

32003L0102

6.12.2003

EUROOPA LIIDU TEATAJA

L 321/15

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2003/102/EÜ,
17. november 2003,**

jalakäijate ja teiste vähem kaitstud liiklejate kaitse kohta enne kokkupõrget ja kokkupõrke korral mootorsõidukiga, ning millega muudetakse nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 95,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ⁽¹⁾

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Vähendamaks liiklusõnnetuste arvu ühenduse teedel, on vaja võtta meetmeid, et parandada jalakäijate ja teiste vähem kaitstud liiklejate kaitset enne kokkupõrget ja kokkupõrke korral mootorsõiduki esitsatsaga.
- (2) Liiklusohutuse meetmeprogrammi raames on vähem kaitstud liiklejate, nagu jalakäijate, jalgratturite ja mootorratturite jaoks hädasti vaja ohutuse parandamise passiivsete ja aktiivsete meetmete kogumit (õnnetuste vältimine ning kaasmõjude vähendamine liikluse rahulikumaks muutmise ja infrastruktuuri täiustamise teel).
- (3) Siseturg hõlmab sisepiirideta ala, kus peab olema tagatud kaupade, isikute, teenuste ja kapitali vaba liikumine ning selleks on kehtestatud ühenduse mootorsõidukite tüübikinnituse süsteem; tuleks ühtlustada mootorsõidukite tüübikinnituse tehnilised nõuded seoses jalakäijate kaitsega, et vältida liikmesriigiti erinevate nõuete vastuvõtmist ning tagada siseturu nõuetekohane toimimine.
- (4) Jalakäijate kaitse eesmärgi täitmiseks on vajalik aktiivsete ja passiivsete ohutusmeetmete kombineerimine; Euroopa Tõhusama Sõidukiohutuse Komitee (European Enhanced Vehicle-Safety Committee, EEVC) soovitusel 1999. aasta juunist on kogunud selles valdkonnas laialdase heakskiidu. Nendes soovitustes pannakse teatud kategooriate mootorsõidukite esistruktuuridele ette nõudeid, et vähendada nende ohtlikkust; käesoleva direktiiviga esitatakse EEVC soovitustele põhinevad katsed ja piirväärtused.
- (5) Komisjon peaks uurima, kas käesoleva direktiivi reguleerimisala tasub laiendada sõidukitele täismassiga kuni 3,5 tonni, ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule uuringu tulemustest ettekande.

(6) Käesolevat direktiivi tuleks käsitleda ühe elemendina liiklejaid, sõidukeid ja infrastruktuuri puudutavast laiema meetmete kogumist, mida ühendus, autotööstus ja liikmesriikide asjaomased ametiasutused võtavad heade tavade alusel toimunud teabevahetuste põhjal, eesmärgiga reguleerida jalakäijate ja teiste vähem kaitstud liiklejate kokkupõrke-eelset (aktiivne), kokkupõrkeegset (passiivne) ja kokkupõrkejärgset ohutust.

(7) Pidades silmas selle valdkonna kiiret tehnoloogiaarengut, võib autotööstus teha ettepaneku võtta tegeliku tõhususe osas käesoleva direktiivi nõuetega vähemalt võrdväärseid alternatiivseid meetmeid – kas passiivseid meetmeid või aktiivsete ja passiivsete meetmete kombinatsiooni – ning mida hinnatakse pärast sõltumatute ekspertide poolt 1. juuliks 2004 tehtud tasuvusuuringut; tegeliku tõhususe poolest vähemalt võrdväärsete alternatiivsete meetmete kasutuselevõtmine nõuaks käesoleva direktiivi kohandamist või muutmist.

(8) Jalakäijate kaitse valdkonna jätkuva teadusliku ja tehnilise progressi tõttu on asjakohane rakendada selles valdkonnas teatud paindlikkust. Järelikult peaks käesoleva direktiiviga ette nägema jalakäijate kaitset käsitlevad põhisatted katsete kohta, mida peavad läbima uued sõidukitüübid ja uued sõidukid. Nende katsete kohaldamise tehnilised ettekirjutised võetakse vastu komisjoni otsusega.

(9) Aktiivse liiklusohutuse kiiresti arenev tehnoloogia tähendab seda, et kokkupõrke leevendamise ja vältimise süsteemidega võib näiteks kokkupõrkekiiruse vähendamise ning löögisuuna reguleerimisega saavutada märkimisväärse turvalisuse. Käesoleva direktiiviga julgustatakse selliste tehnoloogiate arengut.

(10) Euroopa, Jaapani ja Korea autotootjad esindavad ühendused on võtnud kohustuse hakata kohaldama piirväärtusi ja katseid käsitlevaid EEVC soovitusi või vähemalt võrdväärse mõjuga kokkulepituid alternatiivseid meetmeid alates aastast 2010, esimesi piirväärtusi ja katseid uutele sõidukitüüpidele alates aastast 2005 ning kohaldada esimesi katseid 80 %-le kõigist uutest sõidukitest alates 1. juulist 2010, 90 %-le kõigist uutest sõidukitest alates 1. juulist 2011 ja kõigile uutele sõidukitele alates 31. detsembrist 2012.

⁽¹⁾ ELT C 234, 30.9.2003, lk 10.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 3. juuli 2003. aasta arvamus (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata) ja nõukogu 4. novembri 2003. aasta otsus (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

(11) Käesolev direktiiv peaks aitama kaasa kõrge kaitstuse taseme saavutamisele, arvestades selle valdkonna õigusaktide rahvusvahelist ühtlustamist, millega alustati 1998. aasta UN/ECE kokkuleppe alusel, milles käsitletakse ratasõidukile ning sellele paigaldatavale ja/või sellel kasutatavale varustusele ja osadele üldiste tehniliste eeskirjade kehtestamist.

(12) Käesolev direktiiv on üks mitmest üksikdirektiivist, mida tuleb täita, et olla vastavuses nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiiviga 70/156/EMÜ (mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitusi käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) ⁽¹⁾ kehtestatud EÜ tüübikinnitusmenetlusega.

(13) Seetõttu tuleks direktiivi 70/156/EMÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse mootorsõidukite esipindade suhtes. Käesolevad direktiivis tähendab "sõiduk" mis tahes M₁-kategooria mootorsõidukit, nagu see on määratletud direktiivi 70/156/EMÜ II lisa artiklis 2, täismassiga kuni 2,5 tonni, ning M₁-kategooriast tuletatud N₁-kategooria mootorsõidukit, täismassiga kuni 2,5 tonni.

2. Käesoleva direktiivi eesmärk on vähendada lõikes 1 määratletud mootorsõidukite esipindadelt löögi saanud jalakäijate ja teiste vähem kaitstud liiklejate vigastuste arvu.

Artikkel 2

1. Alates 1. jaanuarist 2004 ei tohi liikmesriigid jalakäijate kaitsega seotud põhjustel:

— keelduda EÜ tüübikinnituse või siseriikliku tüübikinnituse andmisest sõidukitüübile või

— keelata sõidukite registreerimist, müüki või kasutuselevõtmist,

juhul kui sõidukid vastavad I lisa punktides 3.1 või 3.2 kehtestatud tehnilistele sätetele.

2. Alates 1. oktoobrist 2005 ei anna liikmesriigid enam:

— EÜ tüübikinnitust või

— siseriiklikku tüübikinnitust,

välja arvatud juhul, kui kohaldatakse direktiivi 70/156/EMÜ artikli 8 lõike 2 sätteid ükskõik millise sõidukitüübi kohta jalakäijate kaitsega seotud põhjustel, kui I lisa punktis 3.1 või 3.2 kehtestatud tehnilistest sätetest ei ole kinni peetud.

3. Lõiget 2 ei kohaldata sõidukitele, mis ei erine A-sambast eespool asetseva kerekonstruksiooni ja -ehituse oluliste aspektide

⁽¹⁾ EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 807/2003 (ELT L 122, 16.5.2003, lk 36).

poolest sõidukitüüpide, millele on antud EÜ või siseriiklik tüübikinnitus enne 1. oktoobrit 2005 ja mida ei ole käesoleva direktiivi alusel veel heaks kiidetud.

4. Alates 1. septembrist 2010 ei anna liikmesriigid enam:

— EÜ tüübikinnitust või

— siseriiklikku tüübikinnitust,

välja arvatud juhul, kui kohaldatakse direktiivi 70/156/EMÜ artikli 8 lõike 2 sätteid ükskõik millise sõidukitüübi kohta jalakäijate kaitsega seotud põhjustel, kui I lisa punktis 3.2 kehtestatud tehnilistest sätetest ei ole kinni peetud.

5. Alates 31. detsembrist 2012 liikmesriigid:

— käsitlevad uute sõidukitega kaasas olevaid, vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ sätetele koostatud vastavustunnistusi kehtetuna selle direktiivi artikli 7 lõike 1 kohaldamisel, ning

— keelavad selliste uute sõidukite registreerimise, müügi või kasutuselevõtmise, millega ei ole kaasas direktiivi 70/156/EMÜ kohast vastavustunnistust,

jalakäijate kaitsega seotud põhjustel, kui I lisa punktides 3.1 või 3.2 kehtestatud tehnilistest sätetest ei ole kinni peetud.

6. Alates 1. septembrist 2015 liikmesriigid:

— käsitlevad uute sõidukitega kaasas olevaid, vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ sätetele koostatud vastavustunnistusi kehtetuna selle direktiivi artikli 7 lõike 1 kohaldamisel, ning

— keelavad selliste uute sõidukite registreerimise, müügi või kasutuselevõtmise, millega ei ole kaasas direktiivi 70/156/EMÜ kohast vastavustunnistust,

jalakäijate kaitsega seotud põhjustel, kui I lisa punktis 3.2 kehtestatud tehnilistest sätetest ei ole kinni peetud.

Artikkel 3

Kui artiklist 2 ei tulene teisiti, tagavad liikmesriigid, et I lisa punktides 3.1 ja 3.2 ettenähtud katsed tehakse vastavalt komisjoni otsusega kindlaksmääratavatele tehnilistele eeskirjadele.

Artikkel 4

Liikmesriigi tüübikinnitusasutused saavad kord kuus komisjonile koopia tüübikinnitustunnistusest, mille näidis on toodud II lisa 2. liites, iga sõiduki kohta, mille nad on selle kuu jooksul vastavalt käesolevale direktiivile heaks kiitnud.

Artikkel 5

1. Komisjon, tegutsedes tüübikinnitusasutuste, huvitatud poolte ning sõltumatute uuringute poolt edastatud asjakohase teabe alusel, teostab järelevalvet tööstuse poolt jalakäijate kaitse valdkonnas tehtud edusammude üle ning teeb 1. juuliks 2004 sõltumatu tasuvusuuringu, mis puudutab I lisa punkti 3.2 sätteid ning eelkõige alternatiivseid meetmeid – kas passiivseid meetmeid või aktiivsete ja passiivsete meetmete kombinatsiooni –, mis on tegeliku tõhususe poolest vähemalt võrdväärsed. Tasuvusuuring tugineb muu hulgas praktilistele katsetele ja sõltumatutele teadusuuringutele.

2. Kui lõikes 1 nimetatud tasuvushinnangu tulemusena peetakse vajalikuks I lisa punkti 3.2 sätteid kohandada, kaasates passiivsete ja aktiivsete meetmete kombinatsiooni, mis võimaldab vähemal samaväärset kaitset kui I lisa punktis 3.2 sätestatu, esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku käesolevat direktiivi vastavalt muuta.

3. Niikaua kui käesoleva direktiivi kohandamine piirdub alternatiivsete passiivsete meetmete kasutuselevõtmisega, mis võimaldavad vähemal samaväärset kaitset kui I lisa punktis 3.2 sätestatu, võib sellise kohandamise teha tehnika arendamise kohandamise komitee direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 13 ettenähtud korras.

4. Enne 1. aprilli 2006 ning seejärel iga kahe aasta tagant esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande lõikes 1 nimetatud järelevalve tulemuste kohta.

Artikkel 6

Direktiivi 70/156/EMÜ muudetakse järgmiselt.

1. I lissasse lisatakse järgmised punktid:

“9.23. Jalakäijate kaitse

9.23.1. Esitada tuleb sõiduki üksikasjalik kirjeldus, sealhulgas fotod ja/või joonised sõiduki struktuuri, mõõtmete, asjakohaste võrdlusjoonte ja sõiduki esiosa (seesmise ja välimise) koostismaterjalide kohta. See kirjeldus peab sisaldama täpsustusi installeeritud aktiivse kaitse süsteemide kohta.”

2. III lisa A jaotisesse lisatakse järgmised punktid:

“9.23. Jalakäijate kaitse

9.23.1. Esitada tuleb sõiduki üksikasjalik kirjeldus, sealhulgas fotod ja/või joonised sõiduki struktuuri, mõõtmete ja asjakohaste võrdlusjoonte ja sõiduki esiosa (seesmise ja välimise) koostismaterjalide kohta. See kirjeldus peab sisaldama täpsustusi installeeritud aktiivse kaitse süsteemide kohta.”

3. IV lisa I osasse lisatakse järgmine, 58. punkt ja joonealused märkused:

Teema	Direktiivi number	EÜT/ ELT viide	Kohaldamine									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
“58 Jalakäijate kaitse	2003/102/EÜ	ELT L 321, 6.12.2003, lk 15.	X ⁽⁶⁾			X ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾						

⁽⁶⁾ täismassiga kuni 2,5 tonni.

⁽⁷⁾ tuletatud M-kategooria sõidukitest.”

4. XI lisa muudetakse järgmiselt:

— 1. liitesse lisatakse järgmine, 58. punkt:

Punkt	Teema	Direktiivi number	M_1 $\leq 2\,500$ (t) kg	M_1 $> 2\,500$ (t) kg	M_2	M_3
"58"	Jalakäijate kaitse	2003/102/EÜ	X"			

— 2. liitesse lisatakse järgmine, 58. punkt:

Punkt	Teema	Direktiivi number	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
"58"	Jalakäijate kaitse	2003/102/EÜ"										

— 3. liitesse lisatakse järgmine, 58. punkt:

Punkt	Teema	Direktiivi number	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
"58"	Jalakäijate kaitse	2003/102/EÜ"									

Artikkel 7

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigusnormid hiljemalt 31. detsembriks 2003. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Liikmesriigid kohaldavad neid meetmeid alates 1. jaanuarist 2004.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende vastuvõetud siseriiklike põhiliste õigusnormide teksti.

Artikkel 8

Käesolev direktiiv jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 9

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 17. november 2003

Euroopa Parlamendi nimel

president

P. COX

Nõukogu nimel

eesistuja

G. ALEMANN

I LISA

TEHNILISED SÄTTED

1. RAKENDUSALA

Käesolevat direktiivi kohaldatakse mootorsõidukite esipindade suhtes. Käesolevas direktiivis tähendab "sõiduk" mis tahes M_1 -kategooria mootorsõidukit, nagu see on määratletud direktiivi 70/156/EMÜ II lisa artiklis 2, täismassiga kuni 2,5 tonni, ning M_1 -kategooriast tuletatud N1-kategooria mootorsõidukit, täismassiga kuni 2,5 tonni.

2. MÕISTED

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 2.1. *A-samma* – kõige eespoolsem ja välimisem katusetugi, mis ulatub šassiilt sõiduki katusele.
- 2.2. *Kaitseraud* – sõiduki esikülje madalaim väline struktuur. See hõlmab kõiki struktuure, mille eesmärk on kaitsta sõidukit aeglasel sõidul toimunud laupkokkupõrke korral teise sõidukiga, ning selle struktuuri kinnituselemente.
- 2.3. *Kapoti esiserv* – esiosa ülemine välisstruktuur, mis hõlmab kapotti ja poritiibu, esilaternate raamide ülemisi ja külgmisi osi ning mis tahes muid lisaelemente.
- 2.4. *Kapotipealne* – välimine struktuur, mis hõlmab kõigi välimiste struktuuride, välja arvatud tuuleklaasi, A-samba ning nende taga asetsevate struktuuride ülemise pinna. Seega hõlmab see kapotti, poritiibu, ventilatsiooniava katet, klaasipuhastajaid ning tuuleklaasi alumist raami, kuid ei välista muud.
- 2.5. *Pea jõudluskriteerium (HPC)* – löögi vältel kogetud maksimaalse resultaatkirenduse arvutus teatud kindla ajavahemiku jooksul.
- 2.6. *Tuuleklaas* – sõiduki esiklaas, mis vastab kõigile direktiivi 77/649/EMÜ ⁽¹⁾ I lisa asjakohastele nõuetele.
- 2.7. *Sõidukitüüp* – kategooria sõidukeid, mis ei erine A-sambast eespool olevate osade poolest üksteisest järgmiste oluliste tunnuste poolest:
 - struktuur,
 - peamised mõõtmed,
 - sõiduki välispinna materjalid,
 - osade montaaž (sisemised ja välimised osad),

niivõrd kui võib arvata, et neil on negatiivne mõju käesolevas direktiivis ette nähtud löögikatsete tulemustele.

- 2.8. *Täismass* – tehniliselt lubatud maksimaalne tegelik mass, mis on näidatud tootja poolt vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ I lisa lõikele 2.8.

3. SÄTTED KATSETAMISE KOHTA

- 3.1. Tuleb teha järgmised katsed; sellegipoolest on punktides 3.1.3 ja 3.1.4 toodud piirväärtused nõutavad ainult järelevalve eesmärgil.
 - 3.1.1. Jalamudeli kokkupõrge kaitserauaga: jalamudeliga tuleb teha üks punktides 3.1.1.1 või 3.1.1.2 kirjeldatud katsetest:
 - 3.1.1.1. Jalamudeli sääreosa kokkupõrge kaitserauaga: Kokkupõrge toimub kiirusel 40 km/h. Suurim põlveliigendi paindenurk ei tohi ületada 21,0°, põlveliigendi murdepinna suurim nihe ei tohi ületada 6,0 mm ning sääreлуу ülaosale mõjuv kiirendus ei tohi ületada 200 g;
 - 3.1.1.2. Jalamudeli reieosa kokkupõrge kaitserauaga: Kokkupõrge toimub kiirusel 40 km/h. Löögijõudude hetkesumma aja suhtes ei tohi ületada 7,5 kN ning paindumismoment katse löökkehal ei tohi ületada 510 Nm.

⁽¹⁾ Nõukogu 27. septembri 1977. aasta direktiiv 77/649/EMÜ mootorsõidukijuhtide vaatevälja käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 267, 19.10.1977, lk 1). Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 90/630/EMÜ (EÜT L 341, 6.12.1990, lk 20).

- 3.1.2. Lapse/väikese täiskasvanu peamudeli kokkupõrge kapotipealsega: Kokkupõrge toimub kiirusel 35 km/h, kasutades 3,5 kg raskust löökkeha. Pea jõudluskriteerium (HPC) ei või ületada 1 000 üle 2/3 kapoti katsepinna osas ja 2 000 ülejäänud 1/3 kapoti katsepinna osas.
- 3.1.3. Jalamudeli reieosa kokkupõrge kapoti esiservaga: Kokkupõrge toimub kiirusel kuni 40 km/h. Löögi jõudude hetkesumma aja suhtes ei tohi ületada võimalikku sihtväärtust 5,0 kN ning paindumismoment katse löökkehal registreeritakse ja seda võrreldakse võimaliku sihtväärtusega (300 Nm).
- 3.1.4. Täiskasvanu peamudeli kokkupõrge tuuleklaasiga: Kokkupõrge toimub kiirusel 35 km/h, kasutades 4,8 kg raskust löökkeha. HPC registreeritakse ja seda võrreldakse võimaliku sihtväärtusega (1 000).
- 3.2. Tuleb teha järgmised katsed.
- 3.2.1. Jalamudeli kokkupõrge kaitserauaga: Tuleb teha üks punktides 3.2.1.1 või 3.2.1.2 kirjeldatud katsetest jalamudeliga:
- 3.2.1.1. Jalamudeli sääreosa kokkupõrge kaitserauaga: Kokkupõrge toimub kiirusel 40 km/h. Suurim põlveliigendi paindenurk ei tohi ületada 15,0°, põlveliigendi murdepinna suurim nihe ei tohi ületada 6,0 mm ning sääreлуу ülaosale mõjuv kiirendus ei tohi ületada 150 g.
- 3.2.1.2. Jalamudeli reieosa kokkupõrge kaitserauaga: Kokkupõrge toimub kiirusel 40 km/h. Löögi jõudude hetkesumma aja suhtes ei tohi ületada 5,0 kN ning katse paindumismoment katse löökkehal ei tohi ületada 300 Nm.
- 3.2.2. Lapse peamudeli kokkupõrge kapotipealsega: Kokkupõrge toimub kiirusel 40 km/h, kasutades 2,5 kg raskust löökkeha. HPC ei või ületada 1 000 kogu kapoti katsepinna osas.
- 3.2.3. Jalamudeli reieosa kokkupõrge kapoti esiservaga: Kokkupõrge toimub kiirusel 40 km/h. Löögi jõudude hetkesumma aja suhtes ei tohi ületada 5,0 kN ning paindumismoment katse löökkehal ei tohi ületada 300 Nm.
- 3.2.4. Täiskasvanu peamudeli kokkupõrge kapotipealsega: Kokkupõrge toimub kiirusel 40 km/h, kasutades 4,8 kg raskust löökkeha. HPC ei või ületada 1 000 kogu kapoti katsepinna osas.
-

II LISA

TÜÜBIKINNITUSE RAKENDUSSÄTTED

1. EÜ TÜÜBIKINNITUSE TAOTLEMINE
 - 1.1. Sõidukitüübi direktiivi 70/156/EMÜ artikli 3 lõike 4 kohase EÜ tüübikinnitustaotluse jalakäijate kaitse kohta esitab tootja.
 - 1.2. Teatise näidis on esitatud 1. liites.
 - 1.3. Tüübikinnituskatsete eest vastutavale tehnilisele teenistusele esitatakse kinnitatava sõidukitüübi representatiivsõiduk.
 2. EÜ TÜÜBIKINNITUSE ANDMINE
 - 2.1. Kui käesoleva direktiivi I lisas nimetatud katsed on kooskõlas nimetatud lisas ettenähtud erisustega ning käesoleva direktiivi artiklis 3 nimetatud tehniliste eeskirjadega tehtud, antakse EÜ tüübikinnitus vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ artikli 4 lõikele 1 ja artikli 4 lõikele 3.
 - 2.2. EÜ tüübikinnitustunnistuse näidis on esitatud 2. liites.
 - 2.3. Igale kinnituse saanud sõidukitüübile antakse tüübikinnitusnumber vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ VII lisale. Sama liikmesriik ei või anda sama numbrit teisele sõidukitüübile.
 - 2.4. Kahtluse korral võetakse katse tegemise käigu kontrollimisel arvesse tootja esitatud mis tahes andmeid või katsete tulemusi, mida võib arvestada tüübikinnitusasutuste tehtud kinnituskatse kontrollimisel.
 3. TÜÜBI JA TÜÜBIKINNITUSTE MUUDATUSED
 - 3.1. Katset tuleb korrata sõiduki muudatuste korral, mis mõjutavad sõiduki esistruktuuri üldkuju, ning millel oleks tüübikinnitusasutuse otsuses oluline mõju katsete tulemustele.
 - 3.2. Käesoleva direktiivi alusel kinnitatud sõidukitüübi muutmisel kohaldatakse direktiivi 70/156/EMÜ artikli 5 sätteid.
 4. TOODANGU VASTAVUS
 - 4.1. Tootmise vastavust käsitlevad meetmed võetakse direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 10 sätestatud korras.
-

II lisa 1. liide

Teatis nr ... vastavalt nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ I lisale, mis käsitleb sõiduki EÜ tüübikinnitusi seoses jalakäijate kaitsega

Vajaduse korral tuleb esitada kolmes eksemplaris koos sisukorraga järgmine teave. Kõik sobivas mõõtkavas ja piisavalt üksikasjalikud joonised tuleb esitada A4 formaadis või A4 formaadis voldikul. Võimalikud fotod peavad olema piisavalt üksikasjalikud.

Elektrooniliste juhtimisseadistega süsteemide, osade ja eraldi seadmetike puhul tuleb esitada andmed juhtimisseadiste töötamise kohta.

0. ÜLDSÄTTED
- 0.1. Mark (tootja kaubanimi):
- 0.2. Tüüp ja üldine kaubanduslik kirjeldus (kirjeldused):
- 0.3. Tüübi identifitseerimistunnus, kui see on märgitud sõidukile:
- 0.3.1. Märgise asukoht:
- 0.4. Sõiduki kategooria:
- 0.5. Tootja nimi ja aadress:
- 0.6. Koostetehas(t)e aadress(id):
1. SÕIDUKI E HITUSE ÜLDKARAKTERISTIKUD
- 1.1. Esindava sõiduki fotod ja/või joonised:
- 1.6. Mootori paigutus ja asend:
9. KERE
- 9.1. Keretüüp:
- 9.2. Kasutatud materjalid ja ehitusmeetodid:
- 9.2.3. Jalakäijate kaitse:
 Esitada tuleb sõiduki üksikasjalik kirjeldus, sealhulgas fotod ja/või joonised sõiduki struktuuri, mõõtmete, asjakohaste võrdlusjoonte ja sõiduki esiosa (sisemise ja välimise) koostismaterjalide kohta. See kirjeldus peab sisaldama täpsustusi installeeritud aktiivse kaitse süsteemide kohta.

II lisa 2. liide

NÄIDIS

(maksimaalne formaat: A4 (210 × 297 mm))

EÜ TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUS

EÜ tüübikinnitusasutuse PITSER

Teade sõidukitüübi

- EÜ tüübikinnituse (1)
- EÜ tüübikinnituse laiendamise (1)
- EÜ tüübikinnituse andmisest keeldumise (1)
- EÜ tüübikinnituse tühistamise (1) kohta

direktiivile/...../EÜ (viimati muudetud direktiiviga/...../EÜ) vastava sõidukitüübi suhtes

Tüübikinnitusnumber:

Laiendamise põhjus:

I JAOTIS

- 0.1. Mark (tootja kaubanimi):
- 0.2. Tüüp:
- 0.2.1. Kaubanimi (-nimed) (kui võimalik):
- 0.3. Tüübi identifitseerimistunnus, kui see on märgitud sõidukile:
- 0.3.1. Märgise asukoht:
- 0.4. Sõiduki kategooria:
- 0.5. Tootja nimi ja aadress:
- 0.8. Koostetehas(t)e nimi (nimed) ja aadress(id):

II JAOTIS

- 1. Lisateave (vajaduse korral): (vt addendum)
- 2. Katsete eest vastutav tehniline teenistus:
- 3. Katseprotokolli esitamise kuupäev:
- 4. Katseprotokolli number:
- 5. Märkused (kui on) (vt addendum)
- 6. Koht:
- 7. Kuupäev:
- 8. Allkiri:
- 9. Lisatud on loetelu tüübikinnitusasutusele esitatud teabest, mida on võimalik taotluse korral saada.

(1) Ebavajalik läbi kriipsutada.

Addendum EÜ tüübikinnitustunnistusele nr sõiduki tüübikinnituse kohta vastavalt direktiivile/...../EÜ,
viimati muudetud direktiiviga/...../EÜ

1. **Lisateave**

1.1. Sõidukitüübi struktuuri, mõõtmete, joonte ja koostismaterjalide lühikirjeldus:

1.2. Mootori asukoht: ees/taga/keskel ⁽¹⁾

1.3. Vedu: esirattavedu: tagarattavedu ⁽¹⁾

1.4. Katse jaoks esitatud sõiduki mass –

Esitelg:

Tagatelg:

Kokku:

1.5. Katsetulemused vastavalt I lisa punktidele 3.1/3.2 (mittevajalik maha tõmmata):

1.5.1. I lisa punkti 3.1 katsed:

Katse	Registreeritud väärtus		Läbinud/ mitte läbinud ⁽¹⁾
Jalamudeli reieosa kokkupõrge kaitserauaga (kui läbiviidav)	Paindumisnurk	kraadi	
	Murdepinna nihe	mm	
	Kiirendus sääreluu osas	g	
Jalamudeli reieosa kokkupõrge kapoti esiservaga	Löögijõudude summa	kN	⁽²⁾
	Paindumismoment	Nm	⁽²⁾
Jalamudeli reieosa kokkupõrge kaitserauaga (kui läbiviidav)	Löögijõudude summa	kN	
	Paindumismoment	Nm	
Lapse/väikese täiskasvanu peamudeli (3,5 kg) kokkupõrge kapotipealsega	HPC väärtused A tsoonis (vähemalt 12 väärtust)		
	HPC väärtused B tsoonis (vähemalt 6 väärtust)		
Täiskasvanu peamudeli kokkupõrge (4,8 kg) tuuleklaasiga	HPC väärtused (vähemalt viis väärtust)		⁽²⁾

⁽¹⁾ Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. novembri 2003. aasta direktiivi 2003/102/EÜ (jalakäijate ja teiste vähem kaitstud liiklejate kaitse kohta enne kokkupõrget ja kokkupõrke korral mootorsõidukiga) I lisa punktis 3.1 toodud väärtustele.

⁽²⁾ Ainult järelevalve eesmärgil.

⁽¹⁾ Ebavajalik läbi kriipsutada.

1.5.2. I lisa punkti 3.2 katsed:

Katse	Registreeritud väärtus		Läbinud/ mitte läbinud ⁽¹⁾
Jalamudeli reieosa kokkupõrge kaitserauaga (kui läbiviidav)	Paindumisnurk	kraadi	
	Murdepinna nihe	mm	
	Kiirendus sääreлуу osas	g	
Jalamudeli reieosa kokkupõrge kapoti esiservaga	Löögijõudude summa	kN	
	Paindumismoment	Nm	
Jalamudeli reieosa kokkupõrge kaitserauaga (kui läbiviidav)	Löögijõudude summa	kN	
	Paindumismoment	Nm	
Lapse peamudeli (2,5 kg) kokkupõrge kapotipealsega	HPC väärtused (vähemalt üheksa väärtust)		
Täiskasvanu peamudeli (4,8 kg) kokkupõrge kapotipealsega	HPC väärtused (vähemalt üheksa väärtust)		

⁽¹⁾ Vastavalt määruse 2003/102/EÜ I lisa punktis 3.2 toodud väärtustele.

1.6. Märkused: (nt kehtib nii vasak- kui ka parempoolse rooliga sõidukite puhul)

.....
