



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 3.10.2007
COM(2007)560 окончателен

2007/0201(COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**относно безопасността на пешеходците и останалите уязвими участници в пътното
движение**

{SEK(2007)1244}

{SEK(2007)1245}

(представена от Комисията)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. Съдържание на предложението

Основание и цели на предложението

Целта на предложението е да подкрепи изискването на Общността за подобряване защитата на пешеходците и на останалите други уязвими участници в пътното движение в случай на наранявания, в резултат на сблъсък с моторно превозно средство.

Понастоящем изискванията се регулират от Директива 2003/102/ЕО¹. На основание на член 5 на директивата бе направен преглед на целесъобразността на някои изисквания от втората фаза на директивата и на възможното ползване на системи за активна защита. Като резултат от прегледа стана ясно, че тези изисквания не са целесъобразни.

Затова Комисията предлага нов регламент, който представлява основа за комбинацията от целесъобразни изисквания със системи за активна защита. Този подход се отличава с предимството, че регламентът е пряко приложим в целия ЕС, не изисква транспониране в националното законодателство и осигурява на предприятията и на одобряващите органи един пакет от правила.

Като допълнение към това, Директива 2005/66/ЕО от 26 октомври 2005 г., която се отнася за системите за предна защита, осигурява контрол върху ползването на такива системи и нива на защита за уязвимите участници в пътното движение, в случай на сблъсък с моторните превозни средства, които ги ползват. Понастоящем Комисията предлага да се комбинират изискванията на тази директива и на Директива 2003/102/ЕО относно защитата на пешеходците.

Общ контекст

На 21 декември 2000 г. Комисията прие съобщение, в което се обсъжда възможността за поемане на доброволен ангажимент от страна на индустрията за подобряване на безопасността на пешеходците и на останалите уязвими участници в пътното движение в случай на сблъсък с моторно превозно средство. В това съобщение Комисията се съгласява да започне обсъждане с Европейската асоциация на автомобилните производители (ACEA) с цел да поемат такъв ангажимент, а също така се ангажира да проведе паралелни разговори с Японската асоциация на автомобилните производители (JAMA) и с Корейската асоциация на производители на автомобили (KAMA).

В съобщението², прието на 11 юли 2001 г., Комисията представя ангажимента, който пое ACEA към Съвета и Европейския парламент относно защитата на пешеходците. Ангажиментът включва серия изпитвания с цел подобряване на конструкцията на предните структури на моторните превозни средства, както и ред допълнителни активни и пасивни защитни мерки, които също водят до повишаване на безопасността на пешеходците. Тези мерки се отнасят до: снабдяване на всички моторни превозни средства с антиблокираща спирачна система ABS и с дневни светлини DRL, бъдещо

¹ ОВ L321, 6.12.2003 г., стр.15.

² ОВ C261, 30.10.2003 г., стр.576, COM(2001)389 окончателен.

въвеждане на нови технологични системи за повишена активна защита, доброволен отказ от продажба на твърди решетки. От този момент Японската асоциация на автомобилните производители (JAMA) и Корейската асоциация на автомобилните производители (JAMA) поеха ангажимент, подобни на тези на АСЕА, резултатът от които е, че 99% от съществуващите производители са включени в такива ангажименти.

В съобщението от юли 2001 г. Комисията обяви, че ще вземе решение дали да приеме ангажиментите на индустрията под формата на препоръка или да предложи законодателство в областта на защита на пешеходците след консултация с Европейския парламент и със Съвета.

И Европейският парламент, и Съветът приветстваха основните ангажименти на индустрията за мерки, които целят подобряване на проектирането на предната част на автомобилите.

Европейският парламент, в решението си от 13 юни 2002 година, поиска „рамкова“ директива, която да определи сроковете и целите, които трябва да се постигнат и метода за наблюдение на тяхното прилагане. В резултат, Комисията се съгласи да предложи рамково законодателство, което се основава на съответното съдържание на ангажиментите.

Това предложение за законодателен акт беше представено за съвместно решение и в резултат бе приета Директива 2003/102/ЕО относно защитата на пешеходците и на останалите уязвимите участници в пътното движение.

В следствие на това, и в съответствие с исканията на Съвета и Европейския парламент, Комисията предложи мерки за контрол на предните системи за защита. Те бяха публикувани като Директива 2005/66/ЕО. Сега се счита, че тази директива трябва да се свързва тясно с всички предложения за изменения на директивата относно защитата на пешеходците, като необходимите условия се включат в предложения регламент.

Съществуващи разпоредби в областта на предложението

Настоящата директива е 2003/102/ЕО относно защитата на пешеходците и на останалите уязвими участници в пътното движение. Извършеният, на основание на член 5 от тази директива преглед на приложимостта на втората фаза на изискванията показва, че те не са изпълними. Настоящото предложение е основано на предишните изисквания, като съдържа допълнения, за да се осигури изпълнимостта.

Директива 2005/66/ЕО относно използването на предни защитни системи регулира контрола на тези системи, независимо дали те са нови или употребявани. Предложението комбинира изискванията с тези, които регулират защитата на пешеходците и така осигурява съгласуваност в разпоредбите за защита на пешеходците и на останалите уязвими участници в пътното движение.

Съгласуваност с други политики и цели на ЕО

Предложението е в пълен синхрон с целите за намаляването на броя на пътните произшествия, както е подчертано в Бялата книга на Комисията за Европейска транспортна политика.

2. Консултация със заинтересованите страни и оценка на въздействието

Консултация със заинтересованите страни

Методи на допитване, основни целеви сектори и общ профил на анкетираните

При всички проведени консултации се разглеждаха изключително разпоредбите на допълненията на втората част на директивата относно защитата на пешеходците, като относно изискванията за предните системи за защита се предлага те да останат в сегашния си вид.

Консултационна среща беше проведена с представители на европейските, японските и корейските автомобилни производители. На срещата бяха обсъдени изискванията на втората фаза на съществуващата директива и какво се счита за необходимо за осигуряване на изпълними решения, с които да има съответствие.

Една открита консултация беше проведена по интернет през юли 2005 г.. Комисията получи 17 отговора, резултатите от които са на разположение на http://ec.europa.eu/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/consultation_phase_II/contributions.htm.

Обобщение на отговорите и как те бяха взети под внимание

Най-общо, резултатите от консултациите показаха, че настоящото предложение е приемливо всъщност за всички страни, тъй като е осъществимо и осигурява желаното ниво на защита на уязвимите участници в пътното движение.

Отговорите от форума в интернет се отнасяха до въпроси, които бяха взети предвид в предложението или които ще бъдат въведени в законодателството за прилагане

Пълният списък на отговорите е представен в оценката на въздействието, която придружава настоящото предложение.

Събиране и използване на експертни мнения

Засегнати научни/експертни области

Анализ на конструкцията на превозното средство, злополуки и статистика на нараняванията.

Използвана методология

Анализ на регистрираните наранявания от базата данни за злополуките и симулация на последиците, в случай на различни сценарии в зависимост от скоростта и обсега на въздействие между превозното средство и уязвимия участник в пътното движение.

Главни организации/експерти, с които са направени консултации

Изследователска лаборатория за транспорт в Обединеното кралство (TRL).

Обобщение на получените и използвани съвети

Докладът на TRL показва необходимостта от преглед на някои съществуващи изисквания, съгласно директивата, за да се осигури изпълнимостта на изискванията и препоръча използването на система за активна защита като изискване в законодателството, за да се осигури подобро ниво на защита, предоставено на уязвимия участник в пътното движение.

Използвани средства за оповестяване на експертните съвети

Докладът на TRL, който съдържа разширено изследване и оценка на ползите от спомагателна спирачна система („Brake Assist”) може да се намери на следния интернет сайт:

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/index.htm>

Оценка на въздействието

Случаите, които не бяха разгледани при оценката на въздействието са следните:

1) Законодателството на държавите-членки

Съществуващата директива е част от цялостната система за типово одобрение на превозното средство, която на равнище ЕО е създавала пълна хармонизация на законодателството за производство на моторни превозни средства. Тази система за типово одобрение на превозното средство съществува от 1970 г. за да осигури подходящо функциониране на вътрешния пазар на автомобилната промишленост, като същевременно гарантира безопасността и качеството на производството на моторните превозни средства.

Ако директивата се отмени, държавите-членки свободно биха могли да създават собствено законодателство в тази област. Това би довело до дисхармония във функционирането на вътрешния пазар и свободното движение на моторните превозни средства повече няма да бъде гарантирано.

Затова не се препоръчва отмяната ѝ.

2) Ползване на доброволно споразумение

Трябва да се отбележи, че тази директива е създадена в резултат от преките искания на Парламента и на Съвета след проучване на представените от Комисията консултативни документи относно предишното доброволно споразумение, свързано със защитата на пешеходците. На основание на тези искания основната част от доброволното споразумение беше включена в съществуващата директива. Освен това, също по искане на законодателите, предметът на доброволна забрана на “буферни греди” (bull-bars) беше също включен в директивата³.

³ Директива 2005/66/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2005 г., относно употребата на системи за предна защита в моторни превозни средства и относно изменение на Директива 70/156/ЕО на Съвета, ОВ L309, 25.11.5 г., стр.37.

Следователно създаване на ново доброволно споразумение в тази област не беше сметено за целесъобразно.

Следните възможности се обсъдиха при оценяването:

3) Запазване на съществуващата директива

Възможен подход беше изобщо да не се променят спецификациите на фаза II и да се предложи известно отлагане на датата на прилагане. Въпреки това Комисията не може да пренебрегне факта, че изискванията на фаза II на съществуващата директива бяха окачествени като неизпълними, като се отчита, че с времето това положение няма да се промени. Затова Комисията е принудена да предприеме необходимата и подходяща форма на действие, за да коригира изискванията и да осигури нужната сигурност от гледна точка на изпълнимостта⁴.

