych:

— odmówić, w odniesieniu do typu pojazdu, udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu, lub

— zakazać rejestrowania, sprzedaży lub wprowadzania do użytkowania pojazdów,

pod warunkiem że pojazdy spełniają wymagania techniczne określone w ppkt 3.1. lub 3.2. załącznika I.

2. Z mocą od dnia 1 października 2005 r., Państwa Członkowskie nie udzielają już:

— homologacji typu WE, lub

— krajowej homologacji typu,

z wyjątkiem przypadku, gdy powoływane są przepisy art. 8 ust. 2 dyrektywy 70/156/EWG, dla każdego typu pojazdów z przyczyn odnoszących się do ochrony pieszych, jeżeli wymagania techniczne określone w ppkt 3.1. lub 3.2. załącznika I nie są spełnione.

⁽¹⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 807/2003 (Dz.U. L 122 z 16.5.2003, str. 36).

3. Ustęp 2 nie ma zastosowania do pojazdów, które nie różnią się w odniesieniu do zasadniczych elementów konstrukcji nadwozia i konstrukcji ku przodowi od słupków A od typów pojazdów, którym udzielono homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu przed dniem 1 października 2005 r. i które dotychczas nie zostały homologowane na mocy niniejszej dyrektywy.

4. Z mocą od dnia 1 września 2010 r. Państwa Członkowskie nie udzielają już:

— homologacji typu WE, lub

— krajowej homologacji typu,

z wyjątkiem przypadku, gdy powoływane są przepisy art. 8 ust. 2 dyrektywy 70/156/EWG, dla każdego typu pojazdów z przyczyn odnoszących się do ochrony pieszych, jeżeli wymagania techniczne określone w ppkt 3.2. załącznika I do niniejszej dyrektywy nie są spełnione.

5. Z mocą od dnia 31 grudnia 2012 r. Państwa Członkowskie:

— uznają, że świadectwa zgodności towarzyszące nowym pojazdom zgodnie z przepisami dyrektywy 70/156/EWG utraciły ważność do celów art. 7 ust. 1 niniejszej dyrektywy, i

— zakazują rejestrowania, sprzedaży lub wprowadzania do użytkowania nowych pojazdów, którym nie towarzyszy świadectwo zgodności zgodnie z dyrektywą 70/150/EWG,

z przyczyn odnoszących się do ochrony pieszych, jeżeli wymagania techniczne określone w ppkt 3.2. lub 3.2 załącznika I nie są spełnione.

6. Z mocą od dnia 1 września 2015 r., Państwa Członkowskie:

— uznają, że świadectwa zgodności towarzyszące nowym pojazdom zgodnie z przepisami dyrektywy 70/156/EWG utraciły ważność do celów art. 7 ust. 1 niniejszej dyrektywy, i

— zakazują rejestrowania, sprzedaży lub wprowadzania do nowych pojazdów, którym nie towarzyszy świadectwo zgodności zgodnie z dyrektywą 70/150/EWG,

z przyczyn odnoszących się do ochrony pieszych, jeżeli wymagania techniczne określone w ppkt 3.2. załącznika I nie są spełnione.

Artykuł 3

Z zastrzeżeniem przepisów art. 2, Państwa Członkowskie zapewniają, że badania ustanowione w ppkt 3.1. lub 3.2. załącznika I są przeprowadzane zgodnie z warunkami technicznymi, które zostaną określone decyzją Komisji.

Artykuł 4

Każdego miesiąca organy udzielające homologacji Państwa Członkowskiego przesyłają Komisji kopię świadectwa homologacji typu, którego wzór jest określony w dodatku 2 do załącznika II, w odniesieniu do każdego pojazdu, który homologowały zgodnie z niniejszą dyrektywą w czasie tego miesiąca.

