**Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите**

►**B** **ДИРЕКТИВА 2001/85/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА**

**от 20 ноември 2001 година**

**относно специални изисквания по отношение използваните за превоз на пътници превозни средства с повече от осем места за сядане без мястото на водача и за изменение на Директиви 70/156/ЕИО и 97/27/ЕО**

(ОВ L 42, 13.2.2002 г., стр. 1)

Изменена със:

| | | Официален вестник | | |
|---|---|---|---|---|
| | | № | страница | дата |
| ►**M1** | Директива 2006/96/ЕО на Съвета от 20 ноември 2006 година | L 363 | 81 | 20.12.2006 г. |
| ►**M2** | Директива 2013/15/ЕС на Съвета от 13 май 2013 година | L 158 | 172 | 10.6.2013 г. |

▼B

# ДИРЕКТИВА 2001/85/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

**от 20 ноември 2001 година**

**относно специални изисквания по отношение използваните за превоз на пътници превозни средства с повече от осем места за сядане без мястото на водача и за изменение на Директиви 70/156/ЕИО и 97/27/ЕО**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Комисията ([1]),

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет ([2]),

в съответствие с процедурата, определена в член 251 от Договора ([3]), в светлината на общия текст, одобрен от Помирителния комитет на 25 юни 2001 г.,

като имат предвид, че:

(1) Вътрешният пазар включва територия без вътрешни граници, в която е осигурено свободното движение на стоки, лица, услуги и капитали. Необходимо е да се приемат мерки за постигането на тази цел.

(2) Техническите изисквания, които моторните превозни средства трябва да удовлетворяват в съответствие с националните законодателства се отнасят, *inter alia*, до специалните изисквания по отношение на използваните за превоз на пътници превозни средства с повече от осем места за сядане без мястото на водача.

(3) Тези изисквания са различни в различните държави-членки.

(4) Поради различията между техническите предписания, въпросните превозни средства не можаха да станат обект на предлагане на пазара на Общността. Приемането на хармонизирани изисквания от всички държави-членки на мястото на съществуващите на национално равнище наредби ще допринесе за нормалното функциониране на вътрешния пазар на въпросните превозни средства.

([1]) ОВ C 17, 20.1.1998 г., стр. 1.
([2]) ОВ C 129, 27.4.1998 г., стр. 5.
([3]) Становище на Европейския парламент от 18 ноември 1988 (ОВ C 379, 7.12.1988 г., стр. 80) потвърдено на 27 октомври 1999 г. (ОВ C 154, 5.6.2000 г., стр. 47), Обща позиция на Съвета от 26 септември 2000 г. (ОВ C 370, 22.12.2000, стр. 1) и Решение на Европейския парламент от 14 февруари 2001 (ОВ C 276, 1.10.2001 г., стр. 124). Решение на Европейския парламент от 3 октомври 2001 г. и Решение на Съвета от 8 октомври 2001 г.

▼B

(5) Необходимо е, следователно, всички държави-членки да приемат еднакви изисквания, или в допълнение, или чрез замяна на съществуващите при тях правила, за да може по отношение на всеки тип превозни средства да се прилага процедурата за типово одобрениена ЕИО, която е предмет на Директива 70/156/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно типовото одобрениена моторни превозни средства и техните ремаркета ([1]).

(6) Настоящата директива е една измежду директивите от обхвата на процедурата за типово одобрениена ЕО, която бе въведена с Директива 70/156/ЕИО.

(7) В светлината на извършените до момента подобрения за улесняване на достъпа на лицата с ограничена подвижност до превозните средства от класове I и II, трябва да бъде допусната възможността, съществуващите типове превозни средства да имат по-стръмен наклон в някои от частите на прохода, отколкото новите типове превозни средства.

(8) Тъй като целите на предложените мерки, по-специално премахването на бариерите пред търговията на територията на Общността чрез прилагане на процедурата на ЕО за типово одобрениена превозни средства по отношение на въпросните превозни средства, не биха били постигнати достатъчно успешно от отделните държави-членки в светлината на мащабите и размаха на предложените за въпросния сектор мерки, и следователно, могат да бъдат реализирани по-успешно на равнището на Общността, Общността може да приеме мерки, в съответствие с принципа на йерархичността, описан в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалността, описан в текста на същия член, настоящата Директива не трябва да надхвърля границите на необходимото във връзка с постигането на въпросните цели.

(9) За целите на разграничаването на съществуващите от новите типове превозни средства е необходимо да се извърши позоваване на Директива 76/756/ЕИО на Съвета от 27 юли 1976 за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно инсталирането на осветителни и сигнално-осветителни уредби на моторните превозни средства и техните ремаркета ([2]).

(10) Желателно е да се вземат под внимание съществуващите технически условия, приети от Икономическата комисия за Европа към ООН (ООН/ИКЕ) чрез Регламент 36 (Единни условия относно одобряването на пътнически превозни средства с голям капацитет по отношение на тяхната конструкция), Регламент 52 (Единни условия по отношение на конструкцията на превозните средства с малък капацитет от системата на обществения транспорт), Регламент 66 (Единни условия относно одобряването на пътнически превозни средства с голям капацитет по отношение на

([1]) ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 98/91/ЕО на Европейския парламент и Съвета (ОВ L 11, 16.1.1999 г., стр. 25).

([2]) ОВ L 262, 27.9.1976 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 97/28/ЕО на Комисията (ОВ L 171, 30.6.1997 г., стр. 1).

▼B

якостта на горната част на тяхната конструкция) и Регламент 107 (Единни условия относно одобряването на двуетажни пътнически превозни средства с голям капацитет по отношение на общата им конструкция), анексирани към Споразумението от 20 март 1958 относно приемането на единни условия за одобрениеи взаимно признаване на одобренията за оборудването и частите на моторните превозни средства.

(11) В изпълнение на главната цел на настоящата директива, която се свежда до гарантирането на безопасността на пътуващите, е необходимо да се разработят технически предписания, които да улеснят достъпа на лицата с ограничена подвижност до третираните в настоящата директива превозни средства в съответствие с политиката на Общността в транспортната и социалната сфера. Трябва да се положат максимални усилия за улесняване на достъпа до въпросните превозни средства. За тази цел, достъпът на лицата с ограничена подвижност може да бъде улеснен както с помощта на технически решения, засягащи превозните средства, както това е описано в настоящата директива, така и чрез съчетаването на техническите решения с подходяща локална инфраструктура, която да гарантира достъпа на ползващите инвалидни колички лица.

(12) В резултат на гореказаното, е необходимо да се измени Директива 70/156/ЕИО и Директива 97/27/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 22 юли 1997 относно масите и размерите на някои категории моторни превозни средства и техните ремаркета ([1]).

(13) Мерките, необходими за прилагането на настоящата директива трябва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999, определящо процедурите за упражняване на пълномощията на Комисията във връзка с прилагането на въпросните разпоредби ([2]),

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

*Член 1*

По смисъла на настоящата директива:

— „превозно средство“ означава всяко моторно превозно средство от категории $M_2$ или $M_3$, както е дефинирано в приложение II, част А от Директива 70/156/ЕИО,

— „каросерия“ означава обособен технически възел, както е дефинирано в член 2 от Директива 70/156/ЕИО,

— „клас превозни средства“ означава превозни средства, които съответстват на описанието за съответния клас, съдържащо се в приложение I към настоящата директива.

([1]) ОВ L 233, 25.8.1997 г., стр. 1.
([2]) ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

▼B

*Член 2*

1. Считано от 13 август 2003 г. държавите-членки не могат да отказват да предоставят типово одобрение на ЕО или предвиденото на национално равнище типово одобрение за:

— превозно средство,

— каросерия,

— превозно средство, каросерията на което вече е била типово одобрена като обособен технически възел,

или да отказват или забраняват продажбата, регистрацията или въвеждането в експлоатация на превозно средство или каросерия в качеството и на обособен технически възел, на основания, свързани с условията по отношение на използваните за превоз на пътници превозни средства с повече от осем места за сядане без мястото на водача, ако са удовлетворени съдържащите се в настоящата директива и приложенията към нея изисквания.

2. Параграф 1 се прилага, също така, и до нископлатформените превозни средства от класове I и II, които са били типово одобрени преди 13 август 2002 г. в съответствие с Директива 76/756/ЕИО, и се ползват от правото за 12.5 % наклон на прохода, регламентирано в точка 7.7.6.2 от приложение I.

3. В съответствие с разпоредбите на параграф 4 по-долу, считано от 13 февруари 2004 г. държавите-членки:

— прекратяват предоставянето на типово одобрение на ЕО за типове превозни средства и типове каросерии в качеството им на обособени технически възли,

— могат да отказват регистрирането, продажбата или въвеждането в експлоатация на нови превозни средства и нови каросерии в качеството им на обособени технически възли,

на основания, свързани с условията по отношение на използваните за превоз на пътници превозни средства с повече от осем места за сядане без мястото на водача, ако не са удовлетворени съдържащите се в настоящата директива и приложенията към нея изисквания.

4. Считано от 13 февруари 2005 държавите-членки могат да отказват регистрацията, продажбата или въвеждането в експлоатация на нови превозни средства или нови каросерии в качеството им на обособени технически възли, които са били типово одобрени в съответствие с разпоредбите от параграф 2.

▼B

*Член 3*

1. Превозните средства от клас I трябва да бъдат достъпни за лица с ограничена подвижност, включително ползвателите на инвалидни колички, в съответствие с техническите предписания, съдържащи се в приложение VII.

2. Държавите-членки разполагат със свобода във връзка с избора на най-подходящото решение с оглед на постигането на максимална достъпност до превозните средства, различни от принадлежащите към клас I превозни средства. Ако, обаче, непринадлежащите към клас I превозни средства са снабдени с приспособления за ползване от лицата с ограничена подвижност и/или ползвателите на инвалидни колички, същите трябва да удовлетворяват съответните изисквания, съдържащи се в приложение VII.

*Член 4*

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

1. В приложение I:

а) към точка 0.2 се добавят следните подточки:

„0.2.0.1. Шаси: .....

0.2.0.2. Каросерия/окомплектовано превозно средство: .....“;

б) към точка 0.3 се добавят следните подточки:

„0.3.0.1. Шаси: .....

0.3.0.2. Каросерия/окомплектовано превозно средство: .....“;

в) към точка 0.3.1 се добавят следните подточки:

„0.3.1.1. Шаси: .....

0.3.1.2. Каросерия/окомплектовано превозно средство: .....“;

г) към точка 2.4.2 се добавят следната подточка:

„2.4.2.9. Положение на центъра на тежестта на превозното средство при неговата технически допустима маса в натоварено състояние в надлъжно, напречно и вертикално направление: ..... “;

д) въвеждат се следните точки:

„2.4.3. За одобрени без шаси каросерии

2.4.3.1. Дължина: .....

2.4.3.2. Ширина: .....

2.4.3.3. Номинална височина (в състояние на експлоатация) върху типа (типовете) шаси по предназначение (по отношение на регулируемото по височина окачване се посочва нормалното експлоатационно положение): ..... “;

▼B

е) точка 13 се заменя със следната точка:

„13. СПЕЦИАЛНИ УСЛОВИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ ЗА ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА С ПОВЕЧЕ ОТ ОСЕМ МЕСТА ЗА СЯДАНЕ БЕЗ МЯСТОТО НА ВОДАЧА

13.1. Клас превозни средства (клас I, клас II, клас III, клас A, клас B): .....

