

32003L0102

L 321/15

ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

6.12.2003

ДИРЕКТИВА 2003/102/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
от 17 ноември 2003 година

относно защитата на пешеходците и останалите уязвими участници в пътното движение преди и в случай на сблъсък с моторно превозно средство и за изменение на Директива 70/156/ЕИО на Съвета

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,
като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 95 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет ⁽¹⁾,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ⁽²⁾,

като имат предвид, че:

- (1) За ограничаване броя на жертвите на пътнотранспортни произшествия в Общността е необходимо да се въведат мерки за подобряване защитата на пешеходците и останалите уязвими участници в пътното движение преди и в случай на сблъсък с предната част на моторните превозни средства.
- (2) Налице е спешна необходимост от приемане на пакет от мерки за подобряване на активната и пасивната безопасност (предотвратяване на произшествията и ограничаване на вторичните последици чрез успокояване на пътното движение и инфраструктурни подобрения) на уязвимите участници в пътното движение, такива като пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти в рамките на програмата за действие в сферата на безопасността на пътното движение.
- (3) Вътрешният пазар включва зона без вътрешни граници, в която трябва да бъде осигурено свободното движение на стоки, лица, услуги и капитали, за която цел в Общността се прилага система за одобряване типа на моторните превозни средства; техническите изисквания за одобряване типа на моторните превозни средства в контекста на защитата на пешеходците следва да бъдат хармонизирани за предотвратяване приемането на изисквания, които са различни за различните държави-членки, и осигуряване на правилното функциониране на вътрешния пазар.
- (4) Целите по отношение защитата на пешеходците могат да бъдат постигнати чрез съчетаване на мерки за активна и пасивна безопасност; препоръките на Европейския комитет за подобряване на безопасността на превозните средства (ЕКПБПС) от месец юни 1999 г. са обект на широко единомислие във въпросната сфера; с тези препоръки се предлагат изисквания по отношение на оформлението на предните конструкции на някои категории моторни превозни средства с оглед на ограничаването на тяхната агресивност; настоящата директива въвежда изпитвания и пределни стойности в съответствие с препоръките на ЕКПБПС.
- (5) Комисията би следвало да извърши проучване за целесъобразността от разширяване на обхвата на настоя-

щата директива с включване на превозни средства с максимална маса до 3,5 тона, и да докладва своите констатации на Европейския парламент и Съвета.

- (6) Настоящата директива би следвало да се разглежда като един от елементите от обхвата на по-голям пакет от мерки, които следва да бъдат предприети от Общността, индустрията и съответните власти на държавите-членки, основаващ се на обмена на информация за най-добрите практики и третиращ безопасността на пешеходците и останалите уязвими участници в пътното движение преди произшествията (активна безопасност), по време на произшествията (пасивна безопасност) и след произшествията, в контекста на участниците в пътното движение, превозните средства и инфраструктурата.
- (7) Предвид скоростта на технологичното развитие във въпросната област, от страна на индустрията могат да бъдат предложени алтернативни мерки, които да са поне еквивалентни като действителна ефективност, на изискванията от настоящата директива — както пасивни, така и съчетания от активни и пасивни мерки — и същите да се оценят с вземане под внимание на проведено до 1 юли 2004 г. от независими експерти проучване за целесъобразността; въвеждането на алтернативни мерки, поне еквивалентни като действителна ефективност, би наложило необходимост от адаптиране или допълване на настоящата директива.
- (8) Предвид непрестанния прогрес при изследванията и техниката в сферата на защитата на пешеходците, е целесъобразно да се допусне известна степен на гъвкавост във въпросната област. В съответствие с това, настоящата директива би следвало да утвърди основополагащи разпоредби за защита на пешеходците под формата на изпитвания за задължително провеждане върху нови типове превозни средства и нови превозни средства. С решение на Комисията би следвало да бъдат приети технически предписания за провеждане на подобни изпитвания.
- (9) Бързото развитие на технологиите в сферата на активната безопасност извежда на преден план системи за смекчаване и предотвратяване на сблъсъка, например, чрез намаляване на скоростта на сблъсъка и коригиране на направлението на удара, които осигуряват значими придобивки по линия на безопасността. Настоящата директива би следвало да насърчи развитието на подобни технологии.
- (10) Асоциациите на представителите на европейските, японските и корейските производители на моторни превозни средства поеха ангажимент да започнат да прилагат препоръките на ЕКПБПС по отношение на пределните стойности и изпитванията, или алтернативни мерки с поне равностоен ефект, от 2010 г. и първа поредица от пределни стойности и изпитвания за прилагане от 2005 г. по отношение на нови типове превозни средства, и да прилагат първата поредица от изпитвания по отношение на 80 % от всички нови превозни средства от 1 юли 2010 г., на 90 % от всички нови превозни средства от 1 юли 2011 г. и на всички нови превозни средства от 31 декември 2012 г.