Поради това, възможността за оставане на съществуващата директива беше отхвърлена. Съществуващата директива обаче, служи за основа за сравнение с ползите от други възможности.

4) Приемане на предложението на индустрията

След проучване на въпросите на приложимостта производителите предложиха ползването на изискванията на фаза I да се прилага вместо изискванията на фаза II и да се използва спомагателна спирачна система („Brake Assist”). Тази възможност беше проучена, но накрая бе отхвърлена, защото мнението на Комисията беше, че по-голяма строгост може да се прилага за някои пасивни изисквания. Използването на тази възможност обаче, се явява референтна точка за сравнение с крайния вариант.

5) Осигуряване на изменения само за пасивните изисквания за безопасност.

Предложението, което само допълва съществуващите изисквания и ги прави технически по-изпълними, осигурява подобрение на предната част на моторните превозни средства по осъществим начин. Забелязва се обаче, че очакваното ниво на сигурност е намаляло, което не е в съответствие с член 5 от съществуващата директива. Тъй като тази възможност не „позволява най-малко същото ниво на защита като съществуващите изисквания“, то тя не беше разисквана по-нататък.

6) Осигуряване на изменения в съществуващата директива относно изискванията на фаза II и осигуряване на комбинираното ползване на активни защитни мерки, за да се гарантира позволеното ниво на защита.

Беше установено и прието, че съществуващите изисквания са неизпълними и трябва да се променят. Докладът на TRL проучи и оцени ползването на спомагателна спирачна система („Brake Assist”) заедно с променените пасивни изисквания. В съответствие с член 5 на съществуващата директива, от Комисията сега се очаква да представи предложение, което „позволява най-малко същото ниво на защита, както съществуващите разпоредби”. Резултатите на доклада дават индикация, че предложената комбинация на допълнените пасивни мерки и ползването на нови

⁴ Виж Директива 2003/102/ЕО, член 5

активни мерки съвместно, биха били способни да осигурят значително по-добро ниво на защита от съществуващите изисквания за уязвимите участници в пътното движение.

Така тази опция се налага в това предложение.

3. Правни елементи на предложението

Обобщение на предложеното действие

Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно защитата на пешеходците и останалите уязвими участници в пътното движение преди и в случай на сблъсък с моторно превозно средство, и допълнение на Рамковата директива относно типовото одобрение на моторните превозни средства.

Правно основание

Член 95 от Договора за ЕО

Принцип на субсидиарност

Принципът на субсидиарност се прилага дотолкова, доколкото предложението не попада под изключителната компетентност на Общността.

Целите на предложението не могат да бъдат постигнати задоволително от държавите-членки, защото предложеният регламент ще бъде част от системата за типово одобрение на моторните превозни средства в ЕО.

Чрез действието на Общността ще се постигнат по-лесно целите на предложението, защото ще се избегнат търговските пречки между държавите-членки, които иначе биха възникнали. Сегашното ползване и прилагане на системата за типово одобрение на моторните превозни средства в ЕО демонстрира приемането и ценността на такава система в европейски контекст. То предоставя ясни изисквания за конструкцията на моторните превозни средства, за да се увеличат техните нива на безопасност по единен и съгласуван начин.

Затова предложението удовлетворява принципа на субсидиарност.

Принцип на пропорционалност

Предложението отговаря на принципа на пропорционалност, защото не преминава необходимата граница, за да постигне целите, които осигуряват безопасност на уязвимите участници в пътното движение.

Докладът на TRL представи анализ на ползите и разходите, който демонстрира, че това предложение предоставя значителна изгода за цялото общество.

Избор на инструменти

Предложен инструмент: регламент.

Други средства не са подходящи поради следната причина: Прилагането на регламент се счита за подходящо, за да се осигури изискваното осигуряване на ранно съответствие, без да се изисква транспониране в законодателството на държавите-членки.

4. Отражение върху бюджета

Предложението няма отражение върху бюджета на Общността.

5. Допълнителна информация

Симулация, пилотна фаза, преходен период

В предложението има няколко преходни периода, за да се осигури достатъчно междинно време за производителите в процеса на проектиране и производство на моторните превозни средства.

Опростяване

Предложението предвижда опростяване на административна процедура за националните контролни органи и за Комисията

В резултат от използването на регламент няма да е необходимо транспониране в националното законодателство.

Отмяна на съществуващото законодателство

Приемането на предложението води до отменяне на Директивите 2003/102/ЕО и 2005/66/ЕО.

Преглед/ревизия/ заключителна клауза

Предложението съдържа клаузи за ревизия, за да се осигури актуализация на нивото на безопасност в бъдеще.

Европейско икономическо пространство

Предложеният акт засяга материя от значение за ЕИП и следователно трябва да бъде разширен до Европейското икономическо пространство.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно безопасността на пешеходците и останалите уязвими участници в пътното движение

(текстът от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаването на Европейската общност, и по-специално член 95 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията⁵,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет⁶,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора⁷

като имат предвид, че:

- (1) Вътрешният пазар включва зона без вътрешни граници, в която трябва да бъде осигурено свободното движение на стоки, лица, услуги и капитали. За тази цел в Общността се прилага система за типово одобрение на моторните превозни средства. Техническите изисквания за типово одобрение на моторните превозни средства в контекста на защитата на пешеходците следва да бъдат хармонизирани, за да се избегне приемането на изисквания, които са различни за отделните държави-членки и за да се осигури правилното функциониране на вътрешния пазар.
- (2) Този регламент е един от отделните регулаторни актове на Общността в контекста на процедурата за типово одобрение на моторните превозни средства в обхвата на Директива [.../.../EO] на Европейския парламент и Съвета от (дата), установяваща рамка за одобряване на моторните превозни средства, техните ремаркета, системи, компоненти и различни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива)⁸.

⁵ ОВ С

⁶ ОВ С

⁷ ОВ С

⁸ [Предложение за нова „Рамкова директива“ понастоящем в процес на приемане. COM(2003)418 и COM(2004)738.]

- (3) Опитът показва, че законодателството относно моторните превозни средства често съдържа прекалено подробна техническа информация. Затова е целесъобразно да се приеме регламент вместо директива, за да се избегне конфликт между мерките за транспониране и ненужно законодателство в държавите-членки. Затова Директива 2003/102/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 17 ноември 2003 г. относно защитата на пешеходците и останалите уязвими участници в пътното движение преди и в случай на сблъсък с моторно превозно средство и относно изменение на Директива 70/156/ЕИО⁹ на Съвета и Директива 2005/66/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2005 г. относно употребата на системи за предна защита в моторни превозни средства и относно изменение на Директива 70/156/ЕИО¹⁰ на Съвета, която определя изискванията за монтаж и ползване на системите за предна защита на моторните превозни средства и по такъв начин и степента на защита на пешеходците, следва да се замени с този регламент, за да се осигури съответствие в тази област. Това предполага държавите-членки да отменят транспонираното законодателство от отхвърлените директиви.
- (4) Беше установено, че Директива 2003/102/ЕО не е изпълнима по отношение на изискванията за втората фаза на прилагането. В тази връзка член 5 от директивата, изиска от Комисията да предостави необходимите предложения, за преодоляване на проблемите, свързани с неизпълнимостта на изискванията и вероятно да дадат възможност за използване на системи за активна защита, без се да намалява нивото на защита, осигурено на уязвимия участник в пътното движение.
- (5) Проучване, направено от Комисията показва, че изискванията относно защитата на пешеходците значително може да се подобрят чрез комбинирано ползване на активни и пасивни мерки, които позволяват по-високо ниво на защита от предишните съществуващи разпоредби. По-специално, бе посочена активната спирачна помощна система „Brake Assist”, която в съчетание с променените пасивни изисквания за безопасност, значително повишава нивото на защитата. Затова монтирането на помощната спирачна система в новите моторни превозни средства се счита за подходящо да стане задължително.
- (6) За превозни средства, които са снабдени със системи за предотвратяване на сблъсък не би трябвало да се изисква да изпълняват някои изисквания, посочени в този регламент, ако те могат да предотвратяват сблъсъци, а не само да смекчават последствията от такова сблъсъци.
- (7) Във връзка с повишаването на броя на по-тежките моторни превозни средства, които се движат по градските пътища, е целесъобразно прилагането на условията за защита на пешеходците да се прилага не само за превозни средства с максимална маса, не по-голяма от 2.5 т, но също и след известен преходен период за превозни средства от категория M₁ и N₁, надхвърлящи тази граница.

⁹ ОВ L321, 6.12.2003 г., стр. 15.

¹⁰ ОВ L 309, 25.11.2005 г., стр. 37.

- (8) С цел постигането на по-добра защита на пешеходците в най-ранния възможен момент, производителите, които желаят да подадат заявление за типово одобрение в съответствие с новите изисквания преди те да са станали задължителни, би трябвало да направят това при условие, че необходимите мерки за изпълнение са вече в сила.
- (9) Необходимите мерки за изпълнение на този регламент следва да се приемат в съответствие с Решение на Съвета 1999/468/ЕО от 28 юни 1999 година, относно установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията¹¹.
- (10) По-специално, Комисията би трябвало да е упълномощена да въвежда техническите условия за прилагане на изискванията за изпитвания, на експлоатационните изисквания за системите за предотвратяване на сблъсък, и да прилага тези методи, които са основани на резултати от наблюдение. Тъй като тези мерки са от генерално значение и имат за цел изменението на несъществените елементи на този регламент чрез добавяне на нови несъществени елементи, те следва да се въвеждат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (11) За да се осигури плавно преминаване от разпоредбите на Директива 2003/102/ЕО и Директива 2005/66/ЕО към този регламент, прилагането му следва да се отложи за известен период след влизането му в сила.
- (12) Целите на този регламент, а именно осъществяването на вътрешен пазар чрез въвеждане на общи технически изисквания относно защитата на пешеходците, не могат в достатъчна степен да бъдат постигнати от държавите-членки. Заради мащабите на необходимите действия целите могат по-добре да се постигнат на равнището на Общността. Следователно, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, както е посочено в член 5 от Договора. В съответствие с принципите на пропорционалност, както е посочено в този член, настоящият регламент не надхвърля това, което е необходимо за постигане на тези цели.