13.1.1. Номер на типовото одобрение на ЕО за каросерия, одобрена като обособен технически възел: .....

13.1.2. Типове шасита, върху които може да се инсталира получилата типово одобрение на ЕО каросерия (производител (производители) и типове неокомплектовани превозни средства): .....

13.2. Площ на разположение на пътниците ($m^2$)

13.2.1. Обща площ ($S_{\Diamond}$): .....

13.2.2. Горен етаж ($S_{oa}$) (1): .....

13.2.3. Долен етаж ($S_{ob}$) (1): .....

13.2.4. За правостоящи пътници ($S_1$): .....

13.3. Брой на пътниците (седящи и правостоящи)

13.3.1. Общ брой (N): .....

13.3.2. Горен етаж ($N_a$) (1): .....

13.3.3. Долен етаж ($N_b$) (1): .....

13.4. Брой на седящите пътници

13.4.1. Общ брой (A): .....

13.4.2. Горен етаж ($A_a$) (1): .....

13.4.3. Долен етаж ($A_b$) (1): .....

13.5. Брой на вратите за пътници:

13.6. Брой на аварийните изходи (врати, прозорци, аварийни люкове, междуетажна стълба и полустълба)

13.6.1. Общ брой: .....

13.6.2. Горен етаж (1): .....

13.6.3. Долен етаж (1): .....

13.7. Вместимост на багажното отделение ($m^2$): .....

13.8. Капацитет за транспортиране на багаж върху покрива ($m^2$): .....

13.9. Технически приспособления, улесняващи достъпа до превозните средства (например рампа, подемник, система за накланяне и др.), ако има инсталирани такива: .....

13.10. Якост на горната част на конструкцията

13.10.1. Номер на типовото одобрение на ЕО, ако такъв има: .....

13.10.2. За все още неодобрени горни части

13.10.2.1. Подробно описание на горната част на конструкцията на типа превозни средства, включително размерите, конфигурацията и изграждащите материали и нейното закрепване към рамата на шасито:

13.10.2.2. Чертежи на превозното средство и онези части от вътрешното му обзавеждане, които оказват влияние върху якостта на горната част или върху размера на остатъчното пространство:

13.10.2.3. Позиция на центъра на тежестта на превозното средство движещо се в наплъжна, напречна или вертикална посока: .....

13.10.2.4. Максимално разстояние между осовите линии на крайно разположените пътнически седалки: .....

13.11. Точки от настоящата директива, които налагат необходимостта от изпълнение и демонстрация по отношение на въпросния обособен технически възел: .....“;

▼B

2. В част I от приложение III се въвежда следната точка:

„13. СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ ЗА ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА С ПОВЕЧЕ ОТ ОСЕМ МЕСТА ЗА СЯДАНЕ БЕЗ МЯСТОТО НА ВОДАЧА

13.1. Клас превозни средства (клас I, клас II, клас III, клас A, клас B): .....

13.1.1. Типове шасита, върху които може да се инсталира получилата типово одобрение на ЕО каросерия (производител (производители) и типове превозни средства): .....

13.3. Брой на пътниците (седящи и правостоящи)

13.3.1. Общ брой (N): .....

13.3.2. Горен етаж ($N_a$) (1): .....

13.3.3. Долен етаж ($N_b$) (1): .....

13.4. Брой на пътниците (седящи)

13.4.1. Общ брой (A): .....

13.4.2. Горен етаж ($A_a$) (1): .....

13.4.3. Долен етаж ($A_b$) (1): .....“;

3. В приложение IV:

а) в част I, точка 52 се заменя както следва:

| | Предмет | Директива сигнатура | Позоваване ОВ | Приложимост | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| „52. | Градски/междуградски автобуси | …./…/ЕО | L | $M_1$ | $M_2$ X | $M_3$ X | $N_1$ | $N_2$ | $N_3$ | $O_1$ | $O_2$ | $O_3$ | $O_4$“ |

б) в част II се въвежда следната информация като точка 52:

| | Предмет | № на базов регламент | Серии изменения | Допълнение | Коригендум |
|---|---|---|---|---|---|
| „52 | Якост на конструкцията (автобуси) | 66 | — | 1 до 00 | —“ |

*Член 5*

Приложение I към Директива 97/27/ЕО се изменя, както следва:

1. Заличават се параграфи от 2.1.2.1 до 2.1.2.2.1.4.

▼B

2. Въвеждат се следните параграфи:

„2.1.2.1. „Градски или междуградски автобус“ означава превозно средство, съответстващо на определението, съдържащо се в параграф 2 от приложение I към Директива …/…/ЕО.

2.1.2.2. „Клас“ градски или междуградски автобуси означава превозни средства, принадлежащи към, някой от дефинираните в параграфи 2.1.1 и 2.1.2 от приложение I към Директива 2001/85/ЕО класове.

2.1.2.3. „Съчленен градски или междуградски автобус“ означава превозно средство, съответстващо на определението, съдържащо се в параграф 2.1.3 от приложение I към Директива …/…/ЕО.

2.1.2.4. „Двуетажен градски или междуградски автобус“ означава превозно средство, съответстващо на определението, съдържащо се в точка 2.1.6 от приложение I към Директива …/…/ЕО“.

*Член 6*

Мерките, необходими за привеждането на настоящата директива в съответствие с техническия прогрес се приемат в съответствие с правилата, изложени в член 7, параграф 2.

*Член 7*

1. В своята работа Комисията бива подпомагана от Комитета за привеждане в съответствие с техническия прогрес, учреден по силата на член 13 от Директива 70/156/ЕИО (наричан по-нататък в текста „Комитетът“).

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат разпоредбите от членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО с вземане под внимание на разпоредбите от член 8 от същото решение.

Посоченият в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО период е три месеца.

3. Комитетът приема свой процедурен правилник.

*Член 8*

1. Държавите-членки приемат и публикуват необходимите законови, подзаконови и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива, преди 13 август 2003 г. Те незабавно информират Комисията за това.

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

▼B

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текстовете на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

*Член 9*

Настоящата директива влиза в сила в деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейските общности.*

*Член 10*

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

▼B

**СПИСЪК НА ПРИЛОЖЕНИЯТА**


Приложение I: Приложно поле, определения, заявление за типово одобрение на ЕО за превозно средство или типово одобрение на каросерия в качеството и на обособен технически възел, изменения на типа на превозното средство или каросерията, съответствие на производството и изисквания

Допълнение: Проверка на граничната стойност на статичното накланяне по изчислителен път

Приложение II: Документация за типовото одобрение на ЕО

Допълнение 1: Информационни документи

Раздел 1 на допълнение 1: Информационен документ за тип превозни средства

Раздел 2 на допълнение 1 Информационен документ за тип каросерии

Раздел 3 на допълнение 1: Информационен документ за тип превозни средства, оборудвани с каросерии, които са получили типово одобрение в качеството им на обособени технически възли

Допълнение 2 Сертификат за типово одобрение на ЕО

Раздел 1 на допълнение 2: Сертификат за типово одобрение на ЕО за тип превозни средства

Раздел 2 на допълнение 2: Сертификат за типово одобрение на ЕО за тип каросерии

Раздел 3 на допълнение 2: Сертификат за типово одобрение на ЕО за тип превозни средства, оборудвани с каросерии, които са получили типово одобрение в качеството им на обособени технически възли

Приложение III: Пояснителни схеми

Приложение IV: Якост на горната част на конструкцията

Допълнение 1: Изпитване за определяне на устойчивостта на преобръщане на окомплектованото превозно средство

Допълнение 2 Изпитване за определяне на устойчивостта на преобръщане на каросерията

Допълнение 3: Изпитване с махалообразен товар на секция от каросерията

Раздел1на допълнение 3: Изчисляване на общата енергия

Раздел 2 на допълнение 3: Изисквания по отношение на разпределението на основните енергопоглъщащи елементи на горната част на конструкцията

Допълнение 4: Проверка на якостта на горната част на конструкцията по изчислителен път

Приложение V: Указания относно измерването на силата на затваряне на вратите с механично задвижване

Приложение VI: Специални изисквания по отношение на превозните средства с капацитет за не повече от 22 пътника

Приложение VII: Изисквания по отношение на техническите приспособления, подпомагащи достъпа на лицата с ограничена подвижност

Приложение VIII: Специални изисквания по отношение на двуетажните превозни средства

Допълнение: Проходи

Приложение IX: Типово одобрение на ЕО на обособен технически възел и типово одобрение на ЕО на превозно средство, оборудвано с ·вече одобрена в качеството и на обособен технически възел каросерия

▼B

*ПРИЛОЖЕНИЕ I*

**ПРИЛОЖНО ПОЛЕ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО ЗА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ИЛИ ОДОБРЕНИЕ НА КАРОСЕРИЯ В КАЧЕСТВОТО И НА ОБОСОБЕН ТЕХНИЧЕСКИ ВЪЗЕЛ, ИЗМЕНЕНИЯ НА ТИПА НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО ИЛИ КОРПУСА, СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО И ИЗИСКВАНИЯ**

1. ПРИЛОЖНО ПОЛЕ

1.1. Настоящата директива се прилага по отношение на всяко едноетажно, двуетажно, твърдо или съчленено превозно средство от категория $M_2$ или $M_3$, както е дефинирано в приложение II, част A от Директива 70/156/ЕИО на Съвета.

1.2. Изискванията от настоящата директива, обаче, не се прилагат по отношение на следните превозни средства:

1.2.1. превозни средства, които се използват за охраняемо транспортиране, например на затворници,

1.2.2. превозни средства, специално предназначени за превоз на ранени или болни лица (болнични линейки),

1.2.3. извънпътни превозни средства,

1.2.4. превозни средства, специално предназначени за превоз на ученици до момента, в който настоящата директива бъде изменена в съответствие с изложените в член 7, параграф 2 правила.

1.3. Изискванията от настоящата директива се прилагат по отношение на следните превозни средства единствено до степента, до която те са съвместими с употребата и функциите, за които превозните средства са предназначени.

1.3.1. превозни средства, които са на разположение на органите на полицията, охраната и армията,

1.3.2. превозни средства, които притежават места за сядане, които могат да бъдат използвани единствено в състояние на покой, и които са предназначени за настаняване на не повече от осем седящи лица (без водача) в състояние на движение на превозните средства. Като примери за такива могат да се посочат мобилните библиотеки, мобилните църкви и мобилните медицински центрове. Пътуващите трябва да разполагат с възможност за точно идентифициране на седящите места, предназначени за ползване в състояние на движение на въпросните превозните средства.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

По смисъла на настоящата директива:

2.1. „превозно средство“ означава превозно средство от категория $M_2$ или $M_3$, както е дефинирано в приложение II, част A към Директива 70/156/ЕИО.

2.1.1. При превозните средства с капацитет за настаняване на повече от 22 пътници освен водача са налице три класа превозни средства:

2.1.1.1. „Клас I“: превозни средства, проектирани с обширни зони за правостоящи пътници с оглед на създаването на условия за често вътрешно придвижване на пътуващите.

▼B

2.1.1.2. „Клас II“: превозни средства, проектирани основно за превоз на седящи и предоставящи възможност за превоз на правостоящи пътници в прохода и/или в изолирани пространства, площта на които не е по-голяма от площта, заемана от две двойни седалки.

2.1.1.3. „Клас III“: превозни средства, предназначени изключително за превоз на седящи пътници.

Дадено превозно средство може да се счита за принадлежащо към повече от един клас. В подобни случаи превозното средство се подлага на изпитване по отношение на всеки от класовете, към които същото принадлежи.