⁽¹⁾ ОВ С 234, 30.9.2003 г., стр. 10.

⁽²⁾ Становище на Европейския парламент от 3 юли 2003 г. (все още непубликувано в Официален вестник) и Решение на Съвета от 4 ноември 2003 г. (все още непубликувано в Официален вестник).

- (11) Настоящата директива би следвало, също така, да допринесе за установяването на високо ниво на защита в контекста на международното хармонизиране на законодателството в тази сфера, което стартира по силата на Споразумението между ООН и ИКЕ от 1998 г. относно въвеждането на международни технически правила за колесни превозни средства, оборудване и части, които могат да се инсталират на и/или използват в колесни превозни средства.
- (12) Настоящата директива е една от специалните директиви, които следва да бъдат спазвани за целите на постигането на съответствие с процедурата за типово одобрение ЕО, въведена с Директива 70/156/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно типовото одобрение за моторни превозни средства и техните ремаркета ⁽¹⁾.
- (13) По тези причини Директива 70/156/ЕИО следва да се измени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

1. Настоящата директива се отнася до предните повърхности на превозни средства. По смисъла на настоящата директива, „превозно средство“ означава всяко моторно превозно средство, отговарящо на определението в член 2 от приложение II към Директива 70/156/ЕИО, от категория М1, с максимална маса не по-голяма от 2,5 тона, и от категория N1, производна на М1, с максимална маса не по-голяма от 2,5 тона.
2. Настоящата директива има за цел да ограничи нанасянето на телесни повреди на пешеходците и останалите уязвими участници в пътното движение, ударени от предните повърхности на превозните средства, дефинирани в параграф 1.

Член 2

1. Считано от 1 януари 2004 г. никоя държава-членка не може, на основания, свързани със защитата на пешеходците:

- да откаже да предостави, по отношение на даден тип превозни средства, типово одобрение ЕО или прилаганото в съответната държава-членка типово одобрение, или
- да забрани регистрацията, продажбата или въвеждането в употреба на превозни средства,

при положение, че превозните средства удовлетворяват техническите изисквания, предвидени в точка 3.1. или 3.2. от приложение I.

2. Считано от 1 октомври 2005 г. държавите-членки спират да предоставят:

- одобрения на типа на ЕО, или
- прилаганите в съответните държави-членки одобрения на типа,

с изключение на случаите, в които действат разпоредбите от член 8, параграф 2 от Директива 70/156/ЕИО, за който и да било тип превозни средства, на основания, свързани със защитата на

пешеходците, ако не са удовлетворени техническите изисквания, предвидени в точка 3.1. или 3.2. от приложение I.

3. Параграф 2 не се прилага по отношение на превозни средства, които не се различават по отношение на главните аспекти на конструкцията на каросерията и конструкцията пред А-стойките, от типове превозни средства, за които е било предоставено одобрение на ЕО или прилаганото в съответната държава-членка одобрение, преди 1 октомври 2005 г., и които вече не са били одобрявани по смисъла на настоящата директива.