¹¹ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решение, изменено с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр.11).

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

Предмет, обхват и дефиниции

Член 1

Предмет

Настоящият регламент формулира изискванията за конструирането и функционирането на превозните средства и предните системи за защита, за да се намали броят и сериозността на нараняванията на пешеходците и останалите уязвими участници в пътното движение, които са ударени от предната част на тези превозни средства, и за да се избегнат такива сблъсъци.

Член 2

Обхват

1. Настоящият регламент се прилага за следното:
 - а) моторни превозни средства от категория M_1 , както е посочено в член 3, параграф 11] от Директива [.../.../EO] и в Раздел А от приложение II;
 - б) моторни превозни средства от категория N_1 , както е посочено в член 3, параграф 11] от Директива [.../.../EO] и в Раздел А от приложение II и тези от параграф 2 на този член.
 - в) предни защитни системи монтирани като оригинално оборудване към превозните средства според точка а) и б) или продавани като отделни технически възли с цел монтирането им на такива превозни средства.
2. Раздели 2 и 3 от приложение I не се прилагат за превозни средства от категория N_1 , където положението на водача „R-point“ е или пред предната ос или е надлъжно зад края на напречната централна линия на предната ос на по-малко от 1000 mm разстояние.

Член 3

Определения

За целите на този регламент се въвеждат следните общи определения:

- (1) с „А-колони“ се обозначават крайната предна и външна опора на покрива, включена между шасито и покрива на превозното средство.;
- (2) „помощна спирачна система“ означава система, която подпомага водача в постигането на максимално намаляване на скоростта при ситуация за извънредна спиране;
- (3) с „броя“ се обозначава предната долна външна конструкция на превозното средство, включваща всички закрепени към нея приспособления, предназначени да осигурят защитата на превозното средство в случай на фронтален сблъсък с друго превозно средство при ниска скорост.
- (4) „система за предна защита“ означава отделна конструкция или конструкции, такива като буферна греда или допълнителна броня, които са предназначени да защитят външната повърхност на превозното средство, над и/или под оригиналната броня, в случай на удар с предмет. Конструкцията с максимална маса, по-малка от 0,5 kg, предназначени да защитават само фаровете, са изключени от това определение;
- (5) с „максимална маса“ се обозначава технически допустима максимална маса в натоварено състояние, заявена от производителя, съгласно точка 3.8 от приложение I към Директива [../.../ЕО];
- (6) с „превозно средство от категория N_1 , произлизащо от на M_1 “, се обозначават тези превозни средства от категория N_1 с максимална маса, непревишаваща 2500 kg, които пред А-колониите имат същата обща структура и форма, както на по-рано съществуващото превозно средство от категория M_1 ;

Глава II

Задължения на производителите

Член 4

Задължения на производителите

1. В съответствие с член 9 производителите трябва да гарантират, че превозните средства, които са пуснати на пазара имат монтирани проверени помощни спирачни системи съгласно изискванията на раздел 4 от приложение I и отговарят на изискванията на раздел 2 или 3 от приложение I.

2. В съответствие с член 10 производителите трябва да гарантират, че предните системи за защита – без значение дали са монтирани първоначално на превозните средства, които са пуснати на пазара, или са доставени като отделни технически възли - отговарят на изискванията на раздел 5 от приложение I.
3. Производителите предоставят на одобряващите органи подходящи данни за спецификациите и условията на изпитване на превозното средство и на предната система за защита. Тези данни трябва да съдържат информация, която е необходима за проверка на функционирането на всички средства за активна защита, монтирани на превозното средство.
4. В случай на системи за предна защита, продадени като отделни технически възли, производителите трябва да предоставят на одобряващите органи подходящи данни за спецификациите на системите и за условията на изпитване. Тези данни трябва да съдържат информация за превозното средство, за което е изпитана системата, и пълни инструкции за монтаж.
5. Системите за предна защита като отделни технически възли не могат да се предлагат за дистрибуция или за продажба, освен ако не са придружени от списък на типовете превозни средства, за които предната система за защита е типово одобрена, и без ясни инструкции за монтаж. Инструкциите за монтаж трябва да съдържат специфично предписание за монтаж, включително метода на фиксиране за тези превозни средства, за които техническият възел е одобрен, за да се даде възможност за монтиране на одобрените компоненти на превозното средство по начин, който отговаря на условията на раздел 6 от приложение I.
6. Комисията следва да приеме мерки за изпълнение, които определят техническите условия на прилагането на изискванията, посочени в приложение I.

Тези мерки, които са разработени, за да допълват елементите на настоящия регламент, които не са най-съществени, *inter alia*, чрез допълнения ще бъдат приети съгласно процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 40, параграф 2 от Директива [...]/.../ЕО].

Член 5

Заявление за типово одобрение на ЕО

1. Производителят подава до службата за одобряващия орган информационния документ, посочен в част 1 от приложение II, когато кандидатства за типово одобрение на ЕО за тип моторно превозно средство, оглед на защитата на пешеходците.

Производителят предоставя на техническата служба, отговаряща за извършване на изпитванията за одобряване на типа, такъв тип превозно средство, което е представително за типа превозно средство за одобрение.

2. Производителят предоставя на одобряващия орган информационния документ, установен в съответствие с образца, посочен в част 2 на приложение II, когато кандидатства за типово одобрение на ЕО на превозно средство, снабдено със система за предна защита.

Производителят предоставя на техническата служба, която е отговорна за провеждането на изпитване за типово одобрение, такъв тип превозно средство, което представлява типа за одобрение със система за предна защита. При поискване от страна на техническата служба, производителят е длъжен да предостави специфични компоненти или образци за използваните материали.

3. Производителят предоставя на одобряващия орган информационния документ, установен в съответствие с образца, посочен в част 3 на приложение II, когато кандидатства за типово одобрение на ЕО за типа на отделния технически възел на системата за предна защита.

Производителят трябва да предостави на техническата служба, отговаряща за извършване на изпитванията за одобряване на типа един образец за такъв тип система за предна защита, за какъвто се иска одобрение. Ако техническата служба счете за необходимо, може да поиска допълнителни образци. Образците трябва да бъдат ясно и трайно маркирани с търговското име на заявителя или с посочената марка и тип. Производителите трябва да гарантират по-нататъшното задължително наличие на маркировка за типово одобрение на ЕО.

Глава III

Задължения на органите на държавите-членки

Член 6

Издаване на типово одобрение на ЕО

1. Ако съответните изисквания са изпълнени, одобряващият орган издава типово одобрение и номер в съответствие със системата за номериране, посочена в приложение VII към Директива [...]/.../ЕО]

Одобряващият орган не може да определи същия номер за друг тип превозно средство или система за предна защита.

2. За целите на параграф 1 одобряващият орган издава сертификат за типово одобрение ЕО в съответствие със следното:
 - а) образец, посочен в част 1 на приложение III, за типа на превозното средство с оглед на защитата на пешеходците;
 - б) образец, посочен в част 2 на приложение III, за типа превозно средство, с монтирана система за предна защита;

- (в) образецът, посочен в част 3 на приложение III, за типа на предната система за защита като отделен технически възел.

Член 7

Маркировка за типово одобрение на ЕО на отделен технически възел

Всяка система за предна защита, която отговаря на одобрения тип, в съответствие на което е получено ЕО типово одобрение за отделен технически възел трябва да има отделна маркировка за ЕО типово одобрение на техническия възел, както е посочено в приложение IV.

Член 8

Модификация на типа и изменения на одобренията

Която и да е модификация на превозното средство пред А-колоната или в предната система за защита, която засяга или структурата, основните размери, материалите на външните повърхности на превозното средство и метода на закрепването, или разпределението на външните и вътрешни компоненти, и която може значително да повлияе на резултатите от изпитването, ще бъде считана за изменение съгласно член [13] от Директива [.../.../ЕО] и това налага необходимостта от ново заявление за типово одобрение.