2.1.2. При превозните средства с капацитет за настаняване на не повече от 22 пътници освен водача са налице два класа превозни средства:

2.1.2.1. „Клас A“: превозни средства, които могат да приемат правостоящи пътници; превозните средства от този клас разполагат със седалки и могат да приемат правостоящи пътници.

2.1.2.2. „Клас B“: превозни средства, които не могат да приемат правостоящи пътници; превозните средства от този клас не разполагат с възможност за настаняване на правостоящи пътници.

2.1.3. „Съчленено превозно средство“ означава превозно средство, което се състои от две или повече твърди секции със съчленен тип връзка между тях. Пътническите салони на отделните секции се съобщават по начин, който предполага възможност за свободно придвижване на пътниците между тях. Твърдите секции са свързани помежду си надеждно, като разделянето между тях може да се извърши единствено в рамките на операция, която предполага използването на средства, с каквито обикновено разполагат единствено техническите работилници.

2.1.3.1. „Двуетажно съчленено превозно средство“ означава превозно средство, което се състои от две или повече твърди секции със съчленен тип връзка между тях. Поне на единия от етажите, пътническите салони на отделните секции се съобщават по начин, който предполага възможност за свободно придвижване на пътниците между тях. Твърдите секции са свързани помежду си надеждно, като разделянето между тях може да се извърши единствено в рамките на операция, която предполага използването на средства, с каквито обикновено разполагат единствено технически оборудваните работилници.

2.1.4. „Нископлатформен автобус“ означава превозно средство от клас I, II или A, в което най-малко 35 % от предвиденото за правостоящи пътници пространство (в предната секция в случаите на съчленени превозни средства, или на долния етаж в случаите на двуетажни превозни средства) образува зона без стъпала и която осигурява достъп към поне една врата за пътници.

2.1.5. „Каросерия“ означава обособен технически възел, както е дефинирано в член 2 от Директива 70/156/ЕИО, включващ цялото специално вътрешно и външно оборудване на превозното средство.

2.1.6. „Двуетажно превозно средство“ означава превозно средство, в което предвидените за настаняване на пътниците пространства са конфигурирани, поне в една от неговите части, под формата на две разположени едно над друго нива, което не предвижда възможност за приемане на правостоящи пътници на горния етаж.

2.2. „определения за тип (типове)“:

▼B

2.2.1. „тип превозни средства“ означава превозни средства, които не се различават помежду си по отношение на следните свои основни характеристики:

— производител на каросерията,

— производител на шасито,

— брой на пътниците, които могат да бъдат настанени в превозното средство: (повече от 22) или (по-малко от 22),

— изпълнение на каросерията (едно/двуетажна, съчленена, нископлатформена),

— тип на каросерията, ако същата е бил типово одобрена като обособен технически възел.

2.2.2. „тип на каросерията“ по смисъла на типовото одобрениекато обособен технически възел означава категория каросерии, които не се различават помежду си по отношение на следните свои основни характеристики:

— производител на каросерията,

— брой на пътниците, които могат да бъдат настанени в превозното средство: (> 22) или (≤ 22),

— изпълнение на каросерията (едно/двуетажна, съчленена, нископлатформена),

— маса на напълно окомплектованата каросерия на превозното средство, при допустимо отклонение 10 %,

— специфицирани типове превозни средства, на които може да бъдат инсталирани каросерии от въпросния тип.

2.3. „одобрение на превозно средство или обособен технически възел“ означава одобряването на типа на превозното средство, или на типа на каросерията, както е дефинирано в точка 2.2 от настоящото приложение, по отношение на посочените в настоящата директива конструктивни характеристики.

2.4. „горна част на конструкцията“ означава онази част от каросерията, която допринася за увеличаването на якостта на превозното средство в случай на преобръщане.

2.5. „врата за пътници“ означава врата, предназначена да бъде използвана от пътниците в нормални обстоятелства, когато водачът заема седящо положение.

2.6. „двойна врата“ означава врата, която дава възможност за достъп до превозното средство чрез двоен, или еквивалент на двоен, проход.

2.7. „плъзгаща се врата“ означава врата, която може да бъде отваряна или затваряна посредством плъзгането и върху една или няколко праволинейна или почти праволинейна релса.

2.8. „аварийна врата“ означава врата, предназначена да бъде ползвана от пътниците за излизане от превозното средство само в изключителни случаи, например в аварийни обстоятелства.

2.9. „авариен прозорец“ означава прозорец, който може да не бъде остъклен, предназначен да бъде ползван от пътниците за излизане от превозното средство само в аварийни обстоятелства.

▼B

2.10. „двоен или многослоен прозорец“ означава прозорец за напускане на превозното средство в аварийни обстоятелства който, при подразделянето му на две или повече части с помощта на въображаема(и) вертикална(и) линия(и) (или равнина(и)), оформя две или съответно, повече от две, части, всяка от които, по размери и начин за осигуряване на достъп, удовлетворява изискванията, прилагани по отношение на обикновените аварийни прозорци.

2.11. „авариен люк“ означава разположен в покрива или пода на превозното средство отвор, предназначен за ползване от пътниците за излизане от превозното средство единствено в аварийни обстоятелства.

2.12. „авариен изход“ означава аварийна врата, авариен прозорец или авариен люк.

2.13. „изход“ означава врата за пътници, междуетажна стълба, полустълба или авариен изход.

2.14. „под или платформа“ означава онази част от каросерията на превозното средство, чиято горна повърхност служи като опора за правостоящите пътници, краката на седящите пътници и водача и членовете на екипажа на превозното средство, и може да служи като опора за закрепването на седалките.

2.15. „проход“ означава пространството, осигуряващо достъпа на пътниците от всяко място за сядане или ред от места за сядане до всяко друго място за сядане или ред от места за сядане, или до всеки свързващ участък от или до всяка врата за пътници или междуетажна стълба и всяко предназначено за заемане от правостоящи пътници пространство; същият не включва:

2.15.1. пространството, излизащо на до 300 mm пред всяка седалка, освен в случаите на странично разположена седалка, монтирана над кожуха на колелото на превозното средство, в които случаи това разстояние може да бъде намалено до 225 mm.

2.15.2. пространството над повърхността на стъпало или стълба, или

2.15.3. всяко пространство, което осигурява достъп до не повече от една седалка или ред от седалки, или двойка или ред от обърнати с лице една към друга напречни седалки.

2.16. „свързващ участък“ означава пространството, което при влизане в превозното средство лежи между вратата за пътници и външния край на най-горното стъпало (края на прохода), междуетажната стълба или полустълбата. Когато около вратата няма стъпала, участъкът, който се разглежда като свързващ участък се определя в съответствие с точка 7.7.1 като простиращ се на разстояние 300 mm от началното положение на вътрешната повърхност на двойния панел.

2.17. „отделение за водача“ означава пространството, предназначено изключително за ползване от водача на превозното средство, с изключение на случаите с аварийни обстоятелства, което включва седалката за водача, кормилното колело, органите за управление, инструментите и другите устройства, необходими за управлението или обслужването на превозното средство.

2.18. „маса на превозното средство в състояние за експлоатация“ означава масата, дефинирана в точка 2.5 от приложение I към Директива 97/27/ЕО.

2.19. „технически допустима максимална маса на превозното средство в натоварено състояние“ — (M)′ означава масата, дефинирана в точка 2.6 от приложение I към Директива 97/27/ЕО.

2.20. „пътник“ означава лице, различно от водача или членовете на екипажа на превозното средство.

▼B

2.21. „пътник с ограничена подвижност“ може да бъде всяко от лицата, които срещат затруднения във връзка с използването на обществения транспорт, например инвалидите (включително лицата с нарушения на сетивните възприятия и интелектуалните способности и ползвателите на инвалидни колички), лицата с дефекти на крайниците, хората с прекалено малък ръст, натоварените с обемист багаж пътници, възрастните хора, бременните жени, хората придвижващи колички за пазаруване и придружените от деца лица (включително деца в детски колички).

2.22. „ползвател на инвалидна количка“ означава лице, което поради недъгавост или инвалидност използва инвалидна количка за целите на своето придвижване.

2.23. „член на екипажа“ означава лице, на което е възложено да изпълнява ролята на резервен водач или помощник на водача на превозното средство.

2.24. „пътнически салон“ означава пространството, предназначено за ползване от пътниците с изключение на пространствата, заемани от стационарни помещения, например барчета, кухнички, тоалетни помещения или камери за съхранение на багаж/стоки.

2.25. „врата за пътници с механично задвижване“ означава врата за пътници, която се задвижва изключително чрез немускулна енергия, отварянето и затварянето на която, ако не автоматично, се регулира поне дистанционно от водача или някой от членовете на екипажа на превозното средство.

2.26. „автоматична врата за пътници“ означава механично задвижвана врата за пътници, която може да се отваря (без участието на органите за управление в аварийни обстоятелства) само чрез задействане на някой от органите за управление от страна на пътник и след активиране на органите за управление от страна на водача, последващото затваряне на която се извършва автоматично.

2.27. „осигурително устройство против самопотегляне“ означава автоматично устройство, което предотвратява нарушаването на стационарното положение на превозното средство.

2.28. „задвижвана от водача врата за пътници“ означава врата за пътници, която обикновено се отваря и затваря от водача на превозното средство.

2.29. „седалка за ползване с предимство“ означава седалка с допълнително пространство, предназначена за пътници с ограничена подвижност, която е специално маркирана за въпросното предназначение.

2.30. „приспособление за подпомагане на качването“ означава приспособление, което улеснява достъпа на инвалидните колички до превозните средства, например подемник, система за накланяне и др.

2.31. „система за накланяне“ означава система, която накланя или повдига изцяло или частично каросерията на превозното средство спрямо нормалното положение при пътуване.

2.32. „подемник“ означава приспособление или система с платформа, което може да се повдига или спуска с оглед на прехвърлянето на пътниците от пода на пътническия салон до пътното платно или тротоара.

2.33. „рампа“ означава приспособление за по-лесно преодоляване на разликата във височините между пода на пътническия салон и пътното платно или тротоара.

▼B

2.34. „преносима рампа“ означава рампа, която може да бъде отделена от конструкцията на превозното средство и разположена от водача или някой от членовете на екипажа на превозното средство.

2.35. „разглобяема седалка“ означава седалка, която може да бъде отделена без затруднения от превозното средство.

2.36. „предна част“ и „задна част“ означават съответно предната и задната част на превозното средство в зависимост от нормалната посока на неговото движение, които служат като основа за интерпретиране на други понятия като „напред“, „най-отпред“, „назад“ и „най-отзад“ и т.н.

2.37. „междуетажна стълба“ означава стълба, която осигурява възможност за връзка между горния и долния етаж на превозното средство.

2.38. „обособено отделение“ означава пространство в превозното средство, което може да се заема от пътници или членове на екипажа в процеса на движение на превозното средство, и което е отделено от което и да било друго предназначено за пътниците или екипажа отделение, освен ако естеството на преградната стена не осигурява на пътниците възможност за наблюдение на съседното отделение, което е свързано чрез проход без врати.

2.39. „полустълба“ означава стълба, която изхожда от горния етаж на превозното средство и завършва с аварийна врата.

3. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО ЗА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ИЛИ ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА КАРОСЕРИЯ В КАЧЕСТВОТО И НА ОБОСОБЕН ТЕХНИЧЕСКИ ВЪЗЕЛ

3.1. Заявлението за типово одобрение на ЕО за превозно средство, типово одобрение на ЕО за обособен технически възел или типово одобрение на ЕО за превозно средство, оборудвано с вече получила типово одобрение на ЕО като обособен технически възел каросерия, в съответствие с член 3, параграф 4 от Директива 70/156/ЕИО, за тип превозни средства, тип каросерии или тип превозни средства, оборудвани с вече одобрени в качеството им на обособени технически възли каросерии, по отношение на специалните изисквания, отнасящи се до използваните за превоз на пътници превозни средства с повече от осем места за сядане без мястото на водача, се подава от съответния техен производител.

3.2. В случаите, когато се подава заявление за типово одобрение на ЕО за превозни средства, изработени чрез окомплектоване на шасита с типово одобрени каросерии, под производител в горния смисъл на думата се възприема съответния монтажен завод.

3.3. Образецът на информационния документ се съдържа в допълнение 1 от приложение II:

Раздел 1 от допълнение 1: за типове превозни средства,

Раздел 2 от допълнение 1: за типове каросерии, и

Раздел 3 от допълнение 1: за типове превозни средства, оборудвани с вече одобрени в качеството им на обособени технически възли каросерии

3.4. На техническата служба, отговаряща за провеждането на изпитванията за целите на предоставянето на типовото одобряване, се предоставя превозно средство или каросерия, представително/представителна за подлежащия на одобрениетип и окомплектовано/окомплектована с необходимото специално оборудване.

4. ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО ЗА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО

▼B

4.1. Типовото одобрение на ЕО в съответствие с член 4, параграф 3 от Директива 70/156/ЕИО се предоставя, ако са удовлетворени съответните изисквания.

4.2. Образецът на сертификата за типово одобрение на ЕО се съдържа в приложение II, допълнение 2:

Раздел 1 от допълнение 2: за типове превозни средства,

Раздел 2 от допълнение 2: за типове каросерии, и

Раздел 3 от допълнение 2: за типове превозни средства, оборудвани с вече одобрени в качеството им на обособени технически възли каросерии

4.3. На всеки одобрен тип превозни средства или каросерии се предоставя номер на типовото одобрение в съответствие с приложение VII към Директива 70/156/ЕИО. Дадена държава-членка не може да предоставя същия номер на други типове превозни средства или други типове каросерии.

4.4. *Маркировки*

4.4.1. В случаите на одобрени в качеството им на обособени технически възли каросерии, последните трябва да притежават следните маркировки:

4.4.1.1. Търговската марка или търговското наименование на производителя на каросериите,

4.4.1.2. описание на дейността на производителя,

4.4.1.3. номера на типовото одобрение на ЕО, посочен в точка 4.3,

4.4.2. Тези маркировки трябва да бъдат ясно четливи и незаличими, дори когато каросерията е инсталирана на съответното превозно средство.

5. ИЗМЕНЕНИЯ НА ТИПА И КОРЕКЦИИ НА ТИПОВИТЕ ОДОБРЕНИЯ

5.1. При внасяне на изменения в типа на превозните средства или типа на каросериите, одобрени в съответствие с настоящата директива, се прилагат разпоредбите от член 5 от Директива 70/156/ЕИО.

6. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

Мерките за осигуряване на съответствието на производството се приемат в съответствие с разпоредбите, определени в член 10 от Директива 70/156/ЕИО.

7. ИЗИСКВАНИЯ

7.1. *Обща информация*

7.1.1. Освен ако не е посочено друго, всички измервания трябва да се извършат при маса на превозното средство, съответстваща на масата в неговото състояние за експлоатация, и когато същото е разположено върху равна и хоризонтална повърхност при нормални за неговото управление условия на околната среда. В случаите на одобрениена каросерии в качеството им на обособени технически възли, положението на каросерията по отношение на равната хоризонтална повърхност се определя от съответния производител.

▼B

7.1.2. В случаите, когато по отношение на превозните средства с механично окачване настоящата директива поставя изискване за хоризонталност или разположение под конкретен ъгъл на дадена повърхност в превозното средство, когато масата на превозното средство съответства на неговата маса в състояние за експлоатация, наклонът на съответната повърхност може да превиши зададения ъгъл, когато превозното средство е с маса, съответстваща на неговата маса в състояние за експлоатация, при условие че въпросното изискване е удовлетворено когато превозното средство е в състоянието на натовареност, обявено от производителя. Ако превозното средство е оборудвано със система за накланяне, същата не трябва да бъде задействана.

7.2. *Налична площ за пътниците*

7.2.1. Общата свободна площ $S_o$, която е на разположение на пътниците, се изчислява като от общата площ на пода на превозното средство се извади:

7.2.1.1. площта на отделението за водача;

7.2.1.2. площта, заемана от стъпалата около вратите и площта, заемана от всяко друго стъпало с дълбочина по-малка от 300 мм, както и площта, която се покрива при отварянето и затварянето на вратата и нейния механизъм;

7.2.1.3. площта, заемана от всяка част, вертикалният просвет над която, измерен спрямо нивото на пода, е по-малък от 1 350 mm, като не се вземат под внимание допустимите изпъкналости, посочени в точки 7.7.8.6.3 и 7.7.8.6.4. В случаите на превозни средства от класове A и B това разстояние може да се намали до 1 200 mm;

7.2.1.4. площта, заемана от всяка част на превозното средство, достъпът на пътуващите до която е възпрепятстван, както е описано в точка 7.9.4;

7.2.1.5. площта на всяко изключително предназначено за превоз на стоки или багаж пространство, до което пътуващите нямат достъп;

7.2.1.6. площта, необходима за осигуряването на достатъчна свобода на действие за целите на обслужването;

7.2.1.7. подовото пространство, заемано от стълбите, полустълбите, междуетажните стълби или повърхността на стъпалата.

7.2.2. Площта на пространството $S_1$, което е на разположение на правостоящите пътници, се изчислява като от $S_0$ се извадят:

7.2.2.1. площта, заемана от всички подови части, чиито наклон надхвърля максимално допустимите стойности, посочени в точка 7.7.6;

7.2.2.2. площта, заемана от всички части, до които правостоящите пътници нямат достъп, когато всички места за сядане са заети – с изключение на сгъваемите седалки;

7.2.2.3. площта, заемана от всички части, височината на свободното пространство над които над подовата повърхност е по-малка от височината на прохода, посочена в точка 7.7.5.1 (ръкохватките не трябва да бъдат вземани под внимание в цитирания смисъл);

7.2.2.4. площта на пространството пред напречната вертикална равнина, преминаваща през центъра на седящата повърхност на седалката на водача (когато последната е в крайно задно положение);

▼B

7.2.2.5. площта на пространството на 300 mm пред всички седалки, с изключение на сгъваемите седалки, освен когато става дума за странично разположена седалка, монтирана над кожуха на колелото на превозното средство, в който случай въпросното разстояние може да бъде намалено до 225 mm. За случаите на разполагане на седалките с възможност за преаранжиране четете точка 7.2.4;

7.2.2.6. всяка повърхност, която не се изключва от разпоредбите на точки 7.2.2.1 — 7.2.2.5 по-горе, върху която е невъзможно разполагането на правоъгълник с размери 400 mm × 300 mm;

7.2.2.7. при превозните средства от клас II, площта на пространството, в което не се допускат правостоящи пътници;

7.2.2.8. при двуетажните превозни средства, площта на всяко пространство на горния етаж;

7.7.2.9. площта, заемана от инвалидна количка (инвалидни колички), когато същата (същите) се заема (заемат) от своя ползвател (своите ползватели), четете точка 7.2.4.

7.2.3. Превозното средство трябва да разполага с известен брой (P) места за сядане, различни от сгъваеми седалки, които удовлетворяват изискванията от точка 7.7.8. Ако превозното средство принадлежи на клас I, II или A, броят на седящите места на всеки етаж трябва да бъде поне равен на квадратурата на пода на съответния етаж, която е на разположение на пътниците и екипажа (ако такъв има), закръглена до най-близкото цяло число в посока надолу; тази величина, при превозните средства от клас I, с изключение на горния етаж, може да бъде намалена с 10 %.

7.2.4. В случаите на разполагане на седалките с възможност за преаранжиране на същите, площта на предоставеното на разположение на правостоящите пътници пространство ($S_1$) и разпоредбите от точка 7.3 се определят за всяко от посочените по-долу условия в зависимост от конкретната целесъобразност:

7.2.4.1. пълна заетост на всички възможни места за сядане, последвано от заемане на останалото пространство от правостоящи пътници и, ако остава място, заемане на предназначеното за инвалидни колички пространство;

7.2.4.2. пълна заетост на цялото възможно пространство за правостоящи пътници, последвано от заемане на останалите места за сядане и, ако остава място, заемане на предназначеното за инвалидни колички пространство;

7.2.4.3. пълна заетост на цялото предназначено за инвалидни колички пространство, последвано от заемане на останалото пространство от правостоящи пътници и, ако остава място, заемане на останалите места за сядане.

7.3. *Маркировки върху превозните средства*

7.3.1. От вътрешната страна и в близост до предната му врата, върху превозното средство трябва да бъде нанесена ясна и добре видима маркировка, състояща се от букви или пиктограми с височина не по-малка от 15 mm, и цифри с височина не по-малка от 25 mm, съдържаща информация за:

7.3.1.1. максималния брой места за сядане, за които превозното средство е проектирано;

▼B

7.3.1.2. максималния брой места за правостоящи пътници, за които превозното средство е проектирано;

7.3.1.3. максималния брой инвалидни колички, ако изобщо става дума за такива, за които превозното средство е проектирано.

7.3.2. Ако дадено превозно средство е проектирано с възможност за промяна на броя на седящите места, пространството за заемане от правостоящи пътници и броя на приеманите инвалидни колички, изискванията от точка 7.3.1 се прилагат по отношение на всеки максимален капацитет на седящите места и съответстващия му брой инвалидни колички и правостоящи пътници.

7.3.3. В отделението на водача трябва да се осигури място за нанасяне на маркировка, по начин който прави същата добре видима за водача, състояща се от букви или пиктограми с височина не по-малка от 10 mm, и цифри с височина не по-малка от 12 mm, съдържаща информация за:

7.3.3.1. масата на багажа, който може да бъде превозван когато превозното средство е поело максимално възможния брой пътници и екипаж, и когато не е превишена технически допустимата максимална маса на превозното средство или допустимата маса за всяка от осите. Масата на багажа се отнася до:

7.3.3.1.1. багажа в багажното отделение (маса B, точка 7.4.3.3.1 от приложение I към Директива 97/27/ЕО);

7.3.3.1.2. багажа върху покрива, ако последният е оборудван за превоз на багаж (маса BX, точка 7.4.3.3.1 от приложение I към Директива 92/27/ЕО).

7.4. *Изпитване за определяне на стабилността*

7.4.1. Стабилността на превозното средство трябва да бъде такава, че точката, в която настъпва преобръщането на превозното средство, да не бъде прехвърлена, когато повърхността, върху която превозното средство стои, бъде наклонена последователно в двете посоки под ъгъл 28 градус спрямо хоризонталната плоскост.