Artykuł 5

1. Komisja, działając na podstawie właściwych informacji przekazanych przez organy udzielające homologacji i zainteresowane strony, jak również pochodzących z niezależnych badań, monitoruje postęp dokonany przez przemysł w dziedzinie ochrony pieszych, oraz przeprowadzi, przed dniem 1 lipca 2004 r., niezależną ocenę wykonalności dotyczącą przepisów ppkt 3.2 załącznika I, a w szczególności alternatywnych środków - albo biernych albo połączonych środków czynnych i biernych - które są co najmniej równoważne w zakresie rzeczywistej skuteczności. Badanie wykonalności będzie oparte, między innymi, na badaniach praktycznych i niezależnych badaniach naukowych.

2. Jeżeli, w wyniku oceny wykonalności określonej w ust. 1, uważa się za konieczne dostosować przepisy ppkt 3.2 załącznika I, włączyć połączone środki czynne i bierne, które zapewniają co najmniej taki sam poziom ochrony jak istniejące przepisy ppkt 3.2 załącznika I, Komisja przedkłada propozycję stosownej zmiany niniejszej dyrektywy Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

3. Tak długo jak dostosowanie niniejszej dyrektywy jest ograniczone do wprowadzenia alternatywnych środków biernych, które zapewniają co najmniej taki sam poziom ochrony jak istniejące przepisy ppkt 3.2 załącznika I, takie dostosowanie może być przeprowadzone przez Komitet ds. Dostosowania do Postępu Technicznego, zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 13 dyrektywy 70/156/EWG.

4. Przed dniem 1 kwietnia 2006 r., a następnie co dwa lata, Komisja składa sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie z wyników monitoringu określonego w ust. 1.

Artykuł 6

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

1) w załączniku I dodaje się podpunkty w brzmieniu:

„9.23. Ochrona pieszych

9.23.1. Dostarcza się szczegółowy opis, włączając zdjęcia i/lub rysunki, pojazdu odnoszące się do struktury, wymiarów, właściwych linii odniesienia i materiałów, z których wykonana jest przednia część pojazdu (wewnętrzna i zewnętrzna). Niniejszy opis powinien zawierać szczegóły wszelkich zainstalowanych systemów aktywnej ochrony.”;

2) w załączniku III sekcja A dodaje się podpunkty w brzmieniu:

„9.23. Ochrona pieszych

9.23.1. Dostarcza się szczegółowy opis, włączając zdjęcia i/lub rysunki, pojazdu odnoszące się do struktury, wymiarów, właściwych linii odniesienia i materiałów, z których wykonana jest przednia część pojazdu (wewnętrzna i część zewnętrzna). Niniejszy opis powinien zawierać szczegóły wszelkich zainstalowanych systemów aktywnej ochrony.”;

3) w załączniku IV część I dodaje się pozycję 58 oraz przypisy:

Przedmiot	Numer dyrektywy	Numer Dziennika Urzędowego	Stosowanie									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„58 Ochrona pieszych	2003/102/WE	Dz.U. L 321 z 6.12.2003, str. 15.	X ⁽⁶⁾			X ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾						

⁽⁶⁾ masa maksymalna nieprzekraczająca 2,5 tony.

⁽⁷⁾ pochodzące od pojazdów kategorii M₁.”.

4) w załączniku XI wprowadza się następujące zmiany:

— w dodatku 1 dodaje się pozycję 58:

Pozycja	Przedmiot	Numer dyrektywy	M ₁ ≤ 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₁ > 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₂	M ₃
„58	Ochrona pieszych	2003/102/WE	X”,			

— w dodatku 2 dodaje się pozycję 58:

Pozycja	Przedmiot	Numer dyrektywy	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„58	Ochrona pieszych	2003/102/WE”,										

— w dodatku 3 dodaje się pozycję 58:

Pozycja	Przedmiot	Numer dyrektywy	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„58	Ochrona pieszych	2003/102/WE”.									