Член 9

График за заявленията за превозните средства

1. Считано от датата, описана във втория параграф на член 15, националните органи на основания, свързани със защитата на пешеходците отказват издаване на типово одобрение на ЕО или на национално типово одобрение за следните типове нови превозни средства:
 - а) от категория М₁, които не отговарят на техническите условия, определени в раздел 4 на приложение I;
 - б) от категория М₁, с максимална маса, непревишаваща 2500 kg, които не отговарят на техническите изисквания, определени в раздел 2 или раздел 3 на приложение I;
 - в) от категория N₁, произлизаща от М₁ и с максимална маса непревишаваща 2500 kg, които не отговарят на техническите изисквания, определени в раздел 2 и 4 или раздел 3 и 4 на приложение I;

2. Считано от [ДАТА *тридесет и три месеца след влизането в сила на настоящия регламент*], в случай на нови превозни средства от категория M1, или N1, произлизаща от M1 и с максимална маса непревишаваща 2500 kg, които не отговарят на техническите изисквания, определени в раздел 4 на Приложение I, националните органи, с оглед защитата на пешеходците, считат сертификатите за съответствие за невалидни за целите на член [26] на Директива[.../.../ЕО], и забраняват регистрацията, продажбата и пускането в действие на такива моторни превозни средства.
3. Считано от [ДАТА *петдесет и шест месеца след влизането в сила на настоящия регламент*], националните органи на основания, отнасящи се до защитата на пешеходците отказват издаване на ЕО типово одобрение или на национално типово одобрение за следните типове нови превозни средства:
 - а) от категория M1, които не отговарят на техническите изисквания, определени в раздел 4 на приложение I;
 - б) от категория M1, с максимална маса непревишаваща 2500 kg, които не отговарят на техническите условия, определени в раздел 3 на приложение I;
 - в) категория N1, произлизаща от M1 и с максимална маса непревишаваща 2500 kg, които не отговарят на техническите изисквания, определени в раздели 3 и 4 на приложение I;
4. Считано от [ДАТА *шестдесет месеца след влизането в сила на този регламент*], в случай на нови превозни средства от категория M1, или N1, произлизаща от M1, с максимална маса, непревишаваща 2500 kg, които не отговарят на техническите изисквания, определени в раздели 2 и 4 или раздели 3 и 4 на приложение I, националните органи, с оглед защитата на пешеходците, считат сертификатите за съответствие за невалидни за целите на член [26] на Директива[.../.../ЕО], и забраняват регистрацията, продажбата и пускането в действие на такива моторни превозни средства.
5. Считано от [ДАТА *седемдесет и осем месеца след влизането в сила на този регламент*], в случай на нов тип превозни средства, който не отговаря на техническите изисквания, определени в раздели 3 и 4 на приложение I, националните органи, въз основа на защитата на пешеходците, отказват издаване на ЕО типово одобрение или на национално типово одобрение.
6. Считано от [ДАТА *седемдесет и осем месеца след влизането в сила на този регламент*], националните органи, с оглед защитата на пешеходците, считат сертификатите за съответствие за невалидни за целите на член [26] на Директива[.../.../ЕО] и забраняват регистрацията, продажбата и пускането в действие на следните моторни превозни средства;
 - (а) от категория M1 или N1, които не отговарят на техническите изисквания, определени в раздел 4 на приложение I;

- б) от категория M_1 или N_1 , произлизаща от M_1 и с максимална маса непревишаваща 2500 kg, които не отговарят на техническите изисквания, определени в раздел 4 на приложение I;
7. Считано от [ДАТА *сто и шестнадесет месеца след влизането в сила на този регламент*], националните органи, с оглед защитата на пешеходците, считат сертификатите за съответствие за невалидни за целите на член [26] на Директива[.../.../ЕО], забраняват регистрацията, продажбата и пускането в действие на следните нови моторни превозни средства;
- а) от категория M_1 или N_1 , които не отговарят на техническите изисквания, определени в раздел 4 на приложение I;
- б) от категория M_1 или N_1 , произлизаща от M_1 и с максимална маса непревишаваща 2500 kg, които не отговарят на техническите изисквания, определени в раздел 3 на приложение I;
8. Считано от [ДАТА *сто тридесет и осем месеца след влизането в сила на този регламент*], в случай на нови превозни средства, които не изпълняват техническите условия, определени в раздели 3 и 4 на Приложение I, националните органи, с оглед защитата на пешеходците, считат сертификатите за съответствие за невалидни за целите на член [26] на Директива [.../.../ЕО], и забраняват регистрацията, продажбата и пускането в действие на такива моторни превозни средства.
9. Независимо от параграфи 1-8 от този член, и подлежащото влизане в сила на мерките, приети съгласно член 4, параграф 6, ако един производител подаде заявление, националните органи, на базата на основание защитата на пешеходците, не могат да откажат издаването на ЕО типово одобрение или национално типово одобрение за нов тип превозно средство, или да забранят регистрацията, продажбата и пускането в действие на ново моторно превозно средство, когато въпросното превозно средство отговаря на техническите изисквания, определени в раздели 3 и 4 на Приложение I.

Член 10

Заявление за системи за предна защита

1. Националните органи отказват издаването на ЕО типово одобрение или на национално типово одобрение за нов тип моторно превозно средство с монтирана система за предна защита или с нов тип защитна система за предна защита като отделен технически възел, когато не отговарят на техническите изисквания, определени в раздели 5 и 6 на приложение I.
2. Националните органи на основание, отнасящо се до системите за предна защита считат сертификатите за съответствие за невалидни спрямо член [26] на Директива[.../.../ЕО], и забраняват регистрацията, продажбата и пускането в действие на нови моторни превозни средства., които не отговарят на техническите изисквания, определени в раздели 5 и 6 на приложение I към настоящия регламент.

3. Изискванията, определени в раздели 5 и 6 на приложение I към настоящия регламент, се прилагат за системи за предна защита, които представляват отделен технически възел за целите на член [28] от Директива [...]/.../ЕО].

Член 11

Системи за предотвратяване на сблъсък

1. Превозни средства със системи за предотвратяване на сблъсък не трябва да отговарят на изискванията за изпитване, определени в раздели 2 и 3 към приложение I, за да получат типово одобрение на ЕО или национално типово одобрение за тип на превозно средство с оглед защитата на пешеходците, или за да бъдат регистрирани, продадени или пуснати в действие.
2. Комисията може да приеме прилагането на мерки, които определят изискванията за изпълнение, необходими за приложението на параграф 1.

Тези мерки, които са разработени, за изменение на несъществените елементи на настоящия регламент, се приемат, *inter alia*, чрез допълнение съгласно процедурата, посочена в член 40, параграф 2 от Директива [...]/.../ЕО].

Изискванията трябва да осигуряват такива нива на защита, които са поне .поне еквивалентни на разпоредбите като действителна ефективност на тези от раздели 2 и 3 на приложение I към настоящия регламент.

Член 12

Наблюдение

1. Националните органи предоставят на Комисията резултатите от наблюдението посочено в точки 2.2, 2.4 и 3.2 на приложение I всяка година, най-късно до 28 февруари на година, следваща приемането им.

Изискването за предоставяне на такива резултати ще спре да се прилага не по-късно от [дата, пет години след влизането в сила на настоящия регламент].

2. Въз основа на резултатите от проведените наблюдения по точки 2.2, 2.4 и 3.2 от приложение I, Комисията може да приеме съответните мерки за изпълнение, ако е подходящо.

Тези мерки, които са разработени, за изменение на несъществените елементи на настоящия регламент се приемат *inter alia* чрез допълнение съгласно процедурата, посочена в член 40, параграф 2 от Директива [...]/.../ЕО].

3. Комисията ще наблюдава използването на „Brake Assist“ и други технологии, които могат да осигурят безопасността на уязвимите участници в пътното движение и до *[дата, пет години след влизането в сила на настоящия регламент]* най-късно ще прегледа начина на действие на настоящия регламент по отношение на ефикасното въвеждане и употреба на технологията и бъдещо ѝ развитие, и ще представи на Европейския парламент и на Съвета доклад, придружен по целесъобразност от предложения в тази област.

Член 13

Наказания

1. Държавите-членки установяват наказателни разпоредби, приложими при нарушаване на разпоредбите на настоящия регламент от производителите и вземат всички необходими мерки, за да гарантират прилагането им. Предвидените наказания са ефикасни, пропорционални и разубеждаващи. Държавите-членки информират Комисията за тези разпоредби не по-късно от *[дата, 18 месеца след влизане в сила на настоящия регламент]* и незабавно съобщават за всяко последващо изменение, което им оказват влияние.
2. Видовете нарушенията, които подлежат на наказания, трябва включват най-малко следното:
- а) подаване на фалшиви декларации в процеса на одобряване или по време на процедура, която би довела до отказ;
 - б) фалшифициране на резултатите от изпитванията за типово одобрение;
 - в) прикриване на данни или технически спецификации, което би довело до отказ или отнемане на типово одобрение;
 - г) отказ за достъп до информация.

Глава IV

Преходни и заключителни разпоредби

Член 14

Отмяна

Считано от датата, определена във втори параграф на член 15, Директива 2003/102/ЕО и Директива 2005/66/ЕО се отменят.

Позоваванията на отменените директиви се тълкуват като позовавания на настоящия регламент.

Член 15

Влизане в сила

Този регламент влиза в сила на двадесетия ден от публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от [ДАТА 9 месеца след влизането в сила], с изключение на член 9, параграф 9, който се прилага от датата на влизането в сила.