7.4.2. За целите на горе цитираното изпитване, масата на превозното средство трябва да съответства на стойността в състояние за експлоатация, така както е описано в точка 2.18, като освен това:

7.4.2.1. Върху всяко предназначено за седящ пътник място се постави товар Q (както е дефинирано в точка 7.4.3.3.1, приложение I към Директива 97/27/ЕО). Ако превозното средство е проектирано за настаняване на правостоящи пътници или в състава на екипажа му влиза не-седящо лице, центровете на тежестта на заместващите ги товари Q, или 75 kg, трябва да бъдат равномерно разпределен върху пространствата заемани, съответно, от правостоящите пътници, и не-седящия член на екипажа, на височина 875 mm. Когато превозното средство е проектирано за превоз на багаж върху покрива, към покрива се прикрепва представителна за въпросния багаж равномерно разпределена маса (BX) с величина, не по-малка от обявената от производителя стойност, в съответствие с точка 7.4.3.3.1 от приложение I към Директива 97/27/ЕО.

▼B

7.4.2.2. Ако превозното средство разполага с възможност за промяна на броя на седящите места, капацитета за настаняване на правостоящи пътници или е проектирано за превоз на една или повече от една инвалидни колички, по отношение на всяко пространство от пътническия салон, в което могат да се извършват такива промени, описаните в точка 7.4.2.1 товари трябва да бъдат равни на най-голямата от следните стойности:

масата, представителна за броя на седящите пътници, които могат да бъдат настанени в съответното пространство, включително масата на разглобяемите седалки, или

масата, представителна за броя на правостоящите пътници, които могат да заемат съответното пространство; или

масата на инвалидните колички и техните ползватели, които могат да заемат съответното пространство при обща маса 250 kg за всяка количка, разположена на височина 500 mm над подовата повърхност в средата на всяко предназначено за инвалидна количка място; или

масата на седящите пътници, правостоящите пътници и ползвателите на инвалидни колички, които могат да заемат съответното пространство, и която и да било комбинация от същите.

7.4.3. Височината на всяко стъпало, предназначено да предотврати страничното плъзгане на колело на превозното средство, когато последното е разположено върху стенд за изпитване на устойчивостта на накланяне, трябва да бъде не по-голяма от две трети от разстоянието между повърхността, върху която превозното средство стои преди накланянето, и онази част от джантата на въпросното колело, която се намира най-близо до повърхността, когато превозното средство е натоварено в съответствие с точка 7.4.2.

7.4.4. В хода на изпитването не трябва да има части от превозното средство, които да влизат в контакт помежду си, ако същите не трябва да правят това в нормални експлоатационни условия, както и части, претърпяващи увреждане или изместване спрямо обичайното си положение.

7.4.5. Друг вариант за демонстриране на устойчивостта на превозното средство срещу преобръщане при описаните в точки 7.4.1 и 7.4.2 условия предполага прилагането на изчислителен метод. При извършването на подобни изчисления под внимание трябва да се вземат следните параметри:

7.4.5.1. масите и размерите;

7.4.5.2. височината на разполагане на центъра на тежестта;

7.4.5.3. пружинните константи;

7.4.5.4. вертикалните и хоризонталните стойности на гумите;

7.4.5.5. характеристиките на регулатора на въздушното налягане във пневматичните ресори;

7.4.5.6. положението на центъра на моментите;

7.4.5.7. съпротивлението на усукване на каросерията.

Описание на изчислителния метод се съдържа в допълнение 1 към настоящото приложение.

▼B

7.5. *Защита срещу възпламеняване*

7.5.1. Отделение на двигателя

7.5.1.1. За изработката на отделението на двигателя не трябва да се използват лесно възпламеними звукоизолиращи материали или материали, които са податливи на импрегниране с гориво, масло или друг горлив материал, освен ако съответните материали не са обвити с непроницаемо покритие.

7.5.1.2. Трябва да се вземат предпазни мерки, било под формата на подходящо конфигуриране на отделението на двигателя, било чрез осигуряване на дренажни отвори, за предотвратяване, доколкото това е възможно, на концентрирането на гориво, масло или други горливи материали в която и да било част от отделението на двигателя.

7.5.1.3. Между отделението на двигателя или който и да било друг източник на топлина (например устройства за поглъщане на енергията, освобождавана при продължително спускане на превозното средство по наклонена повърхност, т.е. забавители, или устройства за отопляване на вътрешността на каросерията, които обаче са различни от устройствата, работещи чрез циркулация на гореща вода) и останалата част на превозното средство трябва да се монтира разделяща преграда от топлоизолационен материал. Всички фиксиращи скоби, уплътнения и т.н., използвани съвместно с разделящата преграда, трябва да бъдат огнеустойчиви.

7.5.1.4. В пътническия салон може да се инсталира отоплителен уред, който функционира на принцип, различен от циркулацията на гореща вода, ако същият е поместен в кожух от материал, който е устойчив на генерираните от уреда температури, не емитира токсични газове и е разположен по начин, предотвратяващ евентуалния контакт на който и да било от пътниците с нагорещени повърхности.

7.5.2. Електрическо оборудване и електрическа верига

7.5.2.1. Всички кабели трябва да бъдат надеждно изолирани. Всички кабели и цялото електрическо оборудване трябва да понасят нивата на температурата и влажността, на които са изложени. Електрокомпонентите в отделението на двигателя трябва да бъдат обект на особено внимание във връзка с тяхната устойчивост спрямо температурите на околната среда и влиянието на всевъзможните външни замърсители.

7.5.2.2. Никой от използваните за конфигурирането на електрическата верига кабели не трябва да провежда ток, по-голям от допустимия за съответния кабел ток в светлината на особеностите на неговия монтаж и максималната стойност на температурата на околната среда.

7.5.2.3. Всяка електрическа верига, захранваща който и да било от компонентите на оборудването с изключение на стартера, веригата на запалителната уредба (принудително запалване), запалителните свещи, устройството за прекратяване на работата на двигателя, зарядната верига и заземителната връзка на акумулатора трябва да бъде снабдена със стопяем предпазител или автоматичен изключвател. За защитата на същите може да се използват обикновени предпазители или изключватели, ако номиналният им капацитет не е по-голям от 16 A.

▼B

7.5.2.4. Всички кабели трябва да бъдат надеждно защитени и здраво закрепени в предвиденото за тях положение, така че да не могат да бъдат повреждани при срязване, триене или прищипване.

7.5.2.5. Когато в една или няколко от електрическите вериги на превозното средство напрежението надхвърля 100 V RMS (средноквадратична стойност), всеки от полюсите на главното електрозахранване, който не е електрически свързан със земя, трябва да се съедини с ръчноуправляем изполиращ прекъсвач, който да може да прекъсва връзката на въпросните вериги с главното електрозахранване, и да бъде поместен във вътрешността на превозното средство по начин, при който водачът разполага с безпрепятствен достъп до него, при условие че въпросният изолиращ прекъсвач не може да изключва електрическите вериги, осигуряващи задължителното напрежение за външните светлини на превозното средство. Текстът на тази точка не се отнася до високоволтовите вериги на запалителната уредба и обособените вериги в отделните компоненти на оборудването на превозното средство.

7.5.2.6. Всички електрически кабели трябва да бъдат разположени така че никоя от частите им да не влиза в контакт с линиите на системата за подаването на горивото или който и да било от компонентите на изпускателната уредба, и да не бъде изложена на интензивно топлинно въздействие, освен ако не е осигурена подходяща специална изолация и защита, какъвто например е случаят със соленоидноуправляемите изпускателни клапи.

7.5.3. Акумулатори

7.5.3.1. Всички акумулатори трябва да бъдат надеждно монтирани и лесно-достъпни.

7.5.3.2. Акумулаторното отделение трябва да бъде отделено от пътническото отделение и отделението на водача и снабдено с отвеждащ към атмосферата вентилатор.

7.5.3.3. Клемите на акумулатора трябва да защитени срещу къси съединения.

7.5.4. Пожарогасители и средства за оказване на първа помощ

7.5.4.1. Трябва да се осигури свободно пространство за разполагане на един или няколко пожарогасителя, като поне единият от тях трябва да се намира в близост до отделението на водача. При превозните средства от класове A или B въпросното пространство трябва да бъде не по-малко от 8 кубически дециметра, а при класове I, II и III – не по-малко от 15 кубически дециметра.

7.5.4.2. Трябва да се осигури свободно пространство за разполагане на един или няколко комплекта със средства за оказване на първа помощ. Така осигуреното пространство трябва да бъде не по-малко от 7 кубически дециметра, а минималният му размер трябва да бъде не по-малък от 80 mm.

7.5.4.3. За пожарогасителите и комплектите със средствата за оказване на първа помощ може да се предвиди защита срещу кражби и вандализъм (например разполагане в обособени шкафчета или зад чупливо стъкло), при условие че местоположенията на цитираните средства са ясно обозначени и е предвидена възможност за безпрепятственото изваждане на същите при аварийни обстоятелства.

7.5.5. Материали

В радиус от 100 mm около изпускателната уредба или който и да било друг източник на топлина не трябва да има лесно възпламеними материали, освен ако последните са надеждно екранирани. При необходимост трябва да се предвиди възможност за изолиране с оглед на предотвратяването на контакта на маслото или другите лесно възпламеними материали с изпускателната уредба или останалите значими източници на топлина. По смисъла на настоящата точка, под лесно възпламеним материал се разбира всеки материал, който не би могъл да понесе вероятно очакваните за съответния участък температури.

▼B

7.6. *Изходи*

7.6.1. Брой на изходите

7.6.1.1. Минималният брой на вратите в превозното средство трябва да бъде 2, или две врати за пътници, или една врата за пътници и една аварийна врата. Необходимият минимален брой на вратите за пътници е както следва:

| Брой пътници | Брой на вратите за пътници | | |
|---|---|---|---|
| | Класове I и A | Клас II | Класове III и B |
| 9—45 | 1 | 1 | 1 |
| 46—70 | 2 | 1 | 1 |
| 71—100 | 3 | 2 | 1 |
| над 100 | 4 | 3 | 1 |

7.6.1.2. Минималният брой на вратите за пътници във всяка твърдата секция на съчлененитe превозни средства е 1, макар че въпросният брой трябва да бъде 2 когато става дума за предната секция на съчленено превозно средство от клас I.

7.6.1.3. По смисъла на настоящото изискване, врата за пътници, оборудвана с механично-задвижвана система за управление, не се счита за аварийна врата, освен ако същата може да се отваря ръчно без проблеми при задействане, ако това се е оказало необходимо, на предписания в точка 7.6.5.1 управляващ механизъм.

7.6.1.4. Минималният брой на изходите в превозното средство трябва да бъде такъв, че общият брой на изходите във всяко отделение да бъде както следва:

| Брой на пътниците и членовете на екипажа, предвиден за съответното отделение | Минимален общ брой на изходите |
|---|---|
| 1—8 | 2 |
| 9—16 | 3 |
| 17—30 | 4 |
| 31—45 | 5 |
| 46—60 | 6 |
| 61—75 | 7 |
| 76—90 | 8 |
| 91—110 | 9 |
| 111—130 | 10 |
| над 130 | 11 |

Аварийните люкове се разглеждат като само една бройка от горецитираните аварийни изходи.

7.6.1.5. Всяка твърда секция от съчлененитe превозни средства се възприема като отделно превозно средство за целите на определянето на минималния брой и положението на изходите, освен за случая на точка 7.6.2.4. Тоалетните помещения и кухненските боксове не се възприемат като обособени отделения във връзка с определянето на броя на аварийните изходи. На всяка твърда секция се присвоява определен брой пътници.

▼B

7.6.1.6. Двойните врати за пътници се разглеждат като еквивалентни на две врати, а двойните или многослойните прозорци – като еквивалентни на два аварийни прозореца.