4. Считано от 1 септември 2010 г. държавите-членки спират да предоставят:

- одобрения на типа на ЕО, или
- прилаганите в съответните държави-членки одобрения на типа,

с изключение на случаите, в които действат разпоредбите от член 8, параграф 2 от Директива 70/156/ЕИО, за който и да било тип превозни средства, на основания, свързани със защитата на пешеходците, ако не са удовлетворени техническите изисквания, предвидени в точка 3.2. от приложение I към настоящата директива.

5. Считано от 31 декември 2012 г. държавите-членки:

- разглеждат сертификатите за съответствие, които придружават нови превозни средства в съответствие с разпоредбите от Директива 70/156/ЕИО, за невалидни по смисъла на член 7, параграф 1 от същата директива, и
- забраняват регистрацията, продажбата и въвеждането в употреба на нови превозни средства, които не се придружават от сертификат за съответствие съгласно Директива 70/156/ЕИО,

на основания, свързани със защитата на пешеходците, ако не са удовлетворени техническите изисквания, предвидени в точка 3.1. или 3.2. от приложение I.

6. Считано от 1 септември 2015 г. държавите-членки:

- разглеждат сертификатите за съответствие, които придружават нови превозни средства в съответствие с разпоредбите от Директива 70/156/ЕИО, за невалидни по смисъла на член 7, параграф 1 от същата директива, и
- забраняват регистрацията, продажбата и въвеждането в употреба на нови превозни средства, които не се придружават от сертификат за съответствие съгласно Директива 70/156/ЕИО,

на основания, свързани със защитата на пешеходците, ако не са удовлетворени техническите изисквания, предвидени в точка 3.2. от приложение I.

Член 3

Ако не е предвидено друго в разпоредбите от член 2, държавите-членки осигуряват изпитванията, постановени в точка 3.1. или 3.2. от приложение I, да се провеждат в съответствие с техническите предписания, които ще бъдат уточнени с решение на Комисията.

Член 4

Всеки месец всеки от одобряващите органи на държавите-членки изпраща до Комисията копие от сертификата за типово одобрение, образецът на който е показан в допълнение 2 към приложение II, за всяко превозно средство, което държавите-членки са одобрили в съответствие с настоящата директива през съответния месец.

⁽¹⁾ ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Регламент (ЕО) № 807/2003 (ОВ L 122, 16.5.2003 г., стр. 36).

Член 5

1. Като взема под внимание цялата актуална информация, предоставена от одобряващите органи и заинтересованите страни, както и независимите проучвания, Комисията следи прогреса, реализиран от индустрията в сферата на защитата на пешеходците, и следва да извърши до 1 юли 2004 г. независима оценка за целесъобразност, касаеща разпоредбите от приложение I, точка 3.2., и по-специално алтернативните мерки — както пасивни, така и като съчетания от активни и пасивни мерки, — които са поне еквивалентни на разпоредбите като действителна ефективност. Проучването за целесъобразността се основава, *inter alia*, на резултатите от практически изпитвания и независими научни изследвания.

2. Ако, в резултат на оценката за целесъобразност, цитирана в параграф 1, бъде счетено за необходимо да се адаптират разпоредбите от приложение I, точка 3.2., като се включи съчетание от пасивни и активни мерки, които осигуряват най-малко същото ниво на безопасност, както съществуващите разпоредби от приложение I, точка 3.2., Комисията внася предложение до Европейския парламент и Съвета за внасяне на съответни поправки в настоящата директива.

3. Доколкото адаптирането на настоящата директива се ограничава до въвеждането на алтернативни пасивни мерки, които осигуряват най-малко същото ниво на безопасност, както съществуващите разпоредби от приложение I, точка 3.2., въпросното адаптиране може да бъде извършено от Комитета за адаптиране към техническия прогрес при спазване на процедурата, утвърдена в член 13 от Директива 70/156/ЕИО.

4. Преди 1 април 2006 г. и на всеки две години след това Комисията съобщава на Европейския парламент и Съвета резултатите от контрола, цитиран в параграф 1.

Член 6

Директива 70/156/ЕИО се изменя, както следва:

1. Към приложение I се добавят следните точки:

„9.23. Защита на пешеходците

9.23.1. Осигурява се подробно описание, включително снимки и/или чертежи, на превозното средство по отношение на конструкцията, размерите, имащите отношение по разглеждания въпрос базови очертания и съставните материали на предната част на превозното средство (отвътре и отвън). Описанието включва подробности за всички инсталирани системи за активна защита.“

2. В приложение III, раздел А се добавят следните точки:

„9.23. Защита на пешеходците

9.23.1. Осигурява се подробно описание, включително снимки и/или чертежи, на превозното средство по отношение на конструкцията, размерите, имащите отношение по разглеждания въпрос базови очертания и съставните материали на предната част на превозното средство (отвътре и отвън). Описанието съдържа подробности за всички инсталирани системи за активна защита.“

3. В приложение IV, част I се добавят точка 58 и бележки под линия, както следва:

Тема	Директива №	Справка с ОВ	Приложимост										
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
„58 Защита на пешеходци	2003/ 102/ ЕО	ОВ L 321, 6.12.2003, стр. 15.	X ⁽⁶⁾			X ⁽⁶⁾ (7)							

(6) ненапхвърлящи максимална маса 2,5 тона.

(7) производна от категория превозни средства M₁.“

4. Приложение XI се изменя, както следва:

— в допълнение 1 се вмъква следната точка 58:

Позиция	Тема	Директива №	M_1 $\leq 2\,500$ (l) кг	M_1 $> 2\,500$ (l) кг	M_2	M_3
„58	Защита на пешеходците	2003/102/ЕО	X			

— в допълнение 2 се добавя следната точка 58:

Позиция	Тема	Директива №	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„58	Защита на пешеходците	2003/102/ЕО										

— в допълнение 3 се добавя следната точка 58:

Позиция	Тема	Директива №	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„58	Защита на пешеходците	2003/102/ЕО									

Член 7

1. Държавите-членки въвеждат в действие необходимите закони, подзаконовни и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива преди 31 декември 2003 г. Те незабавно информират Комисията за това.

Държавите-членки започват да прилагат въпросните мерки от 1 януари 2004 г.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Редът и условията на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки уведомяват Комисията за текста на основните разпоредби от националното си законодателство в областта, регулирана от настоящата директива.

Член 8

Настоящата директива влиза в сила в деня след нейното публикуване в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 9

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 17 ноември 2003 година.

За Европейския парламент

Председател

P. COX

За Съвета

Председател

G. ALEMANN

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ТЕХНИЧЕСКИ РАЗПОРЕДБИ

1. ОБХВАТ

Настоящата директива се отнася до предните повърхности на превозните средства. По смисъла на настоящата директива, с „превозно средство“ се обозначава всяко моторно превозно средство, отговарящо на определението от член 2 от приложение II към Директива 70/156/ЕИО, от категория M_1 с максимална маса, която не е по-голяма от 2,5 тона, и от категория N_1 , която е производна от категория M_1 , с максимална маса, която не е по-голяма от 2,5 тона.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

По смисъла на настоящата директива:

- 2.1. С „А-стойка“ се обозначава крайната предна и външна опора на покрива, включена между шасито и покрива на превозното средство.
- 2.2. С „броя“ се обозначава предната долна външна конструкция на превозното средство. Същата включва всички конструктивни елементи, предназначени да осигурят защитата на превозното средство в случай на фронтален сблъсък с друго превозно средство при ниска скорост, както и всички закрепени към въпросната конструкция приспособления.
- 2.3. С „водещ край на предния капак“ се обозначава предната горна външна конструкция, включваща капака на двигателя и калниците, горните и странични елементи на конструкцията около фаровете и всички други приспособления.
- 2.4. С „горна част на предния капак“ се обозначава външната конструкция, която включва горната повърхност на всички външни конструктивни елементи с изключение на предното стъкло, А-стойките и разположените зад тях конструктивни елементи. Същата, следователно, включва, но не се ограничава до, капака на двигателя, крилата, предницата на каросерията, стеблата на чистачките и долната рама на предното стъкло.
- 2.5. С „критерий за челния ефект“ се обозначава изчислителната стойност, за даден период от време, на максималното резултатно ускорение, реализирано по време на удара.
- 2.6. С „предно стъкло“ се обозначава предния остъклен участък на превозното средство, който удовлетворява всички приложения за него изисквания от приложение I към Директива 77/649/ЕИО ⁽¹⁾.
- 2.7. С „тип превозни средства“ се обозначава категория превозни средства, които, що се отнася до разположената пред А-стойките тяхна част, не се различават помежду си по отношение на такива съществени характеристики като:
 - конструкцията,
 - основните размери,
 - материалите на външната повърхност на превозното средство,
 - разположението на компонентите (външни или вътрешни),

доколкото същите могат да се разглеждат като допринасящи неблагоприятно за резултатите от изпитванията на удар, предвидени в настоящата директива.

- 2.8. С „максимална маса“ се обозначава технически допустимата максимална маса на превозното средство без товар, обявена от производителя в съответствие с точка 2.8. от приложение I към Директива 70/156/ЕИО.

3. ПРЕДВИДЕНИ ИЗПИТВАНЯ

- 3.1. Необходимо е да се проведат посочените по-долу изпитвания; независимо от това, пределните стойности, посочени в точки 3.1.3. и 3.1.4., се вземат под внимание единствено за целите на контрола:
 - 3.1.1. сблъсък на макет на долен крайник с бронята: необходимо е да се проведе едно от изпитванията с макет на долен крайник измежду описаните в 3.1.1.1. или 3.1.1.2.:
 - 3.1.1.1. сблъсък на макет на долната част на крака с бронята: скоростта в момента на удара при това изпитване е 40 км/час. Максималният динамичен ъгъл на прегъване в коляното е не по-голям от 21,0°, максималното динамично хлъзгащо изместване в коляното е не по-голямо от 6,0 мм и ускорението, измерено в горния край на пищяла, е не по-голямо от 200 г;
 - 3.1.1.2. сблъсък на макет на горната част на крака с бронята: скоростта в момента на удара при това изпитване е 40 км/час. Моментната сума на силите на удара по отношение на времето е не по-голяма 7,5 кН, а огъващият момент върху участващия в удара макет е не по-голям от 510 Нм;

⁽¹⁾ Директива 77/649/ЕИО на Съвета от 27 септември 1977 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно полето на видимост за водачите на моторните превозни средства (ОВ L 267, 19.10.1977, стр. 1). Директива, последно изменена с Директива 90/630/ЕИО на Комисията (ОВ L 341, 6.12.1990, стр. 20).

- 3.1.2. сблъсък на макет на глава на дете/дребен възрастен индивид с горната част на предния капак: скоростта в момента на удара при това изпитване е 35 км/час, а теглото на участващия в изпитването макет е 3,5 кг. Критерият за челния ефект не следва да бъде по-голям от 1000 за 2/3 от изпитвателния участък на капака и 2000 за останалата 1/3 от изпитвателния участък на капака;
- 3.1.3. сблъсък на макет на горната част на крака с водещия край на предния капак: скоростта в момента на удара при това изпитване е 40 км/час. Моментната сума на силите на удара по отношение на времето не следва да бъде по-голяма от вероятната цел от 5,0 кН, а огъващият момент върху участващия в изпитването макет се отбелязва и сравнява с вероятната цел от 300 Нм;
- 3.1.4. сблъсък на макет на глава на възрастен индивид с предното стъкло: скоростта в момента на удара при това изпитване е 35 км/час, а теглото на участващия в изпитването макет е 4,8 кг. Критерият за челния ефект се отбелязва и сравнява с вероятната цел от 1000.
- 3.2. Необходимо е да се проведат следните изпитвания:
 - 3.2.1. сблъсък на макет на долен крайник с бронята: необходимо е да се проведе едно от изпитванията с макет на долен крайник измежду описаните в 3.2.1.1. или 3.2.1.2.:
 - 3.2.1.1. сблъсък на макет на долната част на крака с бронята: скоростта в момента на удара при това изпитване е 40 км/час. Максималният динамичен ъгъл на прегъване в коляното е не по-голям от 15,0°, максималното динамично хлъзгащо изместване в коляното е не по-голямо от 6,0 мм и ускорението, измерено в горния край на пищяла, е не по-голямо от 150 г;
 - 3.2.1.2. сблъсък на макет на горната част на крака с бронята: скоростта в момента на удара при това изпитване е 40 км/час. Моментната сума на силите на удара по отношение на времето е не по-голяма 5,0 кН, а огъващият момент върху участващия в удара макет е не по-голям от 300 Нм;
 - 3.2.2. сблъсък на макет на глава на дете с горната част на капака на двигателя: скоростта в момента на удара при това изпитване е 40 км/час, а теглото на участващия в изпитването макет е 2,5 кг. Критерият за челния ефект следва да не бъде по-голям от 1000 за цялата изпитвателна повърхност на капака;
 - 3.2.3. сблъсък на макет на горната част на крака с водещия край на предния капак: скоростта в момента на удара при това изпитване е 40 км/час. Моментната сума на силите на удара по отношение на времето не следва да бъде по-голяма от 5,0 кН, а огъващият момент върху участващия в изпитването макет следва да не бъде по-голям от 300 Нм;
 - 3.2.4. сблъсък на макет на глава на възрастен индивид с горната част на предния капак: скоростта в момента на удара при това изпитване е 40 км/час, а теглото на участващия в изпитването макет е 4,8 кг. Критерият за челния ефект следва да не бъде по-голям от 1000 за цялата изпитвателна повърхност на капака.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

АДМИНИСТРАТИВНИ РАЗПОРЕДБИ ЗА ТИПОВОТО ОДОБРЕНИЕ

1. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ПОЛУЧАВАНЕ НА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ ЕО
 - 1.1. Заявлението за получаване на типovo одобрение ЕО съгласно член 3, параграф 4 от Директива 70/156/ЕИО за тип превозни средства по отношение на защитата на пешеходците се подава от производителя.
 - 1.2. В допълнение 1 се съдържа образец на информационния документ.
 - 1.3. На техническата служба, отговаряща за провеждането на изпитванията от обхвата на типовото одобрение, се предоставя превозно средство, представително за подлежащия на одобряване тип превозни средства.
 2. ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ ЕО
 - 2.1. Типово одобрение ЕО съгласно член 4, параграф 1 и член 4, параграф 3 от Директива 70/156/ЕИО се предоставя, ако изпитванията, цитирани в приложение I, са проведени в съответствие с условията от въпросното приложение и техническите предписания, цитирани в член 3 от настоящата директива.
 - 2.2. В допълнение 2 се съдържа образец на сертификата за типovo одобрение ЕО.
 - 2.3. На всеки одобрен тип превозни средства се предоставя номер на одобрение в съответствие с приложение VII към Директива 70/156/ЕИО. Дадена държава-членка не може да предоставя същия номер на други типове превозни средства.
 - 2.4. При възникване на съмнения в хода на проверката за съответствието с изпитвателните процедури, се вземат под внимание всички данни или изпитвателни резултати, осигурени от производителя, които могат да послужат за валидиране на изпитванията за целите на одобряването, проведени от отговарящия за одобряването орган.
 3. ИЗМЕНЕНИЯ НА ТИПА И ПОПРАВКИ В ОДОБРЕНИЯТА
 - 3.1. Всички модификации на превозното средство, отразяващи се на общата форма на предната конструкция на превозното средство, които по преценката на органа биха оказали съществено влияние върху резултатите от изпитванията, налагат необходимост от провеждане на нови изпитвания.
 - 3.2. В случай на изменения на типа на превозното средство, одобрен съгласно настоящата директива, се прилагат разпоредбите от член 5 от Директива 70/156/ЕИО.
 4. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
 - 4.1. Мерките за осигуряване на съответствие на типа с производството се предприемат в съответствие с разпоредбите, постановени в член 10 от Директива 70/156/ЕИО.
-

Допълнение 1 към приложение II

Информационен документ № ... в съответствие с приложение I към Директива 70/156/ЕИО на Съвета относно типовото одобрение ЕО на превозно средства по отношение защитата на пешеходците

Ако е необходимо, следната информация следва да се осигури в три екземпляра и да включва списък със съдържанието. Чертежите се представят в подходящ мащаб и в достатъчно детайлизиран вид във формат А4 или в папка с формат А4. Снимките, ако такива има, следва да бъдат достатъчно детайлизирани.

Ако уредбите, компонентите или отделните технически възли имат електронни органи за управление, се осигурява информация за техните показатели.

0. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

0.1. Марка (търговско наименование на производителя):

0.2. Тип и общо/и търговско/и описание/я:

0.3. Начини за идентифициране на типа, ако върху превозното средство има такива обозначения:

0.3.1. Местоположение на въпросните обозначения:

0.4. Категория на превозното средство:

0.5. Наименование и адрес на производителя:

0.6. Адрес/и на монтажния/те завод/и:

1. ОБЩИ КОНСТРУКТИВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО

1.1. Снимки и/или чертежи на представително превозно средство:

1.6. Разположение и конфигурация на двигателя:

9. КАРОСЕРИЯ

9.1. Тип на каросерията:

9.2. Използвани материали и методи за изработка:

9.2.3. Защита на пешеходците:

Осигурява се подробно описание, включително снимки и/или чертежи, на превозното средство по отношение на конструкцията, размерите, имащите отношение по въпроса базови очертания и съставните материали на предната част на превозното средство (отвътре и отвън). Описанието следва да съдържа подробности за всички инсталирани системи за активна защита.

Допълнение 2 към приложение II

ОБРАЗЕЦ

(Максимален формат: А4 (210 × 297 мм))

СЕРТИФИКАТ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ ЕО

ПЕЧАТ НА органа, отговарящ за типовото одобрение ЕО

Съобщение относно

- типово одобрение ЕО ⁽¹⁾
- разширение на типовото одобрение ЕО ⁽¹⁾
- отказ за предоставяне на типово одобрение ЕО ⁽¹⁾
- оттегляне на типово одобрение ЕО ⁽¹⁾

за тип превозни средства/в съответствие с Директива .../.../ЕО, последно изменена с Директива/.../ЕО.

Номер на типовото одобрение:

Основание за разширение:

РАЗДЕЛ I

- 0.1. Марка (търговско наименование на производителя):
- 0.2. Тип:
- 0.2.1. Търговско/и наименование/я (ако има):
- 0.3. Начини за идентифициране на типа, ако върху превозното средство има такива обозначения:
- 0.3.1. Местоположение на въпросните обозначения:
- 0.4. Категория на превозното средство:
- 0.5. Наименование и адрес на производителя:
- 0.8. Адрес/и на монтажния/те завод/и:

РАЗДЕЛ II

1. Допълнителна информация (по целесъобразност) (виж добавката)
2. Техническа служба, която отговаря за провеждане на изпитванията:
3. Дата на съставяне на изпитвателния протокол:
4. Номер на изпитвателния протокол:
5. Забележки (ако има такива) (виж добавката)
6. Място:
7. Дата:
8. Подпис:
9. Посочва се индексът на информационния пакет, депозиран при предоставящия одобрението орган, който може да се получи при поискване.

⁽¹⁾ Ненужното се зачертава.

Добавка към сертификат за типово одобрение ЕО N° ... относно типовото одобрение на превозно средство в съответствие с Директива/...../ЕО, последно изменена с Директива/...../ЕО

1. **Допълнителна информация**

1.1. Кратко описание на типа на превозното средство в контекста на неговата конструкция, размери, очертания и съставни материали:

1.2. Местоположение на двигателя: отпред/отзад/в средата ⁽¹⁾

1.3. Задвижване: предни колела/задни колела ⁽¹⁾

1.4. Маса на превозното средство, представено за изпитване —

Предна ос:

Задна ос:

Общо:

1.5. Резултати от изпитванията съгласно точка 3.1./3.2. от приложение I (ненужното се зачертава):

1.5.1. Изпитвания от приложение I, точка 3.1.:

Изпитване	Регистрирана стойност		Приема се/ отхвърля се ⁽¹⁾
Сблъсък на макет на долната част на крака с бронята (когато такова изпитване се провежда)	Ъгъл на огъване	градуси	
	Хлъзгащо изместване	мм	
	Ускорение в участъка на пицъла	г	
Сблъсък на макет на горната част на крака с водещия край на предния капак	Сума от силите на удара	кН	⁽²⁾
	Огъващ момент	Нм	⁽²⁾
Сблъсък на макет на горната част на крака с бронята (когато такова изпитване се провежда)	Сума от силите на удара	кН	
	Огъващ момент	Нм	
Сблъсък на макет на глава на дете / дребен възрастен индивид (3,5 кг) с горната част на предния капак	Стойности на критерия за челния ефект в зона А (най-малко 12 стойности)		
	Стойности на критерия за челния ефект в зона Б (най-малко шест стойности)		
Сблъсък на макет на глава на възрастен индивид (4,8 кг) с предното стъкло	Стойности на критерия за челния ефект (най-малко пет стойности)		⁽²⁾

⁽¹⁾ Съгласно стойностите, посочени в точка 3.1. от приложение I към Директива 2003/102/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 ноември 2003 г. относно защитата на пешеходците и останалите уязвими участници в пътно движение преди и в случай на сблъсък с моторно превозно средство.

⁽²⁾ Само за целите на контрола.

⁽¹⁾ Ненужното се зачертава.

1.5.2. Изпитвания от точка 3.2 от приложение I:

Изпитване	Регистрирана стойност		Приема се/ отхвърля се ⁽¹⁾
Сблъсък на макет на долната част на крака с бронята (когато такова изпитване се провежда)	Ъгъл на огъване	градуси	
	Хлъзгащо изместване	мм	
	Ускорение в участъка на пищяла	г	
Сблъсък на макет на горната част на крака с водещия край на предния капак	Сума от силите на удара	кН	
	Огъващ момент	Нм	
Сблъсък на макет на горната част на крака с бронята (когато такова изпитване се провежда)	Сума от силите на удара	кН	
	Огъващ момент	Нм	
Сблъсък на макет на глава на дете (2,5 кг) с горната част на предния капак	Стойности на критерия за челния ефект (най-малко девет стойности)		
Сблъсък на макет на глава на възрастен индивид (4.8 кг) с горната част на предния капак	Стойности на критерия за челния ефект (най-малко девет стойности)		

(¹) Съгласно стойностите, уточнени в точка 3.2. от приложение I към Директива 2003/102/ЕО.

1.6. Забележки: (напр. отнасящи се до превозните средства с ляво или дясно кормилно управление):

.....