Artykuł 7

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 31 grudnia 2003 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Państwa Członkowskie stosują niniejsze środki z mocą od dnia 1 stycznia 2004 r.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 8

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 9

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 17 listopada 2003 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

P. COX

Przewodniczący

W imieniu Rady

G. ALEMANNO

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

PRZEPISY TECHNICZNE

1. ZAKRES

Niniejszą dyrektywę stosuje się do przednich powierzchni pojazdów. Do celów niniejszej dyrektywy, „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy, określony w art. 2 i załączniku II do dyrektywy 70/156/EWG, kategorii M1, o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2,5 tony, i N1 pochodzących od M1, o masie maksymalnej nieprzekraczającej 2,5 tony.

2. DEFINICJE

Do celów niniejszej dyrektywy:

- 2.1. „Słupiek A” oznacza najdalsze tylne i przednie wsparcie dachu rozciągające się od podwozia do dachu pojazdu.
- 2.2. „Zderzak” oznacza przedni, nisko umiejscowiony, zewnętrzny element pojazdu. Obejmuje wszystkie części, które mają na celu ochronę pojazdu w przypadku przednich zderzeń przy małej prędkości z innym pojazdem, a także wszelkie zamocowania do tego elementu.
- 2.3. „Krawędź maski” oznacza przedni, górny, zewnętrzny element, włączając maskę silnika i błotniki, górną część i podłużnice obudowy reflektora i wszelkie pozostałe zamocowania.
- 2.4. „Grzbiet maski” oznacza zewnętrzny element, który obejmuje górną powierzchnię wszystkich zewnętrznych elementów z wyjątkiem szyby przedniej, słupków A oraz elementów znajdujących się za nimi. Zatem obejmuje, ale nie jest ograniczona do, maskę, błotniki, belkę deski rozdzielczej, trzpień wycieraczki i dolną ramę szyby przedniej.
- 2.5. „Kryterium osiągow czołowych (HPC)” jest obliczeniem, w przeciągu określonego czasu, maksymalnego wypadkowego przyspieszenia uzyskanego w czasie zderzenia.
- 2.6. „Szyba przednia” oznacza przednie oszklenie pojazdu, które spełnia wszystkie właściwe wymagania załącznika I do dyrektywy 77/649/EWG ⁽¹⁾.
- 2.7. „Typ pojazdu” oznacza kategorię pojazdów, które ku przodowi od słupków A, nie różnią się pod istotnymi względami takimi jak:
- struktura,
 - wymiary główne,
 - materiały zewnętrznych powierzchni pojazdu,
 - montaż części składowych (zewnętrznych lub wewnętrznych),

w zakresie, w jakim mogą być uważane za powodujące negatywne skutki na wyniki testów zderzeniowych opisanych w niniejszej dyrektywie;

- 2.8. „Masa maksymalna” oznacza technicznie dopuszczalną masę ładunkową określoną przez producenta na podstawie ppkt 2.8 załącznika I do dyrektywy 70/156/EWG.

3. PRZEPISY DOTYCZĄCE BADAŃ

- 3.1. Następujące badania muszą być przeprowadzone; jednakże wartości dopuszczalne określone w ppkt 3.1.3 i 3.1.4 są wymagane jedynie do celów monitorowania.
- 3.1.1. Noga ze zderzakiem: jedno z badań dotyczące nóg określone w ppkt 3.1.1.1 lub 3.1.1.2 jest wymagane do przeprowadzenia:
- 3.1.1.1. Dolna część nogi ze zderzakiem: badanie jest przeprowadzane przy prędkości uderzenia 40 km/h. Maksymalny dynamiczny kąt zgięcia kolana nie przekracza 21,0°, maksymalne dynamiczne ścierające przemieszczenie kolana nie przekracza 6,0 mm, a przyspieszenie mierzone przy górnym końcu kości piszczelowej nie przekracza 200 g;
- 3.1.1.2. Górna część nogi ze zderzakiem: badanie jest przeprowadzane przy prędkości uderzenia 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.

