ΟΔΗΓΙΑ 2003/102/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 17ης Νοεμβρίου 2003

σχετικά με την προστασία των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών έναντι και σε περίπτωση σύγκρουσης με μηχανοκίνητο όχημα και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 95,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [1],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 251 της συνθήκης [2],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Για να μειωθεί ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων στην Κοινότητα, απαιτείται η εισαγωγή μέτρων για τη βελτίωση της προστασίας των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών έναντι και σε περίπτωση σύγκρουσης με πρόσθιο τμήμα μηχανοκίνητου οχήματος.

(2) Είναι επιτακτική ανάγκη να προβλεφθεί, στο πλαίσιο του προγράμματος δράσης για την οδική ασφάλεια, δέσμη παθητικών και ενεργητικών μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας (αποφυγή των ατυχημάτων και μείωση των δευτερευουσών επιδράσεων μέσω της επίτευξης ηπιότερης κυκλοφορίας και της βελτίωσης των υποδομών) για τους ανεπαρκώς προστατευόμενους χρήστες των οδών, όπως είναι οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι μοτοσικλετιστές.

(3) Η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει έναν χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα στον οποίο πρέπει να διασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων και, για τον σκοπό αυτό, έχει δημιουργηθεί ένα κοινοτικό σύστημα έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων. Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά την προστασία των πεζών θα πρέπει να εναρμονισθούν ώστε να αποφεύγεται η θέσπιση απαιτήσεων οι οποίες διαφέρουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο και να διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

(4) Οι στόχοι που αφορούν την προστασία των πεζών μπορούν να επιτευχθούν με συνδυασμό μέτρων ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας. Οι σχετικές συστάσεις της ευρωπαϊκής επιτροπής για την ενισχυμένη ασφάλεια των οχημάτων (EEVC) του Ιουνίου 1999 αποτελούν αντικείμενο ευρείας συναίνεσης στον οικείο τομέα. Οι εν λόγω συστάσεις προτείνουν απαιτήσεις επιδόσεων για τις πρόσθιες δομές ορισμένων κατηγοριών μηχανοκίνητων οχημάτων ώστε γίνουν λιγότερο επικίνδυνες. Στην παρούσα οδηγία παρουσιάζονται δοκιμές και οριακές τιμές που βασίζονται στις συστάσεις της EEVC.

(5) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει το κατά πόσον είναι σκόπιμη η επέκταση του πεδίου εφαρμογής της παρούσας οδηγίας σε οχήματα μέγιστης μάζας άνω των 3,5 τόνων και να γνωστοποιήσει τα πορίσματά της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

(6) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να θεωρηθεί ως στοιχείο ευρύτερης δέσμης μέτρων που πρέπει να λάβουν από κοινού η Κοινότητα, ο βιομηχανικός κλάδος και οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, βάσει ανταλλαγών σχετικά με τη βέλτιστη πρακτική, ώστε να προαχθεί η ασφάλεια προ της σύγκρουσης (ενεργητική), κατά τη σύγκρουση (παθητική) και μετά τη σύγκρουση, των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών, οχημάτων και υποδομών.

(7) Λόγω των ραγδαίων τεχνολογικών εξελίξεων στον εν λόγω τομέα, η βιομηχανία έχει τη δυνατότητα να προτείνει εναλλακτικά μέτρα —είτε παθητικά είτε συνδυασμό ενεργητικών και παθητικών— με τουλάχιστον ισοδύναμη πραγματική αποτελεσματικότητα με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, τα οποία θα αξιολογηθούν στο πλαίσιο μελέτης σκοπιμότητας διεξαγόμενης από ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες έως την 1η Ιουλίου 2004. Η εισαγωγή εναλλακτικών μέτρων με τουλάχιστον ισοδύναμη πραγματική αποτελεσματικότητα προϋποθέτει την προσαρμογή ή την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας.

(8) Λόγω της συνεχιζόμενης έρευνας και της τεχνικής προόδου όσον αφορά την προστασία των πεζών, κρίνεται σκόπιμη η εισαγωγή ενός ορισμένου βαθμού ελαστικότητας στον εν λόγω τομέα. Στο πλαίσιο αυτό, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να καθορίσει τις θεμελιώδεις διατάξεις όσον αφορά την προστασία των πεζών με τη μορφή δοκιμών στις οποίες πρέπει να υποβάλλονται οι νέοι τύποι οχημάτων και τα νέα οχήματα. Οι τεχνικές προδιαγραφές για την εφαρμογή των εν λόγω δοκιμών θα πρέπει να θεσπίζονται με πρόταση της Επιτροπής.

(9) Η ραγδαίως αναπτυσσόμενη τεχνολογία στον τομέα της ενεργητικής ασφάλειας έχει ως αποτέλεσμα τα συστήματα για τη μείωση της σοβαρότητας των τραυματισμών και την αποφυγή των συγκρούσεων να μπορούν να προσφέρουν σημαντικά οφέλη σε ό,τι αφορά την ασφάλεια, π.χ. για τη μείωση της ταχύτητας σύγκρουσης και την προσαρμογή της γωνίας πρόσκρουσης. Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να ενθαρρύνει την ανάπτυξη αυτών των τεχνολογιών.

(10) Οι ενώσεις που εκπροσωπούν τους ευρωπαίους, ιάπωνες και κορεάτες κατασκευαστές αυτοκινήτων ανέλαβαν δεσμεύσεις για την έναρξη της εφαρμογής των συστάσεων της EEVC όσον αφορά τις οριακές τιμές και δοκιμές, ή συμφώνησαν εναλλακτικά μέτρα τουλάχιστον ισοδύναμου αποτελέσματος, από το 2010, και μια πρώτη σειρά οριακών τιμών και δοκιμών από το 2005 στους νέους τύπους οχημάτων και για την εφαρμογή της πρώτης σειράς δοκιμών στο 80 % όλων των νέων οχημάτων από την 1η Ιουλίου 2010, στο 90 % όλων των νέων οχημάτων από την 1η Ιουλίου 2011 και σε όλα ανεξαιρέτως τα νέα οχήματα από τις 31 Δεκεμβρίου 2012.

[1] ΕΕ C 234 της 30.9.2003, σ. 10.

[2] Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Ιουλίου 2003 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 4ης Νοεμβρίου 2003.

(11) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει, επίσης, να συμβάλλει στην καθιέρωση υψηλού επιπέδου προστασίας στο πλαίσιο της διεθνούς εναρμόνισης της σχετικής νομοθεσίας, η οποία δρομολογήθηκε με τη συμφωνία 1988 της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με την κατάρτιση γενικών τεχνικών κανονισμών για τα τροχοφόρα οχήματα, τον εξοπλισμό και τα εξαρτήματα που μπορούν να τοποθετούνται ή/και να χρησιμοποιούνται σε τροχοφόρα οχήματα.

(12) Η παρούσα οδηγία είναι μια από τις επιμέρους οδηγίες οι οποίες πρέπει να τηρούνται προκειμένου να υπάρχει συμμόρφωση προς τη διαδικασία έγκρισης ΕΚ τύπου που θεσπίζεται δυνάμει της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την έγκριση ΕΚ τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους ([1]).

(13) Συνεπώς, η οδηγία 70/156/ΕΟΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί ανάλογα,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις πρόσθιες επιφάνειες των οχημάτων. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ως όχημα νοείται κάθε μηχανοκίνητο όχημα, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 και στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, της κατηγορίας M_1, μέγιστης μάζας που δεν υπερβαίνει τους 2,5 τόνους, και της κατηγορίας N_1, προερχόμενο από την κατηγορία M_1, μέγιστης μάζας που δεν υπερβαίνει τους 2,5 τόνους.

2. Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στον περιορισμό των τραυματισμών των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευομένων χρηστών των οδών σε περίπτωση σύγκρουσης με τις πρόσθιες επιφάνειες των οχημάτων που καθορίζονται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 2

1. Από την 1η Ιανουαρίου 2004, τα κράτη μέλη δεν δύνανται, για λόγους που αφορούν την προστασία των πεζών:

— να απορρίπτουν, όσον αφορά ένα τύπο οχήματος, τη χορήγηση έγκρισης ΕΚ τύπου ή εθνικής έγκρισης τύπου, ή

— να απαγορεύουν την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση ή τη θέση σε λειτουργία οχημάτων,

εφόσον τα οχήματα πληρούν τις τεχνικές διατάξεις που καθορίζονται στο τμήμα 3.1 ή 3.2 του παραρτήματος Ι.

2. Από την 1η Οκτωβρίου 2005, τα κράτη μέλη δεν δύνανται πλέον να χορηγούν:

— έγκριση ΕΚ τύπου, ή

— εθνική έγκριση τύπου,

εκτός και εάν γίνεται επίκληση των διατάξεων του άρθρου 8 παράγραφος 2 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, για κάθε τύπο οχήματος, για λόγους που συνδέονται με την προστασία των πεζών, εάν δεν τηρούνται οι τεχνικές διατάξεις που καθορίζονται στο τμήμα 3.1 ή 3.2 του παραρτήματος Ι.

3. Η παράγραφος 2 δεν ισχύει για οχήματα που δεν διαφέρουν όσον αφορά τα κυριότερα σημεία κατασκευής και σχεδιασμού του αμαξώματος έμπροσθεν των κολωνών Α από τύπους οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση ΕΚ τύπου ή εθνική έγκριση τύπου πριν από την 1η Οκτωβρίου 2005, τα οποία δεν έχουν ακόμη εγκριθεί στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας.