7.6.1.7. Ако отделението на водача не осигурява достъп до пътническия салон чрез проход, удовлетворяващ което и да било от условията, описани в точка 7.7.5.1.1, трябва да бъдат изпълнени следните условия:

7.6.1.7.1. Отделението на водача трябва да притежава два изхода, които не трябва да се намират върху една и съща странична стена. Когато единият от изходите е прозорец, той трябва да удовлетворява изискванията по отношение на аварийните прозорци, съдържащи се в точки 7.6.3.1 и 7.6.8;

7.6.1.7.2. Допуска се разполагане на една или две седалки до седалката на водача за настаняване на допълнителни лица, в който случай двата упоменати в точка 7.6.1.7.1 изхода трябва да бъдат врати. Вратата за водача се възприема като аварийна врата за заемащите въпросните седалки, при условие че седалката на водача, кормилното колело, кожухът на двигателя, лостът за скоростите, механизмът за задействане на ръчната спирачка и т.н. не са непреодолима пречка за преминаването на пътниците. Предвидената за допълнителните лица врата се възприема като аварийна врата за водача. В отделението, в което се намира седалката на водача, могат да се разположат до пет допълнителни седалки, при условие че допълнителните седалки и пространството, предназначено за разполагане на допълнителните седалки, удовлетворяват всички изисквания от настоящата директива, и поне една от вратите, предоставящи достъп до пътническия салон, съответства на изискванията по отношение на аварийните врати, съдържащи се в точка 7.6.3.;

7.6.1.7.3. При описаните в точки 7.6.1.7.1 и 7.6.1.7.2 обстоятелства, предвидените за отделението на водача изходи не се възприемат като врати, наложени по смисъла на точки 7.6.1.1 — 7.6.1.2, нито като изходи, наложени по смисъла на точка 7.6.1.4, освен в случая, упоменат в точки 7.6.1.7.1 и 7.6.1.7.2. По отношение на такива изходи не се прилагат разпоредбите на точки 7.6.3 — 7.6.7, 7.7.1, 7.7.2 и 7.7.7.

7.6.1.8. Ако отделението на водача и съседно разположените до него седалки са достъпни откъм главното пътническо отделение чрез проход, който удовлетворява едно от условията, описани в точка 7.7.5.1.1, изход за целите на излизането от отделението на водача не се изисква.

7.6.1.9. Ако във връзка с обстоятелствата, описани в точка 7.6.1.8, е предвидена врата за водача или друг изход от отделението, въпросната врата или изход се възприема като изход за пътниците единствено ако:

7.6.1.9.1. не се налага напускащите отделението лица да се провират между кормилното колело и седалката на водача;

7.6.1.9.2. вратата или изходът удовлетворяват изискванията, отнасящи се до оразмеряването на аварийните врати, съдържащи се в точка 7.6.3.1.

7.6.1.10. Точки 7.6.1.8 и 7.6.1.9 не изключват възможността за наличие на врата или друга преграда между седалката на водача и пътническия салон, при условие че тази преграда може да се освобождава бързо от водача при аварийни обстоятелства. Вратата за водача в отделение, оборудвано с подобна преграда, не се възприема като изход за пътниците.

▼B

7.6.1.11. Освен аварийни врати и прозорци, в превозните средства от класове II, III и B се инсталират аварийни люкове. С такива може да бъдат снабдени и превозните средства от класове I и A. Минималният брой люкове е както следва:

| Брой пътници | Брой люкове |
|---|---|
| Не повече от 50 | 1 |
| Повече от 50 | 2 |

7.6.2. Разположение на изходите

Превозните средства с капацитет за повече от 22 пътника трябва да удовлетворяват посочените по-долу изисквания. Превозните средства с капацитет за не повече от 22 пътника може да удовлетворяват или посочените по-долу изисквания, или изискванията, съдържащи се в точка 1.2 от приложение VI.

7.6.2.1. Вратата (вратите) за пътници трябва да бъде (бъдат) разположена (разположени) върху онази страна на превозното средство, която се намира по-близо до периферията на пътя, при движение в регламентираната пътна лента в страната, в която предстои да бъде разрешена експлоатацията на превозното средство, като най-малко една от вратите трябва да се намира в предната половина на превозното средство. Това не изключва възможността от осигуряване на врата за ползване от пътници в инвалидни колички в задната част на превозното средство.

7.6.2.2. Две от упоменатите в точка 7.6.1.1 врати трябва да отстоят една от друга по начин, при който разстоянието между напречните вертикални равнини през центровете на техните лицеви повърхности е не по-малко от 40 % от общата дължина на пътническия салон. Ако едната от цитираните две врати представлява съставна част от двойна врата, измерването на въпросното разстояние се извършва върху двете възможно най-отдалечени една от друга врати.

7.6.2.3. Изходите трябва да бъдат разположени по начин, при който техният брой върху всяка от двете страни на превозното средство е приблизително еднакъв.

7.6.2.4. Трябва да се предвиди разполагането на поне един авариен изход върху задната или предната страна на превозното средство. По отношение на превозни средства от клас I и превозни средства, чиято задна страна е перманентно недостъпна откъм пътническия салон, това изискване се счита за удовлетворено при положение, че е осигурено наличие на авариен люк.

7.6.2.5. Намиращите се върху една и съща страна на превозното средство изходи трябва да бъдат подходящо разпределени по дължината на превозното средство.

7.6.2.6. Може да се предвиди врата за задната страна на превозното средство при условие че същата не е врата за пътници.

7.6.2.7. При наличие на аварийни люкове, същите трябва да бъдат разположени както следва: ако има само един люк, той трябва да бъде разположен в средната третина от превозното средство; ако люковете са два, същите трябва да отстоят на разстояние най-малко 2 метра, измерено между най-близко отстоящите точки от периферите на отворите им, разположени върху линия, успоредна на надлъжната ос на превозното средство.

7.6.3. Минимални размери на изходите

▼B

7.6.3.1. Различните видове изходи трябва да притежават следните минимални размери:

| | | | Клас I | Клас II и III | Бележки |
|---|---|---|---|---|---|
| Обслужваща врата | Отвор на вратата | Височина (mm) | 1 800 | 1 650 | — |
| | | Широчина (mm) | Единична врата: 650<br>Двойна врата: 1 200 | | Тези размери могат да бъдат намалени със 100 mm, когато измерването е направено на нивото на дръжките |
| Аварийна врата | | Височина (mm) | 1 250 | | — |
| | | Широчина (mm) | 550 | | |
| Авариен прозорец | Площ ($mm^2$) | | 400 000 | | Да е възможно изобразяването на правоъгълник с размери 500 mm × 700 mm в тази площ |
| Авариен прозорец, разположен на задната страна на превозното средство. Ако производителят не е предвидил авариен прозорец с минималните размери, предписани по-горе | | | Да е възможно изобразяването на правоъгълник с размери 350 m височина и 1 550 mm широчина на отвора на аварийния прозорец. Ъглите на четириъгълника могат да бъдат закръглени до радиус на изкривяване, който не превишава 250 mm. | | |
| Авариен люк | Отвор на люка | Площ ($мм^2$) | 400 000 | | Да е възможно изобразяването на правоъгълник с размери 500 mm × 700 mm в тази площ |

7.6.3.2. Превозните средства с капацитет за не повече от 22 пътника могат да удовлетворяват или изискванията, посочени в точка 7.6.3.1, или изискванията, съдържащи се в точка 1.1 от приложение VI.

7.6.4. Технически изисквания по отношение на всички врати за пътници

7.6.4.1. Всяка врата за пътници на превозно средство трябва да може да се отваря лесно отвътре и отвън в състояние на покой на превозното средство (и не непременно когато превозното средство е в движение). Това изискване, обаче, не трябва да се тълкува като изключващо възможността за заключване на вратата отвън, стига същата да може да се отваря безотказно отвътре във всички възможни случаи.

7.6.4.2. Всеки механизъм или устройство за отваряне на вратата отвън трябва да отстои на между 1 000 и 1 500 mm от пътното платно и на не повече от 500 mm от вратата. При превозните средства от класове I, II и III, всеки механизъм или устройство за отваряне на вратата отвътре трябва да отстои на между 1 000 и 1 500 mm от горната повърхност на пода или най-близко разположеното до механизма стъпало и на не повече от 500 mm от вратата. Това изискване не се отнася до разположените в зоната около водача механизми.

7.6.4.3. Всяка монолитна ръчно-управляема врата за пътници с шарнирно свързване трябва да бъде монтирана така че ако в отвореното си положение вратата влезе в контакт с неподвижен обект в процеса на движение на преден ход на превозното средство, същата да се затвори от само себе си.

▼B

7.6.4.4. Когато ръчно-управляемата врата за пътници е снабдена със самозатварящ механизъм, същият трябва да бъде двустъпален тип.

7.6.4.5. По вътрешната повърхност на вратата за пътници не трябва да има части, които биха закрили изцяло вътрешните стъпала в превозното средство при затваряне на вратата. Това не изключва възможността от наличие в стълбищната клетка, при затворено положение на вратата, на механизми за задействане на вратата или други прикрепени към вътрешната повърхност на вратата приспособления, стига същите да не оформят изпъкналости върху подовото пространство, където може да стоят пътниците. Въпросните механизми и приспособления не трябва да представляват опасност за пътуващите.

7.6.4.6. При недостатъчност на директното зрително възприятие трябва да се инсталират оптически или други средства, които да подпомагат водача при засичането от неговото седящо положение на наличието на пътници в непосредствена близост, отвътре или отвън, до всяка странично разположена врата за пътници, която не е автоматична врата за пътници. По отношение на вратите за пътници, разположени върху задната страна на превозните средства с капацитет за превоз на не повече от 22 пътника, това изискване е удовлетворено когато водачът е в състояние да засече наличието на лице с ръст 1.3 m, застанало на 1 метър зад превозното средство.

7.6.4.7. Всяка отваряща се навътре към превозното средство врата и нейният команден механизъм трябва да бъдат конструктивно изпълнени по начин, който изключва възможността от засягане на пътниците при движенията на вратата в нормални за превозното средство експлоатационни условия. В случай на необходимост могат да се монтират подходящи предпазни устройства.

7.6.4.8. Ако в съседство с врата на тоалетно помещение или друго вътрешно отделение има врата за пътници, последната трябва да бъде обезопасена срещу непреднамерено отваряне. Това изискване, обаче, не е в сила ако вратата се заключва автоматично когато превозното средство се движи със скорост по-голяма от 5 km/h.

7.6.4.9. При превозните средства с капацитет за не повече от 22 пътника, вратите за пътници на които се намират в задната част на превозните средства, крилата на вратите не трябва да се отварят на повече от 115° и по-малко от 85°, и в отворено положение, трябва да могат да се задържат автоматично в съответното положение. Това не изключва възможността от отмяна на тези граници и отваряне на вратата на по-голям от посочения ъгъл, когато това действие не крие опасности: например, при придвижване на заден ход към разположена на известна височина платформа с цел товарене, или когато се налага отваряне на вратите на 270° с цел оформяне на достатъчно свободно пространство зад превозното средство за товарни операции.