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 77/649/EWG z dnia 27 września 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do pola widzenia kierowców pojazdów silnikowych (Dz.U. L 267 z 19.10.1977, str. 1). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 90/630/EWG (Dz.U. L 341 z 6.12.1990, str. 20).

- 3.1.2. Głowa dziecka/niskiego dorosłego z grzbietem maski: badanie jest przeprowadzane przy prędkości uderzenia 35 km/h z wykorzystaniem uderu do badań o wadze 3,5 kg. Kryterium osiągnięć czołowych (HPC) nie przekracza 1 000 na 2/3 powierzchni badawczej maski i 2 000 na pozostałej 1/3 powierzchni badawczej maski.
 - 3.1.3. Górna część nogi z krawędzią maski: badanie jest przeprowadzane przy prędkości uderzenia do 40 km/h. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu nie powinna przekraczać możliwego poziomu 5,0 kN, a moment zginający uderu do badań jest zapisywany i porównywany z możliwym poziomem 300 Nm.
 - 3.1.4. Głowa dorosłego z szybą przednią: badanie jest przeprowadzane przy prędkości uderzenia 35 km/h z wykorzystaniem uderu do badań o wadze 4,8 kg. HPC jest zapisywane i porównywane z możliwym poziomem 1 000.
 - 3.2. Następujące badania są wymagane do przeprowadzenia.
 - 3.2.1. Noga ze zderzakiem: jedno z badań dotyczących nóg określone w ppkt 3.2.1.1 lub 3.2.1.2 jest wymagane do przeprowadzenia:
 - 3.2.1.1. Dolna część nogi ze zderzakiem: badanie jest przeprowadzane przy prędkości uderzenia 40 km/h. Maksymalny dynamiczny kąt zgięcia kolana nie przekracza 15,0°, maksymalne dynamiczne ścierające przemieszczenie kolana nie przekracza 6,0 mm, a przyspieszenie mierzone przy górnym końcu kości piszczelowej nie przekracza 150 g.
 - 3.2.1.2. Górna część nogi ze zderzakiem: badanie jest przeprowadzane przy prędkości uderzenia 40 km/h. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu nie przekracza 5,0 kN, a moment zginający uderu do badań nie przekracza 300 Nm.
 - 3.2.2. Głowa dziecka z grzbietem maski: badanie jest przeprowadzane przy prędkości uderzenia 40 km/h z wykorzystaniem uderu do badań o wadze 2,5 kg. HPC nie przekracza 1 000 dla całej powierzchni badawczej maski.
 - 3.2.3. Górna część nogi z krawędzią maski: badanie jest przeprowadzane przy prędkości uderzenia do 40 km/h. Chwilowa suma sił uderzenia w odniesieniu do czasu nie przekracza możliwego poziomu 5,0 kN, a moment zginający uderu do badań nie przekracza 300 Nm.
 - 3.2.4. Głowa dorosłego z wiekiem maski: badanie jest przeprowadzane przy prędkości uderzenia 40 km/h z wykorzystaniem uderu do badań o wadze 4,8 kg. HPC nie przekracza 1 000 dla całej powierzchni badawczej maski.
-

ZAŁĄCZNIK II

PRZEPISY ADMINISTRACYJNE DOTYCZĄCE HOMOLOGACJI TYPU

1. WNIOSEK O UDZIELENIE HOMOLOGACJI TYPU WE
 - 1.1. Wniosek o udzielenie homologacji typu WE zgodnie z art. 3 ust. 4 dyrektywy 70/156/EWG dla typu pojazdu w odniesieniu do ochrony pieszych wnosi producent.
 - 1.2. Wzór dokumentu informacyjnego znajduje się w dodatku 1.
 - 1.3. Pojazd, reprezentatywny dla typu pojazdu, który ma być homologowany przekazuje się placówce technicznej odpowiedzialnej z przeprowadzenie badań homologacyjnych.
 2. UDZIELENIE HOMOLOGACJI TYPU WE
 - 2.1. Jeżeli badania określone w załączniku I są przeprowadzane zgodnie ze specyfikacjami przewidzianymi w tym załączniku oraz warunkami technicznymi określonymi w art. 3 niniejszej dyrektywy, homologacji typu WE udziela się na podstawie art. 4 ust. 1 i art. 4 ust. 3 dyrektywy 70/156/EWG.
 - 2.2. Wzór świadectwa homologacji WE znajduje się w dodatku 2:
 - 2.3. Numer homologacji zgodnie z załącznikiem VII do dyrektywy 70/156/EWG przyznaje się każdemu typowi homologowanego pojazdu. To samo Państwo Członkowskie nie przydziela tego samego numeru innemu typowi pojazdu.
 - 2.4. W razie wątpliwości, uwzględnia się, przy sprawdzaniu zgodności z procedurami badań, wszelkie dane lub wyniki badań, dostarczone przez producenta, które mogą być wzięte pod uwagę przy ocenie badania homologacyjnego przeprowadzanego przez organ udzielający homologacji.
 3. ZMIANA TYPU I ZMIANY DO HOMOLOGACJI
 - 3.1. Każda zmiana pojazdu wpływająca na ogólny kształt przedniej części pojazdu, która w ocenie organu miałaby znaczący wpływ na wyniki badań wymaga powtórzenia badania.
 - 3.2. W przypadku zmiany typu, który homologowano na mocy niniejszej dyrektywy, stosuje się art. 5 dyrektywy 70/156/EWG.
 4. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI
 - 4.1. Środki, mające na celu zapewnienie zgodności produkcji przyjmuje się zgodnie z przepisami ustanowionymi w art. 10 dyrektywy 70/156/EWG.
-

Dodatek 1 do załącznika II

Dokument informacyjny nr ... na podstawie załącznika I do dyrektywy Rady 70/156/EWG odnoszącej się do homologacji typu WE pojazdu w odniesieniu do ochrony pieszych

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. Fotografie, 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 nazwa handlowa:
- 0.3. Sposób identyfikacji typu, jeśli oznaczono na pojeździe:
- 0.3.1. Położenie tych oznaczeń:
- 0.4. Kategoria pojazdu:
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
- 0.6. Adres (adresy) montowni:

1. OGÓLNE CECHY KONSTRUKCYJNE POJAZDU

- 1.1. Zdjęcia i/lub rysunki pojazdu reprezentatywnego dla typu pojazdu:
- 1.6. Pozycja i ułożenie silnika:

9. NADWOZIE

- 9.1. Rodzaj nadwozia:
- 9.2. Użyte materiały i metody konstrukcyjne:
- 9.2.3. Ochrona pieszych:
Dostarcza się szczegółowy opis, włączając zdjęcia i/lub rysunki, pojazdu odnoszące się do struktury, wymiarów, właściwych linii odniesienia i materiałów, z których wykonana jest przednia część pojazdu (wewnętrzna i zewnętrzna). Niniejszy opis powinien zawierać szczegóły wszelkich zainstalowanych systemów aktywnej ochrony.

Dodatek 2 do załącznika II

WZÓR

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

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU WE

PIECZĄTKA organu udzielającego homologacji typu WE

dotyczący

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

typu pojazdu/w odniesieniu do dyrektywy/...../WE ostatnio zmienionej dyrektywą/...../WE

Numer homologacji typu:

Powód rozszerzenia:

SEKCJA I

- 0.1. Marka (znak fabryczny producenta):
- 0.2. Typ:
- 0.2.1. Nazwa(-wy) handlowa(-we) (jeśli jest):
- 0.3. Sposób identyfikacji typu, jeśli oznaczono na pojeździe:
- 0.3.1. Położenie tych oznaczeń:
- 0.4. Kategoria pojazdu:
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
- 0.8. Nazwa i adres(-y) montowni:

SEKCJA II

- 1. Dodatkowe informacje (gdzie mają zastosowanie) (patrz: addendum)
- 2. Placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań:
- 3. Data sprawozdania z badań:
- 4. Numer sprawozdania z badań:
- 5. Uwagi (jeżeli są) (patrz: addendum)
- 6. Miejsce:
- 7. Data:
- 8. Podpis:
- 9. W załączeniu wykaz do zestawu informacji złożonego organom udzielającym homologacji, który można otrzymać na żądanie.

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

Addendum do świadectwa homologacji typu WE nr dotyczącego homologacji typu WE pojazdu w odniesieniu do dyrektywy/...../WE ostatnio zmienionej dyrektywą/...../WE

1. **Dodatkowe informacje**

1.1. Krótki opis typu pojazdu w zakresie jego struktury, wymiarów, linii oraz materiałów, z których jest wykonany:

1.2. Położenie silnika: z przodu/z tyłu/centralnie ⁽¹⁾

1.3. Napęd: koła przednie: koła tylne ⁽¹⁾

1.4. Masa pojazdu przedłożonego do badań –

Oś przednia:

Oś tylna:

Razem:

1.5. Wyniki badań zgodnie z ppkt 3.1/3.2 załącznika I (niepotrzebne skreślić):

1.5.1. Badania w ppkt 3.1 załącznika I:

Badania	Wartość zapisana		Zaliczone/ niezaliczone ⁽¹⁾
Dolna część nogi ze zderzakiem (w przypadku gdy przeprowadzono)	Kąt zginający	stopnie	
	Przesunięcie ścierające	mm	
	Przyspieszenie na kości piszczelowej	g	
Górna część nogi z krawędzią maski	Suma sił uderzenia	kN	⁽²⁾
	Moment zginający	Nm	⁽²⁾
Górna część nogi ze zderzakiem (w przypadku gdy przeprowadzono)	Suma sił uderzenia	kN	
	Moment zginający	Nm	
Głowa dziecka/niskiego dorosłego (3,5 kg) z grzbietem maski	Wartości HPC w strefie A (co najmniej 12 wartości)		
	Wartości HPC w strefie B (co najmniej sześć wartości)		
Głowa dorosłego (4,8 kg) z szybą przednią	Wartości HPC (co najmniej pięć wartości)		⁽²⁾

⁽¹⁾ Zgodnie z wartościami, określonymi w ppkt 3.1 załącznika I do dyrektywy 2003/102/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 listopada 2003 r. odnoszącej się do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg przed i w razie zderzenia z pojazdem silnikowym.

⁽²⁾ Wyłącznie do celów monitorowania.

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

1.5.2. Badania w ppkt 3.2 załącznika I:

Badania	Wartość zapisywana		Zaliczone/ niezaliczone ⁽¹⁾
Dolna część nogi ze zderzakiem (w przypadku gdy przeprowadzono)	Kąt zginający	stopni	
	Przemieszczenie ścierające	mm	
	Przyspieszenie na kości piszczelowej	g	
Górna część nogi z krawędzią maski	Suma sił uderzenia	kN	
	Moment zginający	Nm	
Górna część nogi ze zderzakiem (w przypadku gdy przeprowadzono)	Suma sił uderzenia	kN	
	Moment zginający	Nm	
Głowa dziecka (3,5 kg) z grzbietem maski	Wartości HPC (co najmniej dziewięć wartości)		
Głowa dorosłego (4,8 kg) z grzbietem maski	Wartości HPC (co najmniej dziewięć wartości)		

⁽¹⁾ Zgodnie z wartościami, określonymi w ppkt 3.1 załącznika I do dyrektywy 2003/102/WE.

1.6. Uwagi: (np. ważne dla pojazdów przystosowanych do ruchu lewo- i prawostronnego)

.....