4. Από την 1η Σεπτεμβρίου 2010, τα κράτη μέλη δεν χορηγούν πλέον:

— έγκριση ΕΚ τύπου, ή

— εθνική έγκριση τύπου,

εκτός και εάν γίνεται επίκληση των διατάξεων του άρθρου 8 παράγραφος 2 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, για κάθε τύπο οχήματος, για λόγους που συνδέονται με την προστασία των πεζών, εάν δεν τηρούνται οι τεχνικές διατάξεις που καθορίζονται στο τμήμα 3.2 του παραρτήματος Ι της παρούσας οδηγίας.

5. Από τις 31 Δεκεμβρίου 2012, τα κράτη μέλη:

— θεωρούν τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που συνοδεύουν νέα οχήματα σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ ως μη ισχύοντα πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 7 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας και

— απαγορεύουν την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση και τη θέση σε λειτουργία νέων οχημάτων που δεν συνοδεύονται από πιστοποιητικό συμμόρφωσης σύμφωνα με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ,

για λόγους που αφορούν την προστασία των πεζών, εάν δεν τηρούνται οι τεχνικές διατάξεις που καθορίζονται στο τμήμα 3.1 ή 3.2 του παραρτήματος Ι.

6. Από την 1η Σεπτεμβρίου 2015, τα κράτη μέλη:

— θεωρούν τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που συνοδεύουν τα νέα οχήματα σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, ως μη ισχύοντα πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 7 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας και

— απαγορεύουν την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση και τη θέση σε λειτουργία νέων οχημάτων που δεν συνοδεύονται από πιστοποιητικό συμμόρφωσης σύμφωνα με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ,

για λόγους που συνδέονται με την προστασία των πεζών, εάν δεν τηρούνται οι τεχνικές διατάξεις του τμήματος 3.2 του παραρτήματος Ι.

Άρθρο 3

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 2, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν τη διεξαγωγή των δοκιμών που προβλέπονται στο τμήμα 3.1 ή 3.2 του παραρτήματος Ι σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές που προσδιορίζονται με απόφαση της Επιτροπής.

Άρθρο 4

Κάθε μήνα, οι αρμόδιες για τις εγκρίσεις αρχές των κρατών μελών αποστέλλουν καθεμία στην Επιτροπή αντίγραφο του πιστοποιητικού έγκρισης, υπόδειγμα του οποίου περιλαμβάνεται στο προσάρτημα 2 του παραρτήματος ΙΙ, που εκδίδουν για κάθε όχημα που εγκρίνουν σύμφωνα με την παρούσα οδηγία στη διάρκεια του εν λόγω μήνα.

([1]) ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 807/2003 (ΕΕ L 122 της 16.5.2003, σ. 36).

Άρθρο 5

1. Η Επιτροπή, βασιζόμενη στις σχετικές πληροφορίες που της γνωστοποιούν οι αρμόδιες για τις εγκρίσεις αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη καθώς και σε ανεξάρτητες μελέτες, παρακολουθεί την πρόοδο της βιομηχανίας στον τομέα της προστασίας των πεζών και εκπονεί, έως την 1η Ιουλίου 2004, ανεξάρτητη μελέτη σκοπιμότητας όσον αφορά τις διατάξεις του παραρτήματος I τμήμα 3.2, και ειδικότερα τα εναλλακτικά μέτρα —είτε παθητικά είτε συνδυασμό ενεργητικών και παθητικών— που έχουν τουλάχιστον ισοδύναμη πραγματική αποτελεσματικότητα. Η μελέτη σκοπιμότητας βασίζεται, μεταξύ άλλων, σε πρακτικές δοκιμές και ανεξάρτητες επιστημονικές μελέτες.

2. Εάν κριθεί αναγκαίο, εν συνεχεία της μελέτης σκοπιμότητας που αναφέρεται στην παράγραφο 1, να αναπροσαρμοσθούν οι διατάξεις του παραρτήματος I τμήμα 3.2, προκειμένου να συμπεριληφθεί συνδυασμός παθητικών και ενεργητικών μέτρων που έχουν τουλάχιστον ισοδύναμο αποτέλεσμα σε επίπεδο προστασίας με τις υφιστάμενες διατάξεις του παραρτήματος I τμήμα 3.2, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο πρόταση για την ανάλογη τροποποίηση της παρούσας οδηγίας.

3. Ενόσω η αναπροσαρμογή της παρούσας οδηγίας περιορίζεται στην εισαγωγή εναλλακτικών παθητικών μέτρων που έχουν τουλάχιστον ισοδύναμο αποτέλεσμα σε επίπεδο προστασίας με τις υφιστάμενες διατάξεις του παραρτήματος I τμήμα 3.2, η αναπροσαρμογή αυτή μπορεί να πραγματοποιείται από την επιτροπή προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 13 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

4. Η Επιτροπή υποβάλλει πριν από την 1η Απριλίου 2006, και στη συνέχεια κάθε δύο έτη, έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με τα αποτελέσματα της παρακολούθησης που προβλέπεται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 6

Η οδηγία 70/156/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία στο παράρτημα I:

«9.23. Προστασία των πεζών

9.23.1. Πρέπει να υποβάλλεται αναλυτική περιγραφή, συμπεριλαμβανομένων φωτογραφιών ή/και σχεδίων, του οχήματος όσον αφορά τη δομή, τις διαστάσεις, τις αντίστοιχες γραμμές αναφοράς και τα κατασκευαστικά στοιχεία του πρόσθιου τμήματος του οχήματος (εσωτερικού και εξωτερικού). Η εν λόγω περιγραφή θα πρέπει να περιέχει λεπτομέρειες κάθε συστήματος ενεργητικής προστασίας που είναι εγκατεστημένο στο όχημα.»

2. Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία στο τμήμα Α του παραρτήματος III:

«9.23. Προστασία των πεζών

9.23.1. Πρέπει να υποβάλλεται αναλυτική περιγραφή, συμπεριλαμβανομένων φωτογραφιών ή/και σχεδίων, του οχήματος όσον αφορά τη δομή, τις διαστάσεις, τις αντίστοιχες γραμμές αναφοράς και τα κατασκευαστικά στοιχεία του πρόσθιου τμήματος του οχήματος (εσωτερικού και εξωτερικού). Η εν λόγω περιγραφή θα πρέπει να περιέχει λεπτομέρειες κάθε συστήματος ενεργητικής προστασίας που είναι εγκατεστημένο στο όχημα.»

3. Παρεμβάλλονται το ακόλουθο σημείο 58 και οι αντίστοιχες υποσημειώσεις στο μέρος I του παραρτήματος IV:

Αντικείμενο	Οδηγία	Αναφορά στην ΕΕ	Δυνατότητα εφαρμογής									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«58. Προστασία των πεζών	2003/102/ΕΚ	ΕΕ L 321 της 6.12.2003, σ. 15.	X (6)			X (6) (7)						

(6) Μέγιστης μάζας που δεν υπερβαίνει τους 2,5 τόνους.
(7) Προερχόμενα από οχήματα της κατηγορίας M_1.»

4. Το παράρτημα XI τροποποιείται ως εξής:

— Παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 58 στο προσάρτημα 1:

Σημείο	Αντικείμενο	Οδηγία	M_1 ≤ 2 500 (1) kg	M_1 > 2 500 (1) kg	M_2	M_3
«58.	Προστασία των πεζών	2003/102/ΕΚ	X»			

— Παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 58 στο προσάρτημα 2:

Σημείο	Αντικείμενο	Οδηγία	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«58.	Προστασία των πεζών	2003/102/ΕΚ»										

— Παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 58 στο προσάρτημα 3:

Σημείο	Αντικείμενο	Οδηγία	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«58.	Προστασία των πεζών	2003/102/ΕΚ»									

Άρθρο 7

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται προκειμένου να συμμορφωθούν με την οδηγία το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2003. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Εφαρμόζουν τις εν λόγω διατάξεις από την 1η Ιανουαρίου 2004.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 8

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 9

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 17 Νοεμβρίου 2003.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
P. COX

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
G. ALEMANNO

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Η οδηγία εφαρμόζεται στις πρόσθιες επιφάνειες των οχημάτων. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ως όχημα νοείται κάθε μηχανοκίνητο όχημα όπως ορίζεται στο άρθρο 2 και στο παράρτημα II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, της κατηγορίας M_1, μέγιστης μάζας που δεν υπερβαίνει τους 2,5 τόνους, και της κατηγορίας N_1 προερχόμενο από την κατηγορία M_1, μέγιστης μάζας που δεν υπερβαίνει τους 2,5 τόνους.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας:

2.1. «Κολώνα Α» είναι το πλέον πρόσθιο και εξωτερικό στήριγμα της οροφής που εκτείνεται από το πλαίσιο έως την οροφή του οχήματος.

2.2. «Προφυλακτήρας» είναι η πρόσθια, κατώτερη, εξωτερική δομή του οχήματος. Περιλαμβάνει όλες τις δομές που προορίζονται να εξασφαλίζουν προστασία στο όχημα όταν έρχεται σε μετωπική σύγκρουση σε χαμηλή ταχύτητα με άλλο όχημα και επίσης τυχόν προσαρτήματα στη δομή αυτή.

2.3. «Πρόσθιο άκρο του καλύμματος κινητήρα» είναι η πρόσθια ανώτερη εξωτερική δομή περιλαμβανομένων του καλύμματος του κινητήρα και των φτερών, των ανωτέρων και πλευρικών τμημάτων του περιβλήματος των προβολέων και τυχόν άλλων προσαρτημάτων.

2.4. «Άνω μέρος του καλύμματος κινητήρα» είναι η εξωτερική δομή η οποία περιλαμβάνει την ανώτερη επιφάνεια όλων των εξωτερικών δομών εκτός του αλεξηνέμου, των κολωνών Α και των δομών προς το πίσω μέρος αυτών. Επομένως, περιλαμβάνει, χωρίς όμως να περιορίζεται σε αυτά, το κάλυμμα κινητήρα, τα φτερά, τους νεροχύτες, τον άξονα του καθαριστήρα και το κατώτερο πλαίσιο του αλεξηνέμου.

2.5. «Κριτήριο επιδόσεων κεφαλής (ΚΕΚ)» είναι ο υπολογισμός, σε μια δεδομένη χρονική περίοδο, της μέγιστης επιτάχυνσης που σημειώνεται κατά τη διάρκεια της κρούσης.

2.6. «Αλεξήνεμο» είναι η πρόσθια υάλινη επιφάνεια του οχήματος που πληροί όλες τις σχετικές απαιτήσεις του παραρτήματος I της οδηγίας 77/649/ΕΟΚ [1].

2.7. «Τύπος οχήματος» είναι η κατηγορία οχημάτων που, έμπροσθεν των κολωνών Α, δεν διαφέρουν ως προς σημαντικές παραμέτρους όπως:

— η δομή,

— οι κύριες διαστάσεις,

— τα υλικά των εξωτερικών επιφανειών του οχήματος,

— η διάταξη των κατασκευαστικών στοιχείων (εξωτερική ή εσωτερική),

στο βαθμό που μπορεί να θεωρηθεί ότι έχουν αρνητική επίπτωση στα αποτελέσματα των δοκιμών κρούσης που περιγράφονται στην παρούσα οδηγία.

2.8. «Μέγιστη μάζα» είναι η μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα έμφορτου οχήματος, που δηλώνεται από τον κατασκευαστή σύμφωνα με το σημείο 2.8 του παραρτήματος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

3. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΟΚΙΜΕΣ

3.1. Απαιτείται η διεξαγωγή των ακόλουθων δοκιμών· ωστόσο, οι οριακές τιμές που ορίζονται στα σημεία 3.1.3 και 3.1.4 απαιτούνται μόνο για τη διαδικασία παρακολούθησης.

3.1.1. Δοκιμή ομοιώματος ποδιού προς προφυλακτήρα: Πρέπει να εκτελείται η μία από τις δοκιμές ομοιώματος ποδιού που περιγράφονται στα σημεία 3.1.1.1 και 3.1.1.2:

3.1.1.1. Δοκιμή ομοιώματος κάτω μέρους ποδιού προς προφυλακτήρα: Η δοκιμή εκτελείται με ταχύτητα πρόσκρουσης 40 km/h. Η μέγιστη δυναμική γωνία κάμψεως του γόνατος δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 21,0 °, η μέγιστη δυναμική διατμητική μετατόπιση του γόνατος δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 6,0 mm, και η επιτάχυνση που μετράται στο άνω άκρο της κνήμης δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 200 g.

3.1.1.2. Δοκιμή ομοιώματος άνω μέρους ποδιού προς προφυλακτήρα: Η δοκιμή εκτελείται με ταχύτητα πρόσκρουσης 40 km/h. Το στιγμιαίο άθροισμα των δυνάμεων πρόσκρουσης ως προς το χρόνο δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 7,5 kN και η ροπή κάμψεως επί του κρουστικού εκκρεμούς τα 510 Nm.

[1] Οδηγία 77/649/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Σεπτεμβρίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στο οπτικό πεδίο του οδηγού των οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ L 267 της 19.10.1977, σ. 1)· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 90/630/ΕΟΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 341 της 6.12.1990, σ. 20).

3.1.2. Δοκιμή ομοιώματος κεφαλής παιδιού/μικρόσωμου ενήλικα προς άνω επιφάνεια καλύμματος κινητήρα: Η δοκιμή εκτελείται με ταχύτητα πρόσκρουσης 35 km/h με κρουστικό εκκρεμές βάρους 3,5 kg. Το κριτήριο επιδόσεων κεφαλής (ΚΕΚ) δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 1 000 για τα δύο τρίτα της επιφάνειας του καλύμματος που υποβάλλεται σε δοκιμή και τα 2 000 για το υπολειπόμενο ένα τρίτο της επιφάνειας του καλύμματος που υποβάλλεται σε δοκιμή.

3.1.3. Δοκιμή ομοιώματος άνω μέρους ποδιού προς πρόσθιο άκρο του καλύμματος του κινητήρα: Η δοκιμή εκτελείται με ταχύτητα πρόσκρουσης μέχρι 40 km/h. Το στιγμιαίο άθροισμα των δυνάμεων πρόσκρουσης ως προς το χρόνο δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 5,0 kN και η ροπή κάμψεως επί του κρουστικού εκκρεμούς θα καταγράφεται και θα συγκρίνεται με την τιμή αναφοράς 300 Nm.

3.1.4. Δοκιμή ομοιώματος κεφαλής ενήλικα προς αλεξήνεμο: Η δοκιμή εκτελείται με ταχύτητα κρούσης 35 km/h με εκκρεμές κρούσης βάρους 4,8 kg. Το ΚΕΚ θα καταγράφεται και θα συγκρίνεται με την τιμή αναφοράς 1 000.

3.2. Απαιτείται η διεξαγωγή των ακόλουθων δοκιμών:

3.2.1. Ομοίωμα ποδιού προς προφυλακτήρα. Πρέπει να εκτελείται η μία από τις δοκιμές ομοιώματος ποδιού που περιγράφονται στα σημεία 3.2.1.1 και 3.2.1.2:

3.2.1.1. Δοκιμή ομοιώματος κάτω μέρους ποδιού προς προφυλακτήρα: Η δοκιμή εκτελείται με ταχύτητα κρούσης 40 km/h. Η μέγιστη δυναμική γωνία κάμψεως του γόνατος δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 15,0 °, η μέγιστη δυναμική μετατόπιση διάτμησης του γόνατος δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 6,0 mm και η επιτάχυνση που μετράται στο άνω άκρο της κνήμης δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 150 g.

3.2.1.2. Δοκιμή ομοιώματος άνω μέρους ποδιού προς προφυλακτήρα: Η δοκιμή εκτελείται με ταχύτητα κρούσης 40 km/h. Το στιγμιαίο άθροισμα των δυνάμεων πρόσκρουσης ως προς το χρόνο δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 5,0 kN και η ροπή κάμψεως επί του κρουστικού εκκρεμούς, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 300 Nm.

3.2.2. Δοκιμή ομοιώματος κεφαλής παιδιού προς κάλυμμα κινητήρα: Η δοκιμή εκτελείται με ταχύτητα κρούσης 40 km/h με τη βοήθεια κρουστικού εκκρεμούς βάρους 2,5 kg. Το ΚΕΚ δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 1 000 για ολόκληρη την επιφάνεια του καλύμματος που υποβάλλεται σε δοκιμή.

3.2.3. Δοκιμή ομοιώματος άνω μέρους ποδιού προς πρόσθιο άκρο καλύμματος κινητήρα: Η δοκιμή εκτελείται με ταχύτητα κρούσης μέχρι 40 km/h. Το στιγμιαίο άθροισμα των δυνάμεων κρούσης ως προς το χρόνο δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 5,0 kN και η ροπή κάμψεως επί του κρουστικού εκκρεμούς δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 300 Nm.

3.2.4. Δοκιμή ομοιώματος κεφαλής ενηλίκου προς κάλυμμα κινητήρα: Η δοκιμή εκτελείται με ταχύτητα κρούσης 40 km/h με τη βοήθεια κρουστικού εκκρεμούς βάρους 4,8 kg. Το ΚΕΚ δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 1 000 για ολόκληρη την επιφάνεια του καλύμματος που υπόκειται σε δοκιμή.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ

1. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΚ ΤΥΠΟΥ

1.1. Η αίτηση εγκρίσεως ΕΚ τύπου βάσει του άρθρου 3 παράγραφος 4 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ ενός τύπου οχήματος όσον αφορά την προστασία των πεζών πρέπει να υποβάλλεται από τον κατασκευαστή.

1.2. Υπόδειγμα του πληροφοριακού εγγράφου περιλαμβάνεται στο προσάρτημα 1.

1.3. Αντιπροσωπευτικό όχημα του προς έγκριση τύπου οχήματος υποβάλλεται στην τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών εγκρίσεως τύπου.

2. ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΚ ΤΥΠΟΥ

2.1. Εάν οι δοκιμές που αναφέρονται στο παράρτημα I διεξάγονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές που προβλέπονται στο εν λόγω παράρτημα και τις τεχνικές προδιαγραφές που αναφέρονται στο άρθρο 3 της παρούσας οδηγίας, χορηγείται η έγκριση ΕΚ τύπου βάσει του άρθρου 4 παράγραφοι 1 και 3 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

2.2. Υπόδειγμα του πιστοποιητικού εγκρίσεως ΕΚ τύπου περιέχεται στο προσάρτημα 2.

2.3. Αριθμός εγκρίσεως, σύμφωνα με το παράρτημα VII της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, δίδεται σε κάθε τύπο εγκεκριμένου οχήματος. Το ίδιο κράτος μέλος δεν επιτρέπεται να χορηγεί τον ίδιο αριθμό σε άλλο τύπο οχήματος.

2.4. Σε περίπτωση αμφιβολίας, κατά την επαλήθευση της συμμόρφωσης του οχήματος προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, λαμβάνονται υπόψη τυχόν δεδομένα ή αποτελέσματα δοκιμών που παρέχονται από τον κατασκευαστή, τα οποία μπορούν να εξετάζονται επίσης κατά την επικύρωση των δοκιμών εγκρίσεως που διεξήχθησαν από την αρμόδια για τις εγκρίσεις αρχή.

3. ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ

3.1. Οποιαδήποτε μετατροπή του οχήματος που επηρεάζει τη γενική μορφή της πρόσθιας δομής του οχήματος, η οποία, κατά την κρίση της αρχής θα έχει σημαντική επίδραση στα αποτελέσματα των δοκιμών, συνεπάγεται επανάληψη της δοκιμής.

3.2. Σε περίπτωση μετατροπής τύπου οχήματος που έχει εγκριθεί βάσει της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 5 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

4. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

4.1. Μέτρα για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης παραγωγής λαμβάνονται σύμφωνα με τις διατάξεις που προβλέπονται στο άρθρο 10 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

Προσάρτημα 1 του παραρτήματος II

Δελτίο πληροφοριών αριθ. ... σύμφωνα με το παράρτημα I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την έγκριση ΕΚ τύπου οχήματος όσον αφορά την προστασία των πεζών

Οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται, κατά περίπτωση, εις τριπλούν και περιλαμβάνουν πίνακα περιεχομένων. Τυχόν σχέδια παρέχονται στην κατάλληλη κλίμακα και με επαρκείς λεπτομέρειες σε μέγεθος A4 ή διπλωμένα σε αυτό το μέγεθος. Τυχόν φωτογραφίες πρέπει να δείχνουν επαρκώς τις λεπτομέρειες.

Εφόσον υπάρχουν συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που ελέγχονται από ηλεκτρονικές διατάξεις, πρέπει να δίνονται οι πληροφορίες που αφορούν τις επιδόσεις τους.

0. ΓΕΝΙΚΑ

0.1. Μάρκα (εταιρική επωνυμία του κατασκευαστή): .....

0.2. Τύπος και γενική(-ές) εμπορική(-ές) περιγραφή(-ές): .....

0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική σήμανση στο όχημα: .....

0.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης: .....

0.4. Κατηγορία του οχήματος: .....

0.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....

0.8. Διεύθυνση(-εις) της (των) μονάδας(-ων) συναρμολόγησης: .....

1. ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

1.1. Φωτογραφίες ή/και σχέδια αντιπροσωπευτικού οχήματος: .....

1.6. Θέση και διάταξη του κινητήρα: .....

9. ΑΜΑΞΩΜΑ

9.1. Τύπος αμαξώματος:.....

9.2. Χρησιμοποιούμενα υλικά και μέθοδοι κατασκευής: .....

9.23. Προστασία πεζών:

Απαιτείται λεπτομερής περιγραφή του οχήματος, περιλαμβανομένων φωτογραφιών ή/και σχεδίων, όσον αφορά τη δομή, τις διαστάσεις, τις αντίστοιχες γραμμές αναφοράς και τα συστατικά υλικά του προσθίου τμήματος του οχήματος (εξωτερικού και εσωτερικού). Η εν λόγω περιγραφή πρέπει να περιλαμβάνει, σε περίπτωση εγκατάστασης συστήματος ενεργητικής προστασίας, λεπτομέρειες του συστήματος αυτού.

Προσάρτημα 2 του παραρτήματος II

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

[μέγιστες διαστάσεις: A4 (210 × 297 mm)]

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΚ ΤΥΠΟΥ

Σφραγίδα ΕΚ αρχής εγκρίσεως τύπου

Ανακοίνωση όσον αφορά την:

— έγκριση ΕΚ τύπου (1)

— επέκταση της έγκρισης ΕΚ τύπου (1)

— άρνηση έγκρισης ΕΚ τύπου (1)

— ανάκληση έγκρισης ΕΚ τύπου (1)

ενός τύπου οχήματος όσον αφορά την οδηγία . . . / . . . /ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία . . . / . . . /ΕΚ

Αριθμός έγκρισης τύπου: .....

Λόγος επέκτασης: .....

ΤΜΗΜΑ I

0.1. Μάρκα (εταιρική επωνυμία του κατασκευαστή): .....

0.2. Τύπος: .....

0.2.1. Εμπορική(-ές) επωνυμία(-ες) [εάν υπάρχει(-ουν)]: .....

0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική σήμανση στο όχημα: .....

0.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης: .....

0.4. Κατηγορία οχήματος: .....

0.5. Όνομα και διεύθυνση κατασκευαστή: .....

0.8. Διεύθυνση(-εις) της (των) μονάδας(-ων) συναρμολόγησης: .....

ΤΜΗΜΑ II

1. Συμπληρωματικές πληροφορίες (κατά περίπτωση): (βλέπε προσθήκη)

2. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών:.....

3. Ημερομηνία εκθέσεως δοκιμής: .....

4. Αριθμός εκθέσεως δοκιμής: .....

5. Τυχόν παρατηρήσεις (βλέπε προσθήκη)

6. Τόπος:.....

7. Ημερομηνία: .....

8. Υπογραφή: .....

9. Επισυνάπτεται πίνακας περιεχομένων του δελτίου πληροφοριών που υποβάλλεται στις αρμόδιες αρχές, το οποίο παρέχεται κατόπιν αιτήσεως.

(1) Διαγράφεται εάν στερείται αντικειμένου.

Προσθήκη στο πιστοποιητικό έγκρισης ΕΚ τύπου αριθ. . . . σχετικά με την έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά την οδηγία . . . / . . . /ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία . . . / . . . /ΕΚ

1. **Συμπληρωματικές πληροφορίες**

1.1. Σύντομη περιγραφή του τύπου του οχήματος όσον αφορά τη δομή, τις διαστάσεις, τις γραμμές και τα συστατικά υλικά του: .....

1.2. Θέση του κινητήρα: εμπρός/οπίσω/κέντρο (1)

1.3. Κινητήριοι τροχοί: πρόσθιοι/οπίσθιοι (1)

1.4. Μάζα του οχήματος που υποβάλλεται σε δοκιμή:

Πρόσθιος άξονας: .....

Οπίσθιος άξονας: .....

Σύνολο: .....

1.5. Αποτελέσματα δοκιμής σύμφωνα με το τμήμα 3.1/3.2 του παραρτήματος I (διαγράφεται κατά περίπτωση):

1.5.1 Δοκιμές που προβλέπονται στο παράρτημα I τμήμα 3.1:

Δοκιμή	Καταγραφείσα τιμή		Έγκριση/Απόρριψη (1)
Ομοίωμα κάτω μέρους ποδιού προς προφυλακτήρα (εάν εκτελείται)	Γωνία κάμψεως	μοίρες	
	Διατμητική μετατόπιση	mm	
	Επιτάχυνση στην κνήμη	g	
Ομοίωμα άνω μέρους ποδιού προς πρόσθιο άκρο καλύμματος κινητήρα	Άθροισμα δυνάμεων κρούσης	kN	(2)
	Ροπή κάμψης	Nm	(2)
Ομοίωμα άνω μέρους ποδιού προς προφυλακτήρα (εάν εκτελείται)	Άθροισμα δυνάμεων κρούσης	kN	
	Ροπή κάμψης	Nm	
Ομοίωμα κεφαλής παιδιού/μικρόσωμου ενήλικα (3,5 kg) προς άνω επιφάνεια καλύμματος κινητήρα	Τιμές ΚΕΚ στη ζώνη A (τουλάχιστον 12 τιμές)		
	Τιμές ΚΕΚ στη ζώνη B (τουλάχιστον 6 τιμές)		
Ομοίωμα κεφαλής ενήλικα (4,8 kg) προς αλεξήνεμο	Τιμές ΚΕΚ (τουλάχιστον 5 τιμές)		(2)

(1) Σύμφωνα με τις τιμές που ορίζονται στο παράρτημα I τμήμα 3.1 της οδηγίας 2003/102/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Νοεμβρίου 2003, σχετικά με την προστασία των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευομένων χρηστών των οδών έναντι και σε περίπτωση σύγκρουσης με μηχανοκίνητο όχημα.

(2) Μόνο για τη διαδικασία παρακολούθησης.

(1) Διαγράφεται εάν στερείται αντικειμένου.

1.5.2. Δοκιμές που προβλέπονται στο παράρτημα I τμήμα 3.2:

Δοκιμή	Καταγραφείσα τιμή		Έγκριση/Απόρριψη [1]
Ομοίωμα κάτω μέρους ποδιού προς προφυλακτήρα (εάν εκτελείται)	Γωνία κάμψης	μοίρες	
	Διατμητική μετατόπιση	mm	
	Επιτάχυνση στην κνήμη	g	
Ομοίωμα άνω μέρους ποδιού προς πρόσθιο άκρο καλύμματος κινητήρα	Άθροισμα δυνάμεων κρούσης	kN	
	Ροπή κάμψης	Nm	
Ομοίωμα άνω μέρους ποδιού προς προφυλακτήρα (εάν εκτελείται)	Άθροισμα δυνάμεων κρούσης	kN	
	Ροπή κάμψης	Nm	
Ομοίωμα κεφαλής παιδιού (2,5 kg) προς άνω επιφάνεια καλύμματος κινητήρα	Τιμές ΚΕΚ (τουλάχιστον 9 τιμές)		
Ομοίωμα κεφαλής ενήλικα (4,8 kg) προς άνω επιφάνεια καλύμματος κινητήρα	Τιμές ΚΕΚ (τουλάχιστον 9 τιμές)		[2]

[1] Σύμφωνα με τις τιμές που ορίζονται στο παράρτημα I τμήμα 3.2 της οδηγίας 2003/102/ΕΚ.

1.6. Παρατηρήσεις (π.χ. ισχύει τόσο για οχήματα με το τιμόνι αριστερά όσο και για οχήματα με το τιμόνι δεξιά)

.....