Този регламент е задължителен в своята цялост и директно приложим във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел,

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ТЕХНИЧЕСКИ УСЛОВИЯ ЗА ИЗПИТВАНЕ НА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА И СИСТЕМИ ЗА ПРЕДНА ЗАЩИТА

1. За целите на настоящото приложение се прилагат следните дефиниции:
 - 1.1. „преден контур (ръб) на капака“ означава предната горна външна конструкция, включваща капака на двигателя и калниците, горните и странични елементи на конструкцията около фаровете и всички други приспособления;
 - 1.2. „базова линия на предния контур (ръб) на капака“ означава геометричната следа на допирните точки между права отсечка с дължина 1000 mm и предната повърхност на капака, когато правата отсечка, поддържана успоредно на надлъжната вертикална равнина на колата и наклонена на 50° назад, с долен край, разположен на 600 mm над земята, се премества по предния ръб на капака и е в контакт с предния контур (ръб) на капака. При превозни средства, чийто горен ръб на капака е наклонен точно на 50°, така че правата отсечка има непрекъснат контакт или има много допирни точки вместо една, базовата линия се определя от права линия, наклонена назад на 40°. При превозни средства с такава форма, че първата допирна точка се намира на долния край на правата отсечка, тази точка се разглежда като част от базовата линия на предния контур (ръб) на капака в този частен случай. При превозни средства с такава форма, че първата допирна точка се намира на горния край на правата отсечка, то геометричната следа на разгънатата дължина 1000 mm, се използва като базова линия на предния ръб на капака в този частен случай. Горният контур (ръб) на бронята също така се разглежда като базова линия на предния контур (ръб) на капака по смисъла на настоящия регламент, ако той влиза в допир с правата отсечка по време на тази процедура;
 - 1.3. „разгъната дължина 1000 mm“ означава геометричната следа, описана върху предната горна повърхност на капака от единия край на гъвкава лента с дължина 1000 mm, когато тя се поддържа във вертикална равнина, успоредна на оста на превозното средство, и се премества по предната част на бронята на капака и системата за предна защита. Лентата се поддържа изпъната по време на операцията, като единият ѝ край допира земята, вертикално под най-предните части на бронята, а другият ѝ край се допира до предната горна повърхност. Превозното средство се намира в нормално положение за движение;
 - 1.4. „горна повърхност на капака“ означава външната конструкция, която включва горната повърхност на всички външни конструктивни елементи с изключение на предното стъкло, А-колоните и разположените зад тях конструктивни елементи; следователно той включва, без да се ограничава само до тях, капака, калниците, горния люк, осите на чистачките и долната прозоречна рамка;
 - 1.5. „предна горна повърхност“ означава външната структура, която включва горната повърхност на всички външни структури, с изключение на предното стъкло, А-колоните и структурите зад тях;

- 1.6. „базово равнище на земята“ означава хоризонталната равнина, успоредна на равнището на земята, представляваща това равнище за превозно средство в своето нормално положение, спряло върху равна повърхност, с включена ръчна спирачка;
- 1.7. „нормално положение за движение“ означава положението на превозното средство в готовност за движение, когато то е поставено върху пътя, с пневматични гуми, напомпани с препоръчаното от производителя налягане, с предни колела, ориентирани по оста на превозното средство; със системи, запълнени с всички необходими за работата на превозното средство течности, с монтиране на цялото доставено от производителя оборудване, с поставена маса от 75 kg на седалката на водача и със същата такава маса, поставена на седалката на пътника отпред и с окачване с възможност за движение със скорост 40 или 35 km/h при нормални условия на движение, определени от производителя (по-специално за превозни средства с активно окачване или с автоматичен регулатор на височината на купето (каросерията));
- 1.8. „предно стъкло“ означава предният остъклен участък на превозното средство, който удовлетворява всички приложими за него изисквания от приложение I към Директива 77/649/ЕИО¹².
- 1.9. „критерий за натоварване на главата“ (НРС) означава изчислителната стойност, за даден период от време, на максималното резултантно ускорение, реализирано по време на удара. Той се изчислява, когато резултантната на ускорението в зависимост от времето има максимална стойност (зависеща от моментите t_1 и t_2), от уравнението:

$$HPC = \left[\frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_1}^{t_2} a \, dt \right]^{2.5} (t_2 - t_1)$$

В тази формула, „a“ е резултантна на ускорението, умножена с „g“, а „ t_1 “ и „ t_2 “ са двата момента (изразени в секунди), които определят по време на удара началото и края на регистрирането, при което НРС достига своята максимална стойност. Стойностите на НРС, за които интервалът ($t_1 - t_2$) е по-голям от 15 ms, не трябва да се взимат пред вид при пресмятането на максималната стойност;

- 1.10. „радиус на извивка“ означава радиуса на дъгата от кръг, който е най-близък до закръглената форма на разглеждания компонент;

¹² ОВ L 267, 19.10.1977 г., стр. 1.

2. необходимо е следните изпитвания да се проведат върху превозните средства:

2.1. Удар на макет на долната част на крака с бронята:

Необходимо е да се проведе едно от следните изпитвания:

(а) Удар на макет на долната част на крака с бронята: Изпитването се изпълнява при скорост в момента на удара от 40 km/h. Максималният динамичен ъгъл на прегъване на коляното не трябва да превишава $21,0^\circ$, максималното динамично хлъзгащо изместване в коляното не трябва да превишава 6,0 mm, а ускорението, измерено в горния край на пиццала не трябва да превишава 200 g;

(б) Удар на макет на горната част на крака с бронята: Изпитването се изпълнява при скорост в момента на удара от 40 km/h. Моментната сума на силите на удара по отношение на времето не трябва да превишава 7,5 kN, а огъващият момент върху участващия в удара макет не трябва да превишава 510 Nm.

2.2. Удар на макет на горната част на крака с предния контур (ръб) на капака:

Изпитването се изпълнява при скорост в момента на удара до 40 km/h. Моментната сума на силите на удара по отношение на времето не трябва да превишава възможната цел от 5,0 kN, а огъващият момент върху участващия в изпитването макет се отбелязва и сравнява с вероятната цел от 300 Nm.

Това изпитване трябва да се изпълни само за целите на наблюдението и резултатите трябва подробно да се запишат.

2.3. Удар на макет на глава на дете/възрастен с нисък ръст с горната повърхност на капака:

Изпитването се изпълнява при скорост в момента на удара от 35 km/h, като се използва макет от 3,5 kg. Критерият за натоварване на главата (НРС) не трябва да превишава 1000 за над 2/3 от повърхността на капака, подложена на изпитване и 2000 за останалата 1/3 от изпитваната повърхност на капака.

2.4. Удар на макет на глава на възрастен човек в предното стъкло:

Изпитването се изпълнява при скорост в момента на удара от 35 km/h, като се използва макет от 4,8 kg. НРС трябва да се отбележи и сравни с вероятната цел от 1000.

Това изпитване трябва да се изпълни само за целите на наблюдението и резултатите трябва подробно да се запишат.

3. Необходимо е следните изпитвания да се проведат върху превозните средства:

3.1. Удар на макет на крака с бронята:

Необходимо е да се проведе едно от следните изпитвания:

(а) Удар на макет на долната част на крака с бронята: изпитването се изпълнява при скорост в момента на удара от 40 km/h. Максималният динамичен ъгъл на прегъване в коляното не трябва да превишава 19,0°, максималното динамично хлъзгащо изместване в коляното не трябва да превишава 6,0 mm, а ускорението, измерено в областта на горния край на пищяла не трябва да превишава 170 g;

В допълнение, производителят може да определи тестовата ширина на бронята до 264 mm общо, където ускорението, измерено в областта на горния край на пищяла не трябва да превишава 250 g.

б) Удар на макет на горната част на крака с бронята: Изпитването се изпълнява при скорост в момента на удара от 40km/h. Моментната сума на силите на удара по отношение на времето не трябва да превишава 7,5 kN, а огъващият момент върху участващия в удара макет не трябва да превишава 510 Nm.

3.2. Удар на макет на горната част на крака с предния контур (ръб) на капака:

Изпитването се изпълнява при скорост в момента на удара до 40 km/h. Моментната сума на силите на удара по отношение на времето трябва да се сравни с възможния максимум от 300 Nm.

Това изпитване трябва да се изпълни само за целите на наблюдението и резултатите трябва подробно да се запишат.

3.3. Сблъсък на макет на глава на дете/ възрастен човек с нисък ръст с горната повърхност на капака:

Изпитването се изпълнява при скорост в момента на удара от 35 km/h, като се използва макет от 3,5 kg. НРС трябва да съответства на изискванията на точка 3.5.

3.4. Сблъсък на макет на глава на възрастен човек с горната повърхност на капака:

Изпитването се изпълнява при скорост в момента на удара от 35 km/h, като се използва макет от 4,5 kg. НРС трябва да съответства на изискванията на точка 3.5.

3.5. Отчетеният НРС не трябва да превишава 1000 за над половината от изпитваната повърхност на детската глава и в допълнение, не трябва да превишава 1000 за над 2/3 от комбинираните изпитвани повърхности на детска глава и на възрастен човек. НРС за останалите повърхности не трябва да превишава 1700 за двата случая.

4. Необходимо е следните изпитвания да се проведат върху превозните средства:
 - 4.1. Базово изпитване за идентифициране на точката на опериране на системата, при която се активира антиблокиращата спирачна система (ABS).
 - 4.2. Изпитване, за да се провери дали функционирането на антиблокиращата спирачна система (ABS) е правилно настроена, така че да се приложат максимално достижимите технически характеристики за намаляване на скоростта на превозното средство.
5. Необходимо е следните изпитвания да се проведат върху предните системи за защита (FPS):
 - 5.1. Изпитване на удар на системата за предна защита с долната част на крака на макет:

Изпитването се изпълнява при скорост в момента на удара от 40 km/h. Максималният динамичен ъгъл на прегъване в коляното не трябва да превишава 21,0°, максималното динамично хлъзгащо изместване в коляното не трябва да превишава 6,0 mm, а ускорението, измерено в горния край на пищяла не трябва да превишава 200 g;

 - 5.1.1. Въпреки това с оглед на FPS, одобрени като отделни технически възли за ползване само за специални превозни средства с максимална маса непревишаваща 2,5 т, типово одобрени преди 1 октомври 2005 г., или превозни средства с максимална маса превишаваща 2,5 т, изпитването, указано в точка 5.1, може да бъде заменено от изпитванията, определени или в точка 5.1.1.1, или в точка 5.1.1.2.
 - 5.1.1.1. Изпитването се изпълнява при скорост в момента на удара от 40 km/h. Максималният динамичен ъгъл на прегъване в коляното не трябва да превишава 26,0°, максималното динамично хлъзгащо изместване в коляното не трябва да превишава 7,5 mm, а ускорението, измерено в горния край на пищяла не трябва да превишава 250 g.
 - 5.1.1.2. Две изпитвания трябва да се проведат върху превозното средство, едното с монтирана FPS, а второто без монтирана FPS, при скорост в момента на удара от 40 km/h. Всяко от изпитванията трябва да се извърши при равностойно местоположение, съгласувано със съответните изпитателни органи. Стойностите на максималния динамичен ъгъл на прегъване в коляното, максималното динамично хлъзгащо изместване в коляното и ускорението, измерено в горния край на пищяла трябва да се регистрират. При всеки случай стойността, отбелязана за превозно средство с монтирана FPS, не трябва да превишава 90% от регистрираната стойност за превозно средство без монтирана FPS.
 - 5.1.2. Ако долната височина на FPS превишава 500 mm, то изпитването при удар на модел на долната част на крака с FPS трябва да се замени с изпитване на удар на FPS в макет на горната част на крака, както е указано в точка 5.2.

5.2. Изпитване на удар на системата за предна защита в горната част на крака на макет:

Изпитването се изпълнява при скорост в момента на удара от 40 km/h. Моментната сума на силите на удара във всеки момент не трябва да превишава 7,5 kN, а огъващият момент върху макета не трябва да превишава 510 Nm.

5.2.1. Въпреки това, с оглед на FPS, одобрени като отделни технически възли за ползване само за специални превозни средства с максимална маса непревишаваща 2,5 т, типово одобрени преди 1 октомври 2005 г., или превозни средства с максимална маса превишаваща 2,5 т, изпитването, указано в точка 5.2, може да бъде заменено от изпитвания, определени или в точка 5.2.1.1 или в точка 5.2.1.2;

5.2.1.1. Изпитването се изпълнява при скорост в момента на удара от 40 km/h. Моментната сума на силите на удара във всеки момент не трябва да превишава 9,4 kN, а огъващият момент върху макета не трябва да превишава 640 Nm;

5.2.1.2. Две изпитвания трябва да се проведат върху превозното средство, едното с монтирана FPS, а второто без монтирана FPS, при скорост в момента на удара от 40 km/h. Двете изпитвания се осъществяват на еквивалентни места, съгласувани от компетентния одобряващ орган. Стойностите на моментната сума на силите на удара във всеки момент и на огъващия момент върху макета трябва да се записват. Във всеки случай стойностите, регистрирани за превозното средство с монтирана система за предна защита, не трябва да надвишават 90 % от стойностите, регистрирани за превозното средство без монтирана система за предна защита.

5.2.2. Ако долната височина на FPS е по-малка или равна на 500 mm, изпитването на сблъсък на FPS с макет на горната част на крак трябва да се замени с изпитване на удар на FPS с макет на долната част на крака, както е указано в точка 5.1.

5.3. Изпитване на сблъсък в горната част на крака на макет с предния контур (ръб) на FPS. Изпитването се изпълнява при скорост в момента на удара от 40 km/h. Моментната сума на силите на удара по отношение на времето, в горната и долна част на макета, не трябва да превишава вероятната цел от 5,0 kN, а огъващият момент върху макета не трябва да превишава вероятната цел от 300 Nm. И двата резултата трябва да бъдат записани за целите на наблюдението.

5.4. Изпитване на сблъсък на макет на глава на дете/възрастен човек с нисък ръст в FPS. Изпитването се изпълнява при скорост в момента на удара от 35 km/h, като се използва макет от 3,5 kg. Критерият за натоварване на главата (HPC), пресметнат, когато резултатната на ускорението в зависимост от времето има максимална стойност, не трябва да превишава 1000 във всички случаи.

6. Разпоредби, свързани с конструкцията и монтажа на FPS:

6.1. Следните изисквания се прилагат равнопоставено към FPS, за нови превозни средства, доставяни с монтирани FPS и към FPS, доставени като отделни технически възли за монтаж в специфицирани превозни средства.

- 6.1.1. Компонентите на FPS трябва да са проектирани така, че всички твърди повърхности, с които може да се установи допир в поле от 100mm, трябва да имат минимален радиус на извивката от 5 mm.
- 6.1.2. Общата маса на FPS, включително всички скоби и закрепващи приспособления, не трябва да превишават 1,2% от максималната маса на превозното средство, за което тя е проектирана, при условие че максималната стойност на тази маса е 18 kg.
- 6.1.3. Височината на FPS, монтирана на превозно средство, не трябва да надвишава с повече от 50 mm всяка точка от базовата линия на предния контур (рѐб) на капака.
- 6.1.4. FPS не трябва да увеличава широчината на превозното средство, към което е монтирана. Ако общата широчина на системата за предна защита е повече от 75 % от широчината на превозното средство, краищата на системата трябва да бъдат сгънати към външната повърхност, за да се минимизира рискът от сблъскване. Това изискване се разглежда като удовлетворено, при условие че системата за предна защита е укрепена и интегрирана в каросерията, или ако крайт на системата е сгънат така, че не може да бъде допрян от 100 mm сфера и празното пространство между края на системата и обкръжаващата каросерия не надхвърля 20 mm.
- 6.1.5. Съгласно точка 6.1.4, празното пространство между компонентите на системата за предна защита и намиращата се отдолу външна повърхност не трябва да надвишава 80 mm. Локалните прекъсвания на общия контур на намиращата се отдолу каросерия (такива като отвори на решетки, въздухопроводи и др.) се игнорират.
- 6.1.6. По цялото странично протежение на превозното средство, с оглед да се запазят ползите от бронята на превозното средство, надлъжното разстояние между най-предната част на бронята и най-предната част на системата за предна защита не трябва да надвишава 50 mm.
- 6.1.7. FPS не трябва да намалява значително ефективността на бронята. Това изискване се разглежда като удовлетворено, ако няма повече от два вертикални компонента на системата за предна защита, които да препокриват бронята, и няма нито един такъв хоризонтален компонент.
- 6.1.8. FPS не трябва да е наклонена към вертикалата. Горните части на FPS не трябва да се разпростират нагоре или назад (към предното стъкло) на повече от 50 mm от базовата линия на предния край на капака на превозното средство при демонтирана FPS.
- 6.1.9. Съответствието с изискванията за типово одобрение на превозното средство не трябва да се компрометира от монтирането на FPS.
7. Чрез дерогация от раздели 2, 3 и 5, съответният одобряващ орган може да разгледа изискванията за изпитванията, изложени тук, за да се извърши еквивалентен тест, проведен съгласно изискванията за друго изпитване съобразно настоящото приложение.

Приложение II

Образец на информационни документи, предоставяни от производителя.

Част 1:

Информационен документ за типово одобрение на превозно средство относно защитата на пешеходците.

Част 2

Информационен документ за типово одобрение на превозно средство с оглед на оборудването му със система за предна защита.

Част 3

Информационен документ за типово одобрение на система за предна защита, като отделен технически възел.

Част 1

(Образец)

Информационен документ №

относно типовото одобрение на ЕО на превозно средство с оглед на защитата на пешеходците.

При необходимост се издават посочените по-долу данни в три екземпляра, заедно със списък на съдържанието. Всички чертежи трябва да се издават в съответен мащаб и достатъчно подробно в размер А4 или в папка с формат А4. Фотографският материал, ако има такъв, трябва да е достатъчно подробен.

Ако системите, компонентите или отделните технически възли имат електронно управление, трябва да се предоставя информация за тяхното функциониране.

0 ОБЩИ ДАННИ

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 е маркирано на превозното средство^(b)
(1):

0.3.1. Местоположение на маркировката:

0.4. Категория на превозно средство^(c):

0.5. Име и адрес на производителя:

0.8. Име (имена) и адрес(и) на монтажния (те) завод(и):

0.9. Име и адрес на представителя на производителя (ако има такъв).....

(b) Ако средствата за идентификация на типа съдържат символи, които не описват превозното средство, типа на компонентите или на отделните технически единици, включени в този информационен документ, то те трябва да се представят в документацията чрез символа .?. (напр. ABC??123??).

(1) Ненужното се зачертава (има случаи, при които не е нужно да се зачертава нищо, защото се прилага повече от един вариант).

(c) Класифицирано съгласно дефинициите в раздел А на приложение II към Директива [...]/.../ЕО].

1. ОБЩИ КОНСТРУКТИВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО
 - 1.1. Фотографии и/или чертежи на представителното превозно средство:
 - 1.6. Местоположение и разположение на двигателя:
9. КАРОСЕРИЯ
 - 9.1. Тип на каросерията:
 - 9.2. Използвани материали и методи на конструиране:
 - 9.23 Защита на пешеходците
 - 9.23.1 Осигурява се подробно описание, включително фотографии 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.

Част 2

(Образец)

Информационен документ №

за типово одобрение на ЕО на превозно средство с оглед на оборудването му със
система за предна защита

При необходимост се издават посочените по-долу данни в три екземпляра, заедно със
списък на съдържанието. Всички чертежи трябва да се издават в съответен мащаб и
достатъчно подробно в размер А4 или в папка с формат А4. Фотографският материал,
ако има такъв, трябва да е достатъчно подробен.

Ако системите, компонентите или отделните технически възли използват специални
материали, трябва да се предоставя информация за тяхното функциониране.

0 ОБЩИ ДАННИ

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 е маркирано на превозното средство^(b)
(1):

0.3.1. Местоположение на маркировката:

0.4. Категория на превозно средство^(c):

0.5 Име и адрес на производителя:

0.8. Име(имена) и адрес(и) на монтажния завод(и):

0.9. Име и адрес на представителя на производителя (ако има
такъв).....

(b) Ако средствата за идентификация на типа съдържат символи, които не описват типа на
превозното средство, компонентите или на отделните технически единици, включени в този
информационен документ, то те трябва да се представят в документацията чрез символа .?.
(напр. ABC??123??).

(1) Ненужното се зачертава (има случаи, при които не е нужно да се зачертава нищо, защото се
прилага повече от един вариант)

(c) Класифицирано съгласно дефинициите в раздел А на приложение II към Директива [...]/.../ЕО].

1. ОБЩИ КОНСТРУКТИВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО
 - 1.1. Фотографии и/или чертежи на представителното превозно средство:
2. МАСИ И РАЗМЕРИ: (в kg и mm) (Моля вижте чертежите, когато е приложимо)
 - 2.8 Максималната технически допустима маса в натоварено състояние, декларирана от производителя (максимум и минимум):
 - 2.8.1. Разпределение на тази маса между осите (максимум и минимум):
9. КАРОСЕРИЯ
 - 9.1. Тип на каросерията:
 - 9.24. Система за предна защита
 - 9.24.1. Обща схема (чертежи и фотографии), на които е показано местоположението и закрепването на системите за предна защита:
 - 9.24.2. Чертежи и/или, когато са подходящи, фотографии на решетките на въздухопроводите, решетката на радиатора, декоративната облицовка, отличителните знаци, емблеми, укрепвания и всички други издатъци и части от външната повърхност, които могат да бъдат разглеждани като съществени (например светлинното оборудване). Ако частите, изброени в предишното изречение, не са съществени, за целите на документирането те могат да бъдат заместени от фотографии, съпроводени, ако е необходимо, от информация за размерите и/или текст.
 - 9.24.3. Пълна информация за изискваните скрепителни елементи и пълни инструкции, включително изисквания към завъртащия момент:
 - 9.24.4. Чертеж на броните:
 - 9.24.5 Чертежи на линията на пода в предната част на превозното средство:

Част3
(ОБРАЗЕЦ)

Информационен документ №

за типово одобрение на ЕО на превозно средство със система за предна защита

като отделен технически възел

При необходимост се издават посочените по-долу данни в три екземпляра, заедно със списък на съдържанието. Всички чертежи трябва да се издават в съответен мащаб и достатъчно подробно в размер А4 или в папка с формат А4. Фотографският материал, ако има такъв, трябва да е достатъчно подробен

Ако системите, компонентите или отделните технически възли използват специални материали, трябва да се предоставя информация за тяхното функциониране

0 ОБЩИ ДАННИ

0.1. Марка (търговско наименование на производителя):

0.2. Тип:

0.2.1. Търговско (и) наименование(я), (ако има):

0.5 Име и адрес на производителя:

0.7. Местоположение и метод на полагане на маркировката за типово одобрение на ЕО

1. ОПИСАНИЕ НА УСТРОЙСТВОТО

1.1 Подробно техническо описание (включително фотографии или чертежи):

1.2. Инструкции за сглобяване и монтаж, включително изисквания към завъртащия момент:

1.3. Списък на типовете превозни средства, към които то може да бъде монтирано:

1.4 Всички ограничения при употреба и условия за монтиране:

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Образец на Сертификат за типово одобрение на ЕО

Част 1:

Сертификат за типово одобрение на ЕО за типово одобрение на превозно средство
относно защитата на пешеходците

Част 2:

Сертификат за типово одобрение на ЕО за типово одобрение на превозно средство с
оглед на оборудването му със система за предна защита

Част 3:

Сертификат за типово одобрение на ЕО за типово одобрение на превозно средство със
система за предна защита като отделен технически възел

Част 1

(Образец)

(Максимален формат: A4 (210 x 297 mm))

СЕРТИФИКАТ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО

ПЕЧАТ НА ОРГАНА за типово одобрение на ЕО
--

Информация относно

- типово одобрение на ЕО⁽¹⁾
- разширение на типово одобрение на ЕО (1)
- отказ за типово одобрение на ЕО(1)
- отнемане на типово одобрение на ЕО(1)

на тип на превозно средство с оглед защитата на пешеходците в съответствие с Регламент (ЕО) №/....., както се прилага от.....

последно изменен от Регламент (ЕО) №...../.....

Номер на типовото одобрение на ЕО: _____

Основание за разширението:

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 е маркирано на превозното средство⁽²⁾:

0.3.1. Местоположение на маркировката:

0.4. Категория на превозно средство⁽³⁾:

(1) Ненужното се зачертава

(2) Ако средствата за идентификация на типа съдържат символи, които не описват типа на превозното средство, компонентите или на отделните технически единици, включени в този информационен документ, то тези символи трябва да се представят в документацията чрез символа ? (напр. ABC??123??).

(3) Както е определено в Раздел А на приложение II към Директива [...]/.../ЕО].

- 0.5 Име и адрес на производителя:
- 0.8. Име(имена) и адрес(и) на монтажния завод(и):
- 0.9. Представител на производителя :

РАЗДЕЛ II

- 1. Допълнителна информация (когато е приложимо) (виж добавката)
- 2. Техническа служба, отговорна за провеждането на изпитванията:
- 3. Дата на протокола от изпитванията:
- 4. Номер на протокола от изпитванията:
- 5. Забележки (ако има такива): виж добавката
- 6. Място:
- 7. Дата:
- 8. Подпис:

Приложения:

Информационен пакет

Протокол от изпитването.

Добавка

към сертификата за типово одобрение на ЕО № [...]

относно типово одобрение на превозно средство по отношение защитата на пешеходците в съответствие с Регламент (ЕО) №...../.....

1. Допълнителна информация
 - 1.1. Кратко описание на типа превозно средство относно неговата структура, размери, контури и съставни материали:
 - 1.2. Разположение на двигателя: предно/задно/централно¹
 - 1.3. Задвижване: предно, задно⁽¹⁾
 - 1.4. Маса на превозното средство за изпитване
 - Предна ос:
 - Задна ос:
 - Общо:

¹ Ненужното се зачертава.

1.5. Резултати от изпитването в съответствие с изискванията на приложение I към Регламент (ЕО) № .../.....:

1.5.1. Резултати от изпитването по Раздел 2:

Изпитване	Регистрирани стойности		Успешно/ неуспешно изпитване ⁽¹⁾
Удар на долната част на крака на макет в бронята (ако е осъществено)	Ъгъл на прегъване	 Градуси	
	Хлъзгащо изместване	 mm	
	Ускорение в участъка на пиццала	 g	
Удар на горната част на крака на макет в бронята. (ако е осъществено)	Сума на силите на удара	 kN	
	Огъващ момент	 Nm	
Удар на горната част на крака на макет в предния контур (ръб) на капака	Сума на силите на удара	 kN	⁽²⁾
	Огъващ момент	 Nm	⁽²⁾
Удар на макет на глава на дете/възрастен човек с нисък ръст (3,5 kg) в горната повърхност на капака	Стойности на коефициента НРС в Зона А (12 резултата ³)		
	Стойности на коефициента НРС в Зона В (6 резултата ³)		
Удар на макет на глава на възрастен индивид (4,5 kg) в предното стъкло	Стойности на коефициента НРС (5 резултата ⁴)		⁽²⁾

1 Съгласно стойностите, определени в раздел 2 на приложение I към Регламент (ЕО) №[.../...].

2 Само за целите на наблюдението

3 Съгласно със[законодателство за прилагане] на Комисията

4 Съгласно със [законодателство за прилагане]на Комисията

1.5.2. Резултати от изпитването по раздел 3:

Изпитване	Регистрирани стойности		Успешно/ неуспешно изпитване ⁵
Удар на долната част на крака на макет в бронята (когато е осъществено)	Ъгъл на прегъване	 Градуси	
	Хлъзгащо изместване	 mm	
	Ускорение в участъка на пиццала	 g	
Удар на горната част на крака на макет в бронята (когато е осъществено)	Сума на силите на удара	 kN	
	Огъващ момент	 Nm	
Удар на горната част на крака на макет в предния контур (ръб) на капака	Сума на силите на удара	 kN	(6)
	Огъващ момент	 Nm	(6)
Удар на макет на глава на дете /възрастен човек с нисък ръст (3,5 kg) в горната повърхност на капака	Стойности на НРС (9 резултата ⁷)		
Удар на макет на глава на възрастен човек (4,5 kg) в предното стъкло	Стойности на НРС (9 резултата ⁷)		

Забележки: (например, валидно както за превозни средства с ляв волан, така и за превозни средства с десен волан)

1.5.3. Изисквания по Раздел 4:

⁵ В съответствие със стойностите, определени в Раздел 3 на приложение I към Регламент (ЕО) №[.../...].

⁶ Само за целите на наблюдението

⁷ Съгласно със [законодателство за прилагане] на Комисията.

Подробна информация за доставената помощна спирачна система Brake Assist.⁽⁸⁾	
Забележки: ⁽⁹⁾	

-
- 8 Представете подробни данни за начина на функциониране на системата.
- 9 Представете подробни данни за изпитването, извършено за проверка на системата.

Част 2

(Образец)

(Максимален формат: A4 (210 x 297 mm))

СЕРТИФИКАТ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО

ПЕЧАТ НА ОРГАНА за типово одобрение на ЕО
--

Информация относно

- Типово одобрение на ЕО⁽¹⁾
- Разширение на типовото одобрение на ЕО⁽¹⁾
- Отказ за типово одобрение на ЕО⁽¹⁾
- Отнемане на типово одобрение на ЕО⁽¹⁾

на тип на превозно средство с оглед на оборудването му със система за предна защита в съответствие с Регламент (ЕО) №...../....., както се прилага от.....

последно изменен с Регламент (ЕО) №...../.....

Номер на типовото одобрение на ЕО: _____

Основание за разширението:

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 е маркирано на превозното средство⁽²⁾:

0.3.1. Местоположение на маркировката:

0.4. Категория на превозно средство⁽³⁾:

(1) Ненужното се зачертава.

(2) Ако средствата за идентификация на типа съдържат символи, които не описват типа на превозното средство, компонентите или на отделни технически единици, включени в този информационен документ, то тези символи трябва да се представят в документацията чрез символа ? (напр. ABC??123??).

(3) Съгласно дефинициите в раздел А на приложение II към Директива [...]/.../ЕО].

- 0.5 Име и адрес на производителя:
- 0.8. Име(имена) и адрес(и) на монтажния завод(и):
- 0.9. Представител на производителя :

РАЗДЕЛ II

- 1. Допълнителна информация (когато е приложимо) (виж добавката)
- 2. Техническа служба, отговорна за провеждането на изпитванията:
- 3. Дата на протокола от изпитванията:
- 4. Номер на протокола от изпитванията:
- 5. Забележки (ако има такива): виж добавката
- 6. Място:
- 7. Дата:
- 8. Подпис:

Приложения:

Информационен пакет

Протокол от изпитването

Добавка

към сертификата за типово одобрение на ЕО №

относно типово одобрение на превозно средство, с оглед на оборудването му със
система за предна защита

в съответствие с Регламент (ЕО) №...../.....

1. Допълнителна информация, ако има такава:
2. Забележки:
3. Резултати от изпитването в съответствие с изискванията на раздел 5 от приложение I към Регламент (ЕО) № .../.....:

Изпитване	Регистрирани стойности		Успешно/не успешно изпитване
Удар на долната част на крака на макет в системата за предна защита - три изпитвания (ако са осъществени)	Ъгъл на прегъване	 Градуси	
	Хлъзгащо изместване	 mm	
	Ускорение в участъка на пицъла	 g	
Удар на горната част на крака на макет в системата за предна защита - три изпитвания (ако са осъществени)	Сума на силите на удара	 kN	
	Огъващ момент	 Nm	
Удар на горната част на крака на макет в предния контур (ръб) на системата за предна защита - три изпитвания (само за наблюдение)	Сума на силите на удара	 kN	
	Огъващ момент	 Nm	
Удар на макет на глава на дете /възрастен човек с нисък ръст (3,5 kg) в системата за предна защита	Стойности на коефициента НРС (най-малко три стойности)		

Част 3

(Образец)

(Максимален формат: A4 (210 x 297 mm))

СЕРТИФИКАТ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО

ПЕЧАТ НА ОРГАНА за типово одобрение на ЕО
--

Информация относно

- Типово одобрение на ЕО⁽¹⁾
- Разширение на типовото одобрение на ЕО⁽¹⁾
- Отказ за типово одобрение на ЕО⁽¹⁾
- Отнемане на типово одобрение на ЕО⁽¹⁾

на тип на превозно средство със система за предна защита като отделен технически възел в съответствие с Регламент (ЕО) №/....., както се прилага от.....

последно изменен с Регламент (ЕО) №/.....

Номер на типовото одобрение на ЕО: _____

Основание за разширението:

РАЗДЕЛ I

- 0.1. Марка (търговско наименование на производителя):
- 0.2. Тип:
- 0.3. Начини за идентифициране на типа, ако е маркирано на системата за предна защита⁽²⁾:
- 0.3.1. Местоположение на маркировката
- 0.5. Име и адрес на производителя
- 0.7. Местоположение и начин на нанасяне на маркировката за одобрение на ЕО:
- 0.8. Име(имена) и адрес(и) на монтажния завод(и):

⁽¹⁾ Ненужното се зачертава

⁽²⁾ Ако средствата за идентификация на типа съдържат символи, които не описват типа на превозното средство, компонентите или на отделни технически единици, включени в този информационен документ, то тези символи трябва да се представят в документацията чрез символа ? (напр. ABC??123??).

0.9. Име и адрес на представителя на производителя (ако има такъв) :

РАЗДЕЛ II

1. Допълнителна информация: виж допълнението
2. Техническа служба, отговорна за провеждането на изпитванията:
3. Дата на протокола от изпитванията:
4. Номер на протокола от изпитванията:
5. Забележки (ако има такива): виж допълнението
6. Място:
7. Дата:
8. Подпис:

Приложения:

Информационен пакет.

Протокол от изпитването.

Добавка

към сертификата за типово одобрение на ЕО № [...]

относно типово одобрение на типа на система за предна защита като отделен технически възел в съответствие с Регламент (ЕО) №...../.....

1. Допълнителна информация,
 - 1.1. Метод на закрепване:
 - 1.2. Инструкции за сглобяване и монтаж:
 - 1.3. Списък на превозни средства, на които системата за предна защита може да бъде монтирана, всички ограничения при употреба и необходими условия при монтиране:

2. Забележки:
3. Резултати от изпитването в съответствие с изискванията на Раздел 5 от приложение I към Регламент (ЕО) № .../.....:

Изпитване	Регистрирани стойности		Успешно/неуспешно изпитване
Удар на долната част на крака на макет в системата за предна защита - три изпитвания (ако са осъществени)	Ъгъл на прегъване	 Градуси	
	Хлъзгащо изместване	 mm	
	Ускорение в участъка на пиццала	 g	
Удар на горната част на крака на макет в системата за предна защита - три изпитвания (ако са осъществени)	Сума на силите на удара	 kN	
	Огъващ момент	 Nm	
Ударна горната част на крака на макет в предния контур (ръб) на системата за предна защита - три изпитвания (само за наблюдение)	Сума на силите на удара	 kN	
	Огъващ момент	 Nm	
Сблъсък на макет на глава на дете/възрастен индивид с нисък ръст (3,5 kg) в системата за предна защита	Стойности на коефициента НРС (най-малко три стойности)		

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

МАРКИРОВКА НА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО

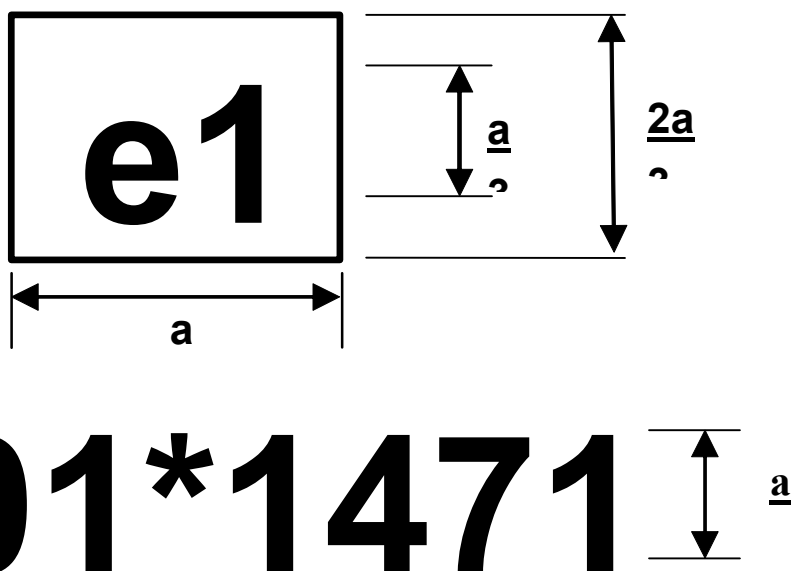
1. Тази маркировка се състои от:
 - 1.1. Правоъгълник, който обгражда буквата „е“, последван от отличителния номер или букви на държавата-членка, която е предоставила одобряването на типа за отделния технически възел
 - 1 за Германия
 - 2 за Франция
 - 3 за Италия
 - 4 за Нидерландия
 - 5 за Швеция
 - 6 за Белгия
 - 7 за Унгария
 - 8 за Чешката република
 - 9 за Испания
 - 11 за Обединеното Кралство
 - 12 за Австрия
 - 13 за Люксембург
 - 17 за Финландия
 - 18 за Дания
 - 19 за Румъния
 - 20 за Полша
 - 21 за Португалия
 - 23 за Гърция
 - 24 за Ирландия
 - 26 за Словения
 - 27 за Словашката република

- 29 за Естония
- 32 за Латвия
- 34 за България
- 36 за Литва
- 49 за Кипър
- 50 за Малта

- 6.2. В съседство с правоъгълника се поставя „основният номер на одобрението“, съдържащ се в част 4 на номера на одобрението на типа, посочен в [приложение VII към Директива .../.../ЕО], предшестван от две цифри, указващи поредния номер, даден на последното съществено техническо изменение настоящия регламент към датата, на която е било предоставено ЕО одобряването на типа. Настоящият регламент е с пореден номер 01.
- 6.3. Звездичка, включена след поредния номер, означава, че системата за предна защита е била одобрена, като са били приложени изискванията за изпитване на удар в крака на макет, разрешени в точки 5.1.1 или 5.2.1 от приложение I. Ако при предоставянето на одобряване тези разпоредби не са били приложени от одобряващата институция, то звездичката се заменя с празно пространство.
- 6.4. Маркировката за ЕО типово одобряване трябва да е незаличима и ясно четима.

Допълнение

Пример за маркировка на типово одобрение на ЕО



($a \geq 12 \text{ mm}$)

Устройството, носещо маркировката за типово одобрение на ЕО на система за предна защита, чийто тип е одобрен в Германия (e1), в съответствие с настоящия регламент (01) с основен номер на одобрението 1471.

Звездичката указва, че системата за предна защита е одобрена, като са били приложени изискванията за изпитване за удар в крака на макет, разрешени с точка 5.1 от приложение I. Ако при предоставянето на одобряване тези разпоредби не са били приложени от одобряващата институция, то звездичката се заменя с празно пространство.