7.6.5. Допълнителни технически изисквания по отношение на вратите за пътници с механично задвижване

7.6.5.1. При аварийни обстоятелства, всяка врата за пътници с механично задвижване трябва да може, когато превозното средство е в покой (и не непременно когато превозното средство е в движение), да се отваря отвътре и, когато не е заключена, отвън, с помощта на командни механизми които, независимо от наличието или неналичието на електрозахранване:

7.6.5.1.1. отменят действието на всички останали механизми за задвижване на вратата;

7.6.5.1.2. в случаите на вътрешно разположени механизми, са монтирани върху, или в радиус от 300 mm, от вратата, на височина не по-малка от 1 600 mm над първото стъпало;

▼B

7.6.5.1.3. се виждат лесно и могат да бъдат ясно разпознати при приближаване към вратата и при заставане пред вратата, и ако служат като допълнение към обикновените механизми за отваряне на вратата, са ясно обозначени като предназначени за използване при аварийни обстоятелства;

7.6.5.1.4. могат да се задействат от едно лице, когато същото се намира непосредствено пред вратата;

7.6.5.1.5. предизвикват отварянето на вратата или създават условия за лесно ръчно отваряне на вратата;

7.6.5.1.6. могат да бъдат защитени чрез приспособления, които подлежат на отстраняване или строшаване без каквото и да било затруднение в случаите когато се налага задействане на механизмите в аварийни обстоятелства; начините за действие с аварийните механизми и начините за отстраняване на покриващите ги предпазни капаци трябва да бъдат сведени до знанието на водача чрез използване както на звукови, така и на визуални сигнални средства;

7.6.5.1.7. в случай, че е предвидено вратата да се задвижва от водача, и същата не съответства на изискванията от точка 7.6.5.6.2, след задействане на командните механизмите за целите на отваряне на вратата, и връщането на същите в нормалните им положения, вратата трябва да може да се затвори отново единствено, след като водачът задейства командния механизъм за нейното затваряне.

7.6.5.2. Може да се предвиди устройство, което да се задейства от водача на превозното средство от неговото седящо положение, което да дезактивира външните командни механизми за действие в аварийни обстоятелства с цел заключване на вратите за пътници отвън. В този случай, външните механизми ще бъдат реактивирани автоматично или при стартирането на двигателя, или преди достигането от превозното средство на скорост 20 km/h. Впоследствие, дезактивирането на външните командни механизми няма да протича автоматично, а само след нова намеса от страна на водача.

7.6.5.3. Всяка задвижвана от водача врата за пътници трябва да може да бъде задействана от водача от неговото седящо положение с помощта на командни механизми които, с изключение на крачно-управляемите механизми, трябва да бъдат ясно и отчетливо обозначени като такива.

7.6.5.4. Всяка механично-задвижвана врата за пътници трябва да активира устройство с визуална индикация, върху което от своето седящо положение водачът на превозното средство трябва да разполага с много добра видимост при всевъзможните условия на осветеност на околното пространство, сигнализиращо за наличие на недобре затворена врата. Сигналното устройство трябва да предупреждава винаги когато монолитната структура на вратата е в положение между напълно отвореното положение и положение, отстоящо на 30 mm от напълно затвореното положение. Едно и също сигнално устройство може да обслужва една или няколко врати. С подобен сигнализатор, обаче, не трябва да бъдат оборудвани разположените в предната половина на превозните средства врати за пътници, които не удовлетворяват изискванията от точки 7.6.5.6.1.1 и 7.6.5.6.1.2.

7.6.5.5. Когато водачът разполага с командни механизми за отваряне и затваряне на врата за пътници с механично задвижване, водачът трябва да може да сменя посоката на движението на вратата във всеки един момент от процеса на затаряне или отваряне на вратата.

7.6.5.6. Конструкцията и командната система на всяка врата за пътници с механично задвижване трябва да бъдат изпълнени по начин, който ограничава риска от нараняване на който и да било от пътниците или прихващането му от вратата при нейното затваряне.

7.6.5.6.1. Това изискване се счита за удовлетворено, ако са изпълнени следните две условия.

▼B

7.6.5.6.1.1. Според първото условие, когато при всяко затваряне на вратата, на всяка от посочените в приложение V измервателни точки съответства противодействаща на затварянето сила, не по-голяма от 150 N, вратата трябва да се отвори автоматично до крайното си положение и, с изключение на случаите на автоматични врати, да остане в отворено положение до задействането на затварящия команден механизъм. Измерването на въпросната сила може да се извърши по различни начини, стига същите да са приемливи за компетентния орган. Указания за това се съдържат в приложение V към настоящата директива. Максималната стойност на усилието може да превиши краткотрайно 150 N, при условие че не прескочи отвъд границата 300 N. Проверката на действието на отварящата система може да се извърши в рамките на изпитване с щанга с напречно сечение с височина 60 mm, ширина 30 mm и заобляне на ръбовете при радиус 5 mm.

7.6.5.6.1.2. Според второто условие, винаги когато при затварянето си дадена врата прихване ръката до китката или някои от пръстите на пътник:

7.6.5.6.1.2.1. вратата трябва да се отвори автоматично до крайното си положение и, с изключение на случаите на автоматични врати за пътници, да остане в отворено положение до задействането на затварящия команден механизъм,

7.6.5.6.1.2.2. ръката до китката или пръстите трябва да могат да се измъкнат лесно от хватката на вратата без риск от нараняване на пътника. Изпълнението на това изискване може да се провери с ръка, или с помощта на упоменатия в точка 7.6.5.6.1.1 изпитвателен прът, едностранно скосен по протежение на 300 mm от своята дължина, водещо до намаляване на дебелината му от 30 на 5 mm. Същият не трябва да се третира с лак, или да бъде смазван. Ако вратата прихване пръта, същият трябва да може да се измъкне лесно от нейната хватка,

7.6.5.6.1.2.3. вратата трябва да се задържи в положение, което дава възможност за безпрепятствено провиране на изпитвателен прът с напречно сечение с височина 60 mm, ширина 20 mm и заобляне на ръбовете при радиус 5 mm. Това положение трябва да отстои на не повече от 30 мм от напълно затвореното положение.

7.6.5.6.2. По отношение на предно разположени врати за пътници, изискването от точка 7.6.5.6 се счита за удовлетворено, ако съответната врата:

7.6.5.6.2.1. удовлетворява изискванията от точки 7.6.5.6.1.1 и 7.6.5.6.1.2,

7.6.5.6.2.2. е изпълнена с омекотени ръбове; същите, обаче, не трябва да бъдат омекотени до степен при която, при затваряне на вратата през провърения изпитвателен прът, упоменат в точка 7.6.5.6.1.1, монолитната конструкция на вратата да достигне напълно затвореното си положение.

7.6.5.7. Необходимо е да се осигури сигнализиращо устройство с визуална индикация, което да информира водача за всяко прекъсване на електрозахранването към вратите, в случаите когато превозното средство разполага с врата за пътници с механично задвижване, която може да остава затворена единствено при наличие на включено електрозахранване.

7.6.5.8. Ако има осигурително устройство срещу самопотегляне, същото трябва да се задейства само при скорости, по-малки от 5 km/h, и трябва да не може да работи при скорости над тази стойност.

7.6.5.9. Ако превозното средство не разполага с осигурително устройство срещу самопотегляне, водачът трябва да бъде предупреждаван по звуково-сигнализационен път за всяко евентуално нарушаване на стационарното положение на превозното средство при наличие на недобре затворена врата за пътници с механично задвижване. Звуковата сигнализация трябва да се задейства при скорости, по-големи от 5 км/час когато вратите удовлетворяват изискванията от точка 7.6.5.6.1.2.3.

▼B

7.6.6. Допълнителни технически изисквания по отношение на автоматичните врати за пътници

7.6.6.1. Привеждане в действие на механизмите за отваряне на вратата

7.6.6.1.1. С изключение на случаите, предвидени в точка 7.6.5.1, механизмите за отваряне на всяка автоматична врата за пътници трябва да могат да се привеждат в действие и изключват само от водача от неговата седалка.

7.6.6.1.2. Привеждането в действие и изключването може да бъде или пряко, с помощта на превключвател, или непряко, например чрез отваряне и затваряне на предната врата за пътници.

7.6.6.1.3. Привеждането в действие на механизмите за отваряне от водача трябва да се сигнализира отвътре, а когато отварянето на вратата става отвън, също и отвън на превозното средство; индикаторът (например, светващ бутон) трябва да се намира върху или в близост до онази врата, за която същият се отнася.

7.6.6.1.4. В случаите на пряко задействане на системата с помощта на превключвател, нейното функционално състояние трябва да бъде ясно сигнализирано на водача, например, чрез положението на превключвателя или чрез индикаторна лампичка или светващ бутон. Превключвателят трябва да разполага със специално обозначение и да бъде разположен по такъв начин, че да не може да бъде объркан с останалите органи за управление.

7.6.6.2. Отваряне на автоматичните врати за пътници

7.6.6.2.1. След привеждане в действие на механизмите за отваряне на вратата от водача, пътниците трябва да могат да отворят вратата по следния начин:

7.6.6.2.1.1. отвътре, например чрез натискане на бутон или преминаване през светлинна бариера, и

7.6.6.2.1.2. отвън, с изключение на случаите, в които вратата е предназначена за използване единствено като изход и е обозначена като такава, например, чрез натискане на светващ бутон, бутон разположен под светващ знак, или подобно устройство, снабдено с подходящи указания за действие.

7.6.6.2.2. При натискането на упоменатите в точка 7.6.6.2.1.1 бутони и използването на упоменатите в точка 7.7.9.1 средства за връзка с водача може да се подава сигнал, който се регистрира, и който, след привеждането в действие от страна на водача на механизмите за отваряне, осигурява отварянето на вратата.

7.6.6.3. Затваряне на автоматичните врати за пътници

7.6.6.3.1. След като дадена автоматична врата за пътници е била отворена, същата трябва да се затвори автоматично след изтичане на определения период от време. Ако в течение на въпросния период от време в превозното средство влезе или излезе пътник, предпазното приспособление (например, разположено върху пода контактно устройство, светлинна бариера или проход в едно направление) трябва да осигури достатъчен интервал от време до затварянето на вратата.

7.6.6.3.2. Ако пътникът влезе или излезе от превозното средство когато вратата се затваря, процесът на затварянето трябва да бъде преустановен автоматично и вратата трябва да се върне в отвореното си положение. Връщането може да се осигури чрез някое от предпазните приспособления, посочени в точка 7.6.6.3.1, или чрез някакво друго приспособление.

▼B

7.6.6.3.3. Врата, която се е затворила автоматично в съответствие с точка 7.6.6.3.1, трябва да може да бъде отворена отново от пътник в съответствие с точка 7.6.6.2; това не може да бъде изпълнено, когато водачът е изключил механизмите за отваряне.

7.6.6.3.4. След изключването от водача на механизмите за отварянето на автоматичните врати за пътници, отворените врати трябва да се затворят в съответствие с точки 7.6.6.3.1 — 7.6.6.3.2.

7.6.6.4. Отмяна на автоматичния процес на затваряне при вратите, обозначени като изпълняващи специални предназначения, например, за пътници с детски колички, пътници с ограничена подвижност и др.

7.6.6.4.1. Водачът трябва да може да отменя процеса на автоматично затваряне на вратата чрез задействане на специален команден механизъм. Пътниците трябва, също така, да могат да отменят процеса на автоматичното затваряне пряко, чрез натискане на специално предназначен за целта бутон.

7.6.6.4.2. Водачът трябва да получава сигнали за отмените на процеса на автоматичното затваряне на вратата, например, с помощта на визуално сигнално устройство.

7.6.6.4.3. Процесът на автоматичното затваряне на вратата във всички случаи трябва да се ре-активира само от водача.

7.6.6.4.4. Условията от точка 7.6.6.3 се отнасят до последващото затваряне на вратата.

7.6.7. Технически изисквания по отношение на аварийните врати

7.6.7.1. Аварийните врати трябва да могат да се отварят без затруднения отвътре и отвън когато превозното средство се намира в неподвижно състояние. Това изискване, обаче, не трябва да се тълкува като изключващо възможността от заключване на вратата отвън, при условие че същата би могла да се отвори във всички случаи отвътре с помощта на обичайния механизъм за отваряне.

7.6.7.2. Аварийните врати, когато същите се използват като такива, не трябва да притежават механичен тип задвижване, освен ако, след привеждането в действие на описания в точка 7.6.5.1 команден механизъм, и неговото връщане в нормалното му положение, вратите се затварят отново единствено след като, след всичките тези операции, водачът задейства механизма за затваряне. Освен това, вратите не трябва да бъдат плъзгащ се тип, освен в случаите на превозни средства с капацитет за не повече от 22 пътници. При тези превозни средства, ролята на аварийна врата може да се изпълнява от плъзгаща се врата, за която е доказано, че може да бъде отваряна без използване на инструменти след преден сблъсък в рамките на изпитването с преграда в съответствие с Директива 74/297/ЕИО.

7.6.7.3. Всеки механизъм или устройство за отваряне на аварийна врата отвън трябва да отстои на между 1 000 и 1 500 mm от пътното платно и на не повече от 500 mm от вратата. При превозните средства от класове I, II и III, всеки механизъм или устройство за отваряне на аварийната врата отвътре трябва да отстои на между 1 000 и 1 500 mm от горната повърхност на пода или най-близко разположеното до механизма стъпало, и на не повече от 500 mm от вратата. Това изискване не се отнася до разположените в зоната около водача механизми.

7.6.7.4. Връзките с превозното средство на монтираните отстрани върху него врати трябва да бъдат реализирани върху техния преден край, а вратите да се отварят навън. Допуска се използването на ремъци, вериги или други ограничаващи отварянето на вратите приспособления, при условие че те не възпрепятстват отварянето, и задържането в отворено положение, на вратата на ъгъл най-малко 100°. Отнасящото се до горепосочените 100° изискване не се прилага, ако на разположение има достатъчно средства, които гарантират свободния достъп до аварийната врата.

▼B

7.6.7.5. Аварийните врати трябва да бъдат обезопасени срещу непреднамерено отваряне. Това изискване, обаче, не се прилага, ако аварийната врата се затваря автоматично когато превозното средство се движи със скорост по-голяма от 5 km/h.

7.6.7.6. Всички аварийни врати трябва да бъдат снабдени със звукови сигнализатори, които да предупреждават водачите при недобро затваряне на вратите. Предупреждаващото устройство трябва да се задейства от движението на фиксатора или ръкохватката на вратата, а не от движението на самата врата.

7.6.8. Технически изисквания по отношение на аварийните прозорци

7.6.8.1. Всеки шарнирно свързан или магазинен тип авариен прозорец трябва да се отваря навън. При отварянето си, магазинните типове не трябва се отделят напълно от превозните средства. Принципът на действие на тези типове трябва да изключва напълно възможността от тяхното случайно отваряне.

7.6.8.2. Всеки авариен прозорец трябва:

7.6.8.2.1. или да може да се отваря лесно и бързо от вътрешната и външната страна на превозното средство с помощта на приспособление, признато от компетентния орган като удовлетворяващо,

7.6.8.2.2. или да бъде изработен от лесно чупливо обезопасяващо стъкло. Последното изискване изключва възможността от изработка на прозорците от ламинирано стъкло или пластмасови материали.

7.6.8.3. Всеки авариен прозорец, който може да се заключва отвън, трябва да бъде конструиран така че да може да се отваря по всяко време от вътрешната страна на превозното средство.

7.6.8.4. Ако аварийният прозорец принадлежи към тип, чиято подвижна връзка с превозното средство е разположена в горния му край, същият трябва да бъде снабден с подходящо приспособление за задържането му в неговото напълно отворено положение. Всеки шарнирно свързан авариен прозорец трябва да предоставя възможност за безпрепятствено преминаване от вътрешната към външната, или от външната към вътрешната страна на превозното средство.

7.6.8.5. Височината на долния край на разположения странично върху превозното средство авариен прозорец, измерена спрямо общото ниво на пода непосредствено под въпросния прозорец (с изключение на всевъзможните локални модификации, например, наличието на кожух на колело или картер на предавателната кутия) трябва да бъде не по-голяма от 1 200 mm или по-малка от 650 mm в случаите на шарнирно свързани аварийни прозорци, или по-малка от 500 mm в случаите на изработени от предназначено за разбиване стъкло прозорци.

Въпреки това, в случаите на шарнирно свързани аварийни прозорци, височината на долния край може да бъде намалена до не по-малко от 500 mm, при условие че на височина до 650 mm отворът на прозореца е снабден със защитно приспособление, което елиминира риска от изпадане на пътници извън превозното средство. Когато отворът на прозореца е снабден със защитно приспособление, размерът на отвора на прозореца над защитното приспособление трябва да бъде не по-малък от минималния предвиден за аварийните прозорци размер.

7.6.8.6. Всеки шарнирно свързан авариен прозорец, до който водачът не разполага с ясна видимост от положението на своята седалка, трябва да бъде снабден със звуково сигнализиращо устройство, което да предупреждава водача в случаите, когато прозорецът не е напълно затворен. Това устройство трябва да може да се задейства от фиксатора на прозореца, а не от движението на самия прозорец.

▼B

7.6.9. Технически изисквания по отношение на аварийните люкове

7.6.9.1. Всеки авариен люк трябва да се отваря и затваря по начин, който не възпрепятства свободното преминаване от вътрешната към външната и от външната към вътрешната страна на превозното средство.

7.6.9.2. Разположените върху покрива аварийни люкове могат да бъдат магазинни, шарнирно свързани или изработени от лесно чупливо обезопасяващо стъкло. Разположените върху пода люкове могат да бъдат шарнирно свързани или магазинни и трябва да бъдат снабдени със звуково сигнализиращо устройство, което да предупреждава водача, в случай, че люкът не е надеждно затворен. Това устройство трябва да може да се задейства от фиксатора на подово разположения авариен люк, а не от движението на самия люк. Подово разположените аварийни люкове трябва да бъдат обезопасени срещу непреднамерено отваряне. Това изискване, обаче, не се отнася до случаите, в които подово разположеният авариен люк се заключва автоматично когато превозното средство се движи със скорост по-голяма от 5 km/h.

7.6.9.3. При отварянето и затварянето си, люковете от магазинния тип не трябва да се отделят напълно от превозното средство, при което биха застрашили сигурността на останалите участници в пътното движение. Действието на магазинните аварийни люкове трябва да изключва напълно възможността от непреднамереното им отваряне. Оттласкването на подово разположените аварийни люкове трябва да става единствено в посока към пътническия салон.

7.6.9.4. Връзките на шарнирно свързаните аварийни люкове трябва да бъдат разположени или върху предния, или върху задния спрямо надлъжното направление на превозното средство край на люковете, като завъртането на капаците трябва да става на ъгъл не по-малък от 100°. Връзките на подово разположените шарнирно свързани аварийни люкове трябва да бъдат разположени откъм страната на пътническия салон.

7.6.9.5. Аварийните люкове трябва да могат да се отварят или снемат без затруднения както отвън, така и отвътре. Това изискване, обаче, не трябва да се тълкува като изключващо възможността от заключване на аварийния люк за целите на обезопасяването на превозното средство, когато в него няма никой, при условие че аварийният люк може да бъде отворен или снет във всички случаи отвътре с помощта на обичайните механизми за отваряне или снемане. В случаите на люкове, изработени от предназначени за лесно разрушаване материали, в съседство с люка трябва да има леснодостъпно за лицата във вътрешността на превозното средство приспособление, с което материалът на люка да бъде разрушен.

7.6.10. Технически изисквания по отношение на подвижните стъпала

Подвижните стъпала, ако такива са инсталирани, трябва да съответстват на следните изисквания:

7.6.10.1. прибирането или изнасянето на стъпалата може да става едновременно със затварянето или отварянето на съответната врата за пътници или аварийна врата;

7.6.10.2. при затворено положение на вратата не трябва да има части от подвижните стъпала, които да излизат на повече от 10 мм отвъд линията на най-близко разположената част от каросерията на превозното средство;

7.6.10.3. при отворено положение на вратата и изнесени стъпала, площта трябва да съответства на изискванията от точка 7.7.7 от настоящото приложение;

7.6.10.4. в случаите на механично задвижвано стъпало, превозното средство не трябва да може да тръгва от място с помощта на собствения си двигател, когато стъпалото е изнесено. В случаите на ръчно регулируемо стъпало, трябва да има звуков сигнализатор, който да предупреждава водача, когато стъпалото не е напълно прибрано;

▼B

7.6.10.5. притежаващите механично задвижване подвижни стъпала не трябва да могат да се изнасят когато превозните средства са в движение. При неизправности на устройството за задействане на стъпалото, последното трябва да се прибере и да остане в това си положение. В същото време, подобни неизправности или евентуалното повреждане или закриване на стъпалото не трябва да затормозяват действието на съответната врата;

7.6.10.6. ако даден пътник стои върху механично-задвижваното подвижно стъпало, съответната врата трябва да не може да се затвори. Удовлетворяването на това изискване се проверява чрез разполагане на товар с маса 15 килограма, съответстваща на теглото на малко дете, в средата на съответното стъпало. Това изискване не се отнася до намиращите се в непосредственото полезрение на водача врати;

7.6.10.7. движението на подвижното стъпало не трябва да се явява причина за нанасянето на телесни повреди на пътниците или лицата, чакащи по автобусните спирки;

7.6.10.8. предните и задните ъгли на подвижните стъпала трябва да бъдат заоблени при радиус, не по-малък от 5 mm; ръбовете трябва да бъдат заоблени при радиус, не по-малък от 2.5 mm;

7.6.10.9. когато вратата за пътниците е отворена, подвижното стъпало трябва да бъде надеждно застопорено в изнесеното си положение. При разполагането в средата на стъпалото на товар с маса 136 kg, когато става дума за единично стъпало, и 272 kg, когато става дума за двойно стъпало, отклонението на стъпалото в която и да е точка не трябва да бъде по-голямо от 10 mm.

7.6.11. Надписи

7.6.11.1. Всеки авариен изход, откъм вътрешната и откъм външната страна на превозното средство, трябва да бъде обозначен със следния надпис, в зависимост от езика на съответната страна:

„Emergency exit“

„Issue de secours“

„Salida de emergencia“

„Nødudgang“

„Notausstieg“

„Έξοδος κινδύνου“

„Uscita di sicurezza“

„Nooduitgang“

„Saida de emergência“

„Hätäuloskäynti“

„Nödutgång“

▼M1

„Авариен изход“

„Ieşire de siguranţă“

▼M2

„Izlaz u slučaju opasnosti“

▼B

допълнен, където това е необходимо, чрез някой от знаците, показани в точка 3.4 от приложение II към Директива 92/58/ЕИО на Съвета.

7.6.11.2. Механизмите за аварийно управление на вратите за пътници и всички аварийни изходи трябва да бъдат обозначени като такива от вътрешната и външната страна на превозното средство или чрез съответни знаци, или чрез добре четливи надписи.

7.6.11.3. Върху всеки механизъм за аварийно управление на даден изход, или в близост до същия, трябва да има ясни указания относно начина за работа с него.

7.6.11.4. Езикът, на който трябва да бъдