

32003L0102

2003.12.6.

AZ EURÓPAI UNIÓ HIVATALOS LAPJA

L 321/15

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2003/102/EK IRÁNYELVE
(2003. november 17.)**

**a gyalogosok és más veszélyeztetett úthasználók gépjárművel való ütközést megelőző, illetve annak során
történő védelméről és a 70/156/EGK tanácsi irányelv módosításáról**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 95. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽²⁾,

mivel:

- (1) A Közösségben a közúti közlekedési balesetek áldozatainak számának csökkentése érdekében intézkedéseket kell bevezetni a gyalogosok és más veszélyeztetett úthasználók védelmének javítására gépjárművel történő frontális ütközés esetén, illetve azt megelőzően.
- (2) A közúti közlekedésbiztonsági cselekvési program keretében sürgős szükség van passzív és aktív intézkedéseket tartalmazó csomagra a veszélyeztetett úthasználók, például a gyalogosok, a kerékpárosok és a motorkerékpárosok biztonságának javítása érdekében (balesetek elhárítása és másodlagos hatásaik csökkentése a forgalom csillapítása és az infrastruktúra javítása révén).
- (3) A belső piac belső határok nélküli területet foglal magában, ahol biztosítani kell az áruk, a személyek, a szolgáltatások és tőke a szabad mozgását; evégett jött létre a Közösségben a gépjárművek típus-jóváhagyási rendszere; a gépjárművek típusjóváhagyásának műszaki előírásait a gyalogosok védelmére tekintettel össze kell hangolni, hogy elkerülhető legyen a tagállamonként eltérő előírások elfogadása, és biztosított legyen a belső piac zavartalan működése.
- (4) A gyalogosok védelme aktív és a passzív biztonsági intézkedések kombinációjával érhető el; e területen az Európai Fokozott Járműbiztonsági Bizottság (EEVC) 1999 júniusi ajánlásai nagy támogatottságra találtak; ezen ajánlások teljesítmény-előírásokra tesznek javaslatot a gépjárművek bizonyos kategóriái frontális szerkezeti elemei által okozott fennálló sérülésveszély csökkentése érdekében; ezen irányelv vizsgálatokat és határértékeket állapít meg, az EEVC ajánlásainak megfelelően.

- (5) A Bizottság megvizsgálja ezen irányelv hatálya kiterjesztésének megvalósíthatóságát a legfeljebb 3,5 tonna legnagyobb tömegű gépjárművekre, és vizsgálatának eredményeiről jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
- (6) Ezen irányelvet a Közösség az ipar, illetve a tagállamok illetékes hatóságai által a legjobb gyakorlatra vonatkozó tapasztalatok cseréje alapján megvalósuló tágabb intézkedéscsomag egy elemének kell tekinteni a gyalogosok és más veszélyeztetett úthasználók ütközést megelőző (aktív), ütközés közbeni (passzív) és ütközés utáni biztonságának javítása érdekében, az úthasználókra, a járművekre és infrastruktúrára tekintettel.
- (7) E területen, a technológiai fejlődés gyorsaságára tekintettel, az ipar javaslatot tehet ezen irányelv előírásaival legalább egyenértékű tényleges hatékonyságú alternatív intézkedésekre, amelyek lehetnek passzív intézkedések, vagy az aktív és passzív intézkedések kombinációi; e javaslatokat a 2004. július 1-jéig független szakértők által elkészítendő megvalósíthatósági tanulmány után kell értékelni; a tényleges hatékonyságot tekintve legalább egyenértékű alternatív intézkedések bevezetése érdekében ezen irányelv kiigazítására vagy módosítására lehet szükség.
- (8) A gyalogosok védelme érdekében folyamatban lévő kutatásokra és a műszaki fejlődésre tekintettel helyénvaló e területen bizonyos fokú rugalmasságot bevezetni. Következésképpen, ezen irányelvnek a gyalogosvédelem alapvető követelményeit olyan vizsgálatok formájában kell megállapítani, amelyeket az új járműtípusoknak, illetve az új járműveknek kell teljesíteniük. Az ilyen vizsgálatok alkalmazására vonatkozó műszaki előírásokat a Bizottság határozatában fogadja el.
- (9) Az aktív biztonság területén tapasztalható gyors ütemű technológiai fejlődés azt jelenti, hogy az ütközések hatásait mérséklő és az azok elkerülését szolgáló rendszerek lényeges biztonsági előnyökkel járhatnak, például az ütközési sebesség csökkentésével és az ütközési szög korrigálásával. Ezen irányelvnek ösztönöznie kell az ilyen technológiák fejlesztését.
- (10) Az európai, a japán és a koreai gépjárműgyártók szövetségei kötelezettséget vállaltak a határértékekre és a vizsgálatokra vonatkozó EEVC-ajánlások alkalmazására, vagy azokkal legalább egyenértékű hatású egyeztetett alternatív intézkedések bevezetésére az új típusú járművek esetén 2010-től, és a határértékek és a vizsgálatok első sorozatának bevezetésére 2005-től, valamint arra, hogy 2010. július 1-jétől a vizsgálatokat az összes új jármű 80 %-ára, 2011. július 1-jétől az összes új jármű 90 %-ára és 2012. december 31-től minden új járműre alkalmazzák.

⁽¹⁾ HL C 234., 2003.9.30., 10. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2003. július 3-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), és a 2003. november 4-i tanácsi határozat (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

- (11) Ezen irányelvnek hozzá kell járulnia a védelem magas szintjének létrehozásához az e területekre vonatkozó jogszabályok nemzetközi harmonizálásának keretében, ami az ENSZ-EGB 1998. évi, a közúti járművek, valamint az azokba szerelhető és/vagy azokon használható tartozékok és alkatrészek világ-előírásainak kidolgozásáról szóló megállapodással kezdődött el.
- (12) Ezen irányelv egyike azon külön irányelveknek, amelyeket be kell tartani a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv ⁽¹⁾ által létrehozott EK-típusjóváhagyási eljárásnak való megfelelés érdekében.
- (13) Ezért a 70/156/EGK irányelvet megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

(1) Ezen irányelv a járművek első felületeire vonatkozik. Ezen irányelv alkalmazásában „jármű” bármely, a 70/156/EGK irányelv 2. cikkében, illetve II. mellékletében meghatározott M1 kategóriájú, legfeljebb 2,5 tonna legnagyobb tömegű gépjármű, illetve az M1-ből származtatott N1 kategóriájú, legfeljebb 2,5 tonna legnagyobb tömegű gépjármű.

(2) Ezen irányelvnek célja, hogy az (1) bekezdésben meghatározott járművek első felületével ütköző gyalogosok és más veszélyeztetett úthasználók sérüléseit mérsékeljék.

2. cikk

(1) A tagállamok 2004. január 1-jei hatállyal a gyalogosvédelemmel kapcsolatos indokok alapján:

- nem tagadhatják meg valamely járműtípusra az EK-típusjóváhagyás vagy a nemzeti típusjóváhagyás megadását, vagy
- nem tilthatják meg gépjárművek nyilvántartásba-vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését,

feltéve, hogy a jármű megfelel az I. melléklet 3.1. vagy 3.2. pontjában megállapított műszaki előírásoknak.

(2) A tagállamok 2005. október 1-jei hatállyal – kivéve, ha a 70/156/EGK irányelv 8. cikkének (2) bekezdését érvényesítik – a gyalogosvédelemmel kapcsolatos indokok alapján nem adhatják meg:

- az EK-típusjóváhagyást, illetve
- a nemzeti típusjóváhagyást,

ha egy járműtípus nem felel meg az I. melléklet 3.1. vagy 3.2. pontjában megállapított műszaki előírásoknak.

⁽¹⁾ HL L 42., 1970.2.23., 1. o., a legutóbb a 807/2003/EK rendelettel (HL L 122., 2003.5.16., 36. o.) módosított irányelv.

(3) A (2) bekezdés nem alkalmazható azokra a nem ezen irányelv alapján jóváhagyott járművekre, amelyek felépítésének lényegi sajátosságai és konstrukciója az A-oszlop előtti részegységek tekintetében nem térnek el azokról a járműtípusokról, amelyekre az EK-típusjóváhagyást vagy nemzeti típusjóváhagyást 2005. október 1-je előtt megadták.

(4) A tagállamok 2010. szeptember 1-jei hatállyal – kivéve, ha a 70/156/EGK irányelv 8. cikké (2) bekezdését érvényesítik – a gyalogosvédelemmel kapcsolatos indokok alapján nem adhatják meg:

- az EK-típusjóváhagyást, vagy
- a nemzeti típusjóváhagyást,

ha egy járműtípus nem felel meg az ezen irányelv I. melléklete 3.2. pontjában megállapított műszaki előírásoknak.

(5) A tagállamok 2012. december 31-i hatállyal, a gyalogosvédelemmel kapcsolatos indokok alapján:

- az új járművekre a 70/156/EGK irányelv rendelkezéseinek megfelelően kiállított megfelelőségi igazolásokat már nem tekintik érvényesnek az irányelv 7. cikké (1) bekezdésének alkalmazásában, és
- megtiltják az új járművek nyilvántartásba-vételét, értékesítését és forgalomba helyezését, amelyek a 70/156/EGK irányelvnek megfelelően nem rendelkeznek megfelelőségi igazolással,

ha azok nem felelnek meg az I. melléklet 3.1. vagy 3.2. pontjában megállapított műszaki előírásoknak.

(6) A tagállamok 2015. szeptember 1-jei hatállyal, a gyalogosvédelemmel kapcsolatos indokok alapján:

- az új járművekre a 70/156/EGK irányelv rendelkezéseinek megfelelően kiállított megfelelőségi igazolásokat már nem tekintik érvényesnek az irányelv 7. cikké (1) bekezdésének alkalmazásában,
- megtiltják az új járművek nyilvántartásba-vételét, értékesítését és forgalomba helyezését, amelyek a 70/156/EGK irányelvnek megfelelően nem rendelkeznek megfelelőségi igazolással,

ha azok nem felelnek meg az I. melléklet 3.2. pontjában megállapított műszaki előírásoknak.

3. cikk

A 2. cikk rendelkezéseire is figyelemmel, a tagállamok biztosítják, hogy az I. melléklet 3.1. vagy 3.2. pontjában megállapított vizsgálatokat a bizottsági határozattal megállapítandó műszaki előírások szerint végezzék el.

4. cikk

A tagállamok jóváhagyó hatóságai minden hónapban az általuk ezen irányelvnek megfelelően az adott hónapban jóváhagyott minden jármű tekintetében megküldik a Bizottságnak a típusbizonyítvány másolatát, amelynek mintáját a II. melléklet 2. függeléke tartalmazza.

5. cikk

(1) A Bizottság a jóváhagyó hatóságoktól és az érdekelt intézményektől kapott vonatkozó információ, valamint független intézmények tanulmányai alapján figyelemmel kíséri az ipari fejlődést a gyalogosvédelem területén, és 2004. július 1-jéig független megvalósíthatósági értékelést készített az I. melléklet 3.2. pontjának rendelkezéseiről, és különösen a tényleges hatékonyságot tekintve legalább egyenértékű alternatív – passzív, vagy aktív és passzív intézkedések kombinációját felölelő – intézkedésekről. A megvalósíthatósági értékelést többek között gyakorlati vizsgálatokra és független tudományos tanulmányokra kell alapozni.

(2) Ha az (1) bekezdésben említett megvalósíthatósági értékelés eredményeként szükségesnek tekintik az I. melléklet 3.2. pontja rendelkezéseinek kiigazítását, hogy azok magukban foglalják az I. melléklet 3.2. pontjának meglévő rendelkezéseivel legalább azonos szintű védelmet biztosító passzív és aktív intézkedések kombinációját, a Bizottság javaslatot terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé ezen irányelv megfelelő módosítására.

(3) Mindaddig, amíg ezen irányelv kiigazítása az I. melléklet 3.2. pontjának meglévő rendelkezéseivel legalább azonos szintű védelmet biztosító alternatív passzív intézkedések bevezetésére korlátozódik, az ilyen kiigazítást elvégezheti az irányelveknek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításával foglalkozó bizottság a 70/156/EGK irányelv 13. cikkében megállapított eljárás szerint.

(4) A Bizottság 2006. április 1-je előtt, majd azt követően kétfévente jelentést terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé az (1) bekezdésben említett ellenőrzés eredményeiről.

6. cikk

A 70/156/EGK irányelv a következőképpen módosul:

1. Az I. melléklet a következő pontokkal egészül ki:

„9.23 Gyalogosvédelem

9.23.1 A jármű elülső részének (külső és belső) fényképeket és/vagy rajzokat is tartalmazó részletes leírása, annak szerkezete, méretei, referenciavonalai és a felhasznált anyagok. E leírás tartalmazza az esetleg felszerelt aktív védelmi rendszer adatait.”

2. A 3. melléklet A szakasza a következő pontokkal egészül ki:

„9.23. Gyalogosvédelem

9.23.1. A jármű elülső részének (külső és belső) fényképeket és/vagy rajzokat is tartalmazó részletes leírása, annak szerkezete, méretei, referenciavonalai és a felhasznált anyagok. E leírás tartalmazza az esetleg felszerelt aktív védelmi rendszer adatait.”

3. A IV. melléklet 1. része a következő 58. sorszámmal és lábjegyzetekkel egészül ki:

Jóváhagyás tárgya	Irányelv száma	Hivatkozás a Hivatalos Lapban	Alkalmazhatóság									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„58 Gyalogosvédelem	2003/102/EK	HL L 321., 2003.12.6., 15. o.	X ⁽⁶⁾			X ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾						

⁽⁶⁾ Legfeljebb 2,5 tonna megengedett legnagyobb tömegű.

⁽⁷⁾ Az M₁ kategóriájú járművekből származtatott. ”

4. A XI. melléklet a következőképpen módosul:

– az 1. függelék a következő 58. sorszámmal egészül ki:

Sorszám	Jóváhagyás tárgya	Irányelv száma	M ₁ ≤ 2500 kg ⁽¹⁾	M ₁ > 2 500 kg ⁽¹⁾	M ₂	M ₃
„58	Gyalogosvédelem	2003/102/EK	X”			

– a 2. függelék a következő 58. sorszámmal egészül ki:

Sorszám	Jóváhagyás tárgya	Irányelv száma	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„58	Gyalogosvédelem	2003/102/EK”										

– a 3. függelék a következő 58. sorszámmal egészül ki:

Sorszám	Jóváhagyás tárgya	Irányelv száma	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„58	Gyalogosvédelem	2003/102/EK”									

7. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2003. december 31-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

A tagállamok ezeket az intézkedéseket 2004. január 1-jétől alkalmazzák.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

8. cikk

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

9. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2003. november 17-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

P. COX

a Tanács részéről

az elnök

G. ALEMANNO

I. MELLÉKLET

MŰSZAKI RENDELKEZÉSEK

1. HATÁLY

Ezen irányelv a járművek elülső felületére vonatkozik. Ennek az irányelvnek az alkalmazásában „jármű” bármilyen, a 70/156/EGK irányelv 2. cikkében, illetve II. mellékletében meghatározott M₁ kategóriájú, legfeljebb 2,5 tonna legnagyobb tömegű gépjármű, illetve az M₁-ből származtatott N₁ kategóriájú, legfeljebb 2,5 tonna legnagyobb tömegű gépjármű.

2. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

Ezen irányelv alkalmazásában:

- 2.1. „A-oszlop”: a jármű karosszériájának alsó részétől a tetőig terjedő első és külső tető tartóelem.
- 2.2. „Lökhárító”: a jármű elülső részének alsó részén található külső szerkezeti elem. Magában foglalja valamennyi szerkezeti elemet, amelyek célja a jármű védelme másik járművel történő alacsony sebességű frontális ütközés esetén, valamint az e szerkezeti elemhez csatlakozó minden elem.
- 2.3. „Motorházfedél elülső éle”: a jármű elülső részének felső részén található külső szerkezeti elem, amely magában foglalja a motorházfedelet és a sárvédőket, a fényszóróház felső és oldalsó részeit és az ahhoz csatlakozó minden elemet.
- 2.4. „Motorházfedél felső része”: a szélvédő és az A-oszlopok előtti valamennyi külső szerkezeti elem felső felülete. Ez magában foglalja többek között a motorházfedelet, a sárvédőket, a szellőzőnyílásokat, az ablaktörlő tengelyét és a szélvédő alsó keretét.
- 2.5. „A fej terhelési kritériuma (HPC)”: az ütközés során meghatározott időtartam alatt tapasztalt legnagyobb gyorsulás mértéke.
- 2.6. „Szelvédő”: a járműnek a 76/649/EGK irányelv ⁽¹⁾ I. melléklete összes vonatkozó követelményének megfelelő elülső üvegezése.
- 2.7. „Járműtípus”: járművek olyan csoportja, amelyek az A-oszlopok előtt elhelyezkedő részt tekintve olyan lényeges jellemzők tekintetében, mint:
 - a szerkezet,
 - a fő méretek,
 - a jármű külső felületeinek anyaga,
 - az alkotórészek elrendezése (külső vagy belső),

nem különböznek olyan jelentős mértékben, hogy az az ezen irányelvben előírt ütközési vizsgálatok eredményeit kedvezőtlenül befolyásolná.

- 2.8. „Legnagyobb tömeg”: a 70/156/EGK irányelv I. mellékletének 2.8. bekezdése szerinti, a gyártó által megadott műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg.

3. A VIZSGÁLATOKRA VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

- 3.1. Az alábbi vizsgálatokat kell elvégezni; a 3.1.3. és 3.1.4. pontban meghatározott határértékek azonban csak irányértékek.
 - 3.1.1. Lábformájú próbatest – lökhárító: a 3.1.1.1. vagy 3.1.1.2. pontban leírt vizsgálatok valamelyikét kell elvégezni.
 - 3.1.1.1. Lábformájú próbatest – lökhárító: a vizsgálatot 40 km/óra ütközési sebességgel kell végrehajtani. A legnagyobb dinamikus térdhajlítási szög nem haladhatja meg a 21,0°-ot, a térd legnagyobb dinamikus nyírási elmozdulása nem haladhatja meg a 6,0 mm-t, és a sípcsont felső végén mért gyorsulás nem haladhatja meg a 200 g-t;
 - 3.1.1.2. Csípőformájú próbatest – lökhárító: a vizsgálatot 40 km/óra ütközési sebességgel kell elvégezni. Az ütközési erők adott időben fellépő pillanatnyi összege nem haladhatja meg a 7,5 kN-t és a próbatestre gyakorolt hajlítónyomaték nem haladhatja meg az 510 Nm-et.

⁽¹⁾ A Tanács 1977. szeptember 27-i 649/77/EGK irányelve a gépjárművek vezetőinek látóterére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 267., 1977.10.19., 1. o.). A legutóbb a 9/630/EGK bizottsági irányelvvel (HL L 341., 1990.12.6., 20. o.) módosított irányelv.

- 3.1.2. Gyermek/kisméretű felnőtt fejformájú próbatest – motorházfedél felső része: a vizsgálatot 35 km/órás ütközési sebességgel 3,5 kg-os próbatest alkalmazásával kell végrehajtani. A fej terhelési kritériuma (HPC) a motorházfedél vizsgálati felületének kétharmadán nem haladhatja meg az 1 000-t, és a motorházfedél vizsgálati felületének fennmaradó egyharmadán a 2 000-t.
- 3.1.3. Csípőformájú próbatest – motorházfedél elülső éle: a vizsgálatot 40 km/h-ig terjedő ütközési sebesség mellett kell végrehajtani. Az ütközési erők adott időben fellépő pillanatnyi összege ne haladja meg az 5,0 kN értéket; a próbatestre gyakorolt hajlítónyomatékot fel kell jegyezni és össze kell hasonlítani a 300 Nm lehetséges irányértékkel.
- 3.1.4. Felnőtt fejformájú próbatest – szélvédő: a vizsgálatot 35 km/óra ütközési sebességgel 4,8 kg-os próbatest alkalmazásával kell elvégezni. A HPC-t fel kell jegyezni, és össze kell hasonlítani az 1 000-rel mint lehetséges irányértékkel.
- 3.2. Az alábbi vizsgálatokat kell elvégezni.
- 3.2.1. Lábformájú próbatest– lökhárító: a 3.2.1.1. vagy a 3.2.1.2. pontban leírt vizsgálatok valamelyikét kell elvégezni.
- 3.2.1.1. Lábformájú próbatest – lökhárító: a vizsgálatot 40 km/h ütközési sebességgel kell végrehajtani. A legnagyobb dinamikus térdhajlítási szög nem haladhatja meg a 15,0°-ot, a térd legnagyobb dinamikus nyírási elmozdulása nem haladhatja meg a 6,0 mm-t, és a sípcsont felső végén mért gyorsulás nem haladhatja meg a 150 g-t.
- 3.2.1.2. Csípőformájú próbatest – lökhárító: a vizsgálatot 40 km/óra ütközési sebességgel kell elvégezni. Az ütközési erők adott időben fellépő pillanatnyi összege nem haladhatja meg a 5,0 kN-t és a próbatestre gyakorolt hajlítónyomaték nem haladhatja meg az 300 Nm-et.
- 3.2.2. Gyermek fejformájú próbatest – motorházfedél felső része: a vizsgálatot 40 km/óra ütközési sebességgel kell végrehajtani 2,5 kg-os próbatest alkalmazásával. A HPC a motorházfedél vizsgálati felületének egészén nem haladhatja meg a 1 000-t.
- 3.2.3. Csípőformájú próbatest – motorházfedél elülső éle: a vizsgálatot 40 km/óraig terjedő ütközési sebességgel kell végrehajtani. Az ütközési erők adott időben fellépő pillanatnyi összege nem haladhatja meg a 5,0 kN-t és a próbatestre hajlítónyomaték nem haladhatja meg a 300 Nm-et.
- 3.2.4. Felnőtt fejformájú próbatest – motorházfedél felső része: a vizsgálatot 40 km/óra ütközési sebességgel kell elvégezni 4,8 kg-os próbatest alkalmazásával. a HPC nem haladhatja meg a 1 000-t a motorházfedél vizsgálati felületének egészén.
-

II. MELLÉKLET

TÍPUSJÓVÁHAGYÁSRA VONATKOZÓ KÖZIGAZGATÁSI RENDELKEZÉSEK

1. AZ EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁS IRÁNTI KÉRELEM
 - 1.1. A 70/156/EGK irányelv 3. cikkének (4) bekezdése szerint valamely járműtípusra a gyalogosvédelem tekintetében az EK-típusjóváahagyás iránti kérelmet a gyártó nyújtja be.
 - 1.2. Az adatközlő lap mintája az I. függelékben található.
 - 1.3. Be kell mutatni egy, a jóváahagyandó járműtípust reprezentáló járművet a típus-jóváahagyási vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálatnak.
 2. AZ EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁS MEGADÁSA
 - 2.1. Ha az I. mellékletben említett vizsgálatokat az ott megállapított előírásoknak, valamint az ezen irányelv 3. cikkében említett műszaki előírásoknak megfelelően végzik el, a 70/156/EGK irányelv 4. cikkének (1) és (3) bekezdése alapján az EK-típusjóváahagyást meg kell adni.
 - 2.2. Az EK-típusbizonyítvány mintája a II. függelékben található.
 - 2.3. Minden jóváahagyott járműtípushoz a 70/156/EGK irányelv VII. melléklete szerinti jóváahagyási számot kell kiadni. Ugyanazon tagállam másik járműtípushoz ugyanazt a számot nem adhatja ki.
 - 2.4. Kétség esetén a vizsgálati eljárások megfelelőségének ellenőrzésekor a gyártó által benyújtott valamennyi adatot vagy vizsgálati eredményt figyelembe kell venni a jóváahagyó hatóság által végzett jóváahagyási vizsgálatok érvényesítésekor.
 3. TÍPUSMÓDOSÍTÁS ÉS A JÓVÁHAGYÁSOK MÓDOSÍTÁSAI
 - 3.1. A jármű első részének általános szerkezetét érintő minden olyan járműmódosítás esetén, amely a hatóság megítélése szerint érzékelhetően befolyásolná a vizsgálatok eredményeit, a vizsgálatot meg kell ismételni.
 - 3.2. Az ezen irányelv szerint jóváahagyott járműtípus módosítása esetén a 70/156/EGK irányelv 5. cikkének rendelkezéseit kell alkalmazni.
 4. GYÁRTÁSMEGFELELŐSÉG
 - 4.1. A 70/156/EGK irányelv 10. cikkében megállapított rendelkezéseknek megfelelően, intézkedéseket kell hozni a gyártásmegfelelőség biztosítására.
-

II. melléklet 1. függelék

..... számú adatközlő lap a járműveknek a 70/156/EGK tanácsi irányelv I. melléklete szerinti EK-típusjóváhagyásáról a gyalogosvédelemre tekintettel

Az alábbi adatokat, szükség szerint, három példányban, tartalomjegyzékkel együtt kell benyújtani. A rajzokat a megfelelő méretben és elegendő részletességgel, A4-es méretben vagy A4-es méretre összehajtva kell megadni. A benyújtott fényképeknek, ha vannak ilyenek, kellően részleteseknek kell lenniük.

Ha a rendszerek, alkatrészek vagy önálló műszaki egységek működését elektronikusan vezérlik, az elektronikus vezérlés működésére vonatkozó adatokat is meg kell adni.

0. ÁLTALÁNOS RÉSZ
 - 0.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve):
 - 0.2. Típus és általános kereskedelmi megnevezés(ek):
 - 0.3. Típusazonosítás módja, ha jelölve van a járművön:
 - 0.3.1. E jelölés helye:
 - 0.4. A jármű kategóriája:
 - 0.5. A gyártó neve és címe:
 - 0.6. Összeszerelő üzem(ek) címe(i):
 1. A JÁRMŰ ÁLTALÁNOS SZERKEZETI JELLEMZŐI
 - 1.1. Fényképek és/vagy rajzok egy reprezentatív járműről:
 - 1.6. A motor helye és elrendezése:
 9. FELÉPÍTMÉNY
 - 9.1. A felépítmény típusa:
 - 9.2. Az alkalmazott anyagok és a kialakítás módja:
 - 9.2.3. A jármű elülső részének (külső és belső)
fényképeket és/vagy rajzokat is tartalmazó részletes leírása, annak felépítése, méretei, referenciavonalai és a felhasznált anyagok. E leírás tartalmazza az esetleg felszerelt aktív védelmi rendszer adatait.
-

II. melléklet 2. függelék

MINTA

(legnagyobb méret: A4 (210 × 297 mm))

EK-TÍPUSBIZONYÍTVÁNY

EK TÍPUSJÓVÁHAGYÓ HATÓSÁG bélyegzője

Értesítés valamely járműtípus

- EK-típusjóváhagyásáról ⁽¹⁾
- EK-típusjóváhagyása kiterjesztéséről ⁽¹⁾
- EK-típusjóváhagyása elutasításáról ⁽¹⁾
- EK-típusjóváhagyása visszavonásáról ⁽¹⁾

a legutóbb a/...../EK irányelvvel módosított/...../EK irányelv alapján.

Típus-jóváhagyási szám:

A kiterjesztés indoka:

I. SZAKASZ

- 0.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve):
- 0.2. Típus:
- 0.2.1. Kereskedelmi megnevezés(ek) (ha van ilyen):
- 0.3. Típusazonosítás módja, ha jelölve van a járművön:
- 0.3.1. E jelölés helye:
- 0.4. A jármű kategóriája:
- 0.5. A gyártó neve és címe:
- 0.8. Az összeszerelő üzem(ek) neve(i) és címe(i):

II. SZAKASZ

1. Kiegészítő adatok (adott esetben) (lásd a függelékét).
2. A vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat:
3. Vizsgálati jelentés kelte:
4. A vizsgálati jelentés száma:
5. Megjegyzések (ha van) (lásd a függelékét).
6. Hely:
7. Dátum:
8. Aláírás:
9. A jóváhagyó hatóságnál elhelyezett, kérésre megkapható információs csomag jegyzéke mellékelve.

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törlendő.

A(z) számú EK-típusbizonyítvány függeléke, a járműtípusnak a legutóbb a/...../EK irányelvvel módosított/...../EK irányelv szerinti típus-jóváhagyásához

1. **Kiegészítő adatok**

1.1. A járműtípus rövid leírása felépítésére, méreteire, formájára és a felhasznált anyagokra tekintettel:

1.2. A motor helye: elöl/hátul/középen ⁽¹⁾

1.3. Hajtott tengely: első/hátsó ⁽¹⁾

1.4. A vizsgálatra benyújtott jármű tömege

Első tengely:

Hátsó tengely:

Összesen:

1.5. Az I. melléklet 3.1/3.2. pontja szerinti vizsgálati eredmények (a nem kívánt rész törölendő):

1.5.1. Vizsgálatok az I. melléklet 3.1. pontja szerinti:

Vizsgálat	Feljegyzett érték		Megfelelt/nem felelt meg ⁽¹⁾
Lábformájú próbatest – lökhárító (ha elvégezték)	Hajlítási szög	fok	
	Nyírási elmozdulás	mm	
	Gyorsulás a sípcsonton	g	
Csípőformájú próbatest – motorházfedél elülső éle	Ütközési erők összege	kN	⁽²⁾
	Hajlítónyomaték	Nm	⁽²⁾
Csípőformájú próbatest – lökhárító (ha elvégezték)	Ütközési erők összege	kN	
	Hajlítónyomaték	Nm	
Gyermek/kistermetű felnőtt fejformájú próbatest (3,5 kg) – motorházfedél felső része	HPC értékek az A zónában (legalább 12 érték)		
	HPC értékek a B zónában (legalább 6 érték)		
Felnőtt fejformájú próbatest (4,8 kg) – szélvédő	HPC értékek (legalább 5 érték)		⁽²⁾

⁽¹⁾ A gyalogosoknak és más veszélyeztetett úthasználóknak a gépjárművel való ütközést megelőző, illetve annak során történő védelméről szóló, 2003. november 17-i 2003/102/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv I. mellékletének 3.1. pontjában meghatározott értékek szerint.

⁽²⁾ Kizárólag felülvizsgálati célokra.

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törölendő.

1.5.2. Az I. melléklet 3.2. pontja szerinti vizsgálatok:

Vizsgálat	Feljegyzett érték		Megfelelt/nem felelt meg ⁽¹⁾
Lábformájú próbatest – lökhárító (ha elvégezték)	Hajlítási szög	fok	
	Nyírási elmozdulás	mm	
	Gyorsulás a sípcsonton	g	
Csípőformájú próbatest – motorházfedél elülső éle	Ütközési erők összege	kN	
	Hajlítónyomaték	Nm	
Csípőformájú próbatest – lökhárító (ha elvégezték)	Ütközési erők összege	kN	
	Hajlítónyomaték	Nm	
Gyermek fejformájú próbatest (2,5 kg) – motorházfedél felső rész	HPC értékek (legalább 9 érték)		
Felnőtt fejformájú próbatest (4,8 kg) – motorházfedél felső része	HPC értékek (legalább 9 érték)		

⁽¹⁾ A 2003/102/EK irányelv I. mellékletének 3.2. pontjában meghatározott értékek szerint.

1.6. Megjegyzések: (például érvényes balkormányos és jobbkormányos járművekre)

.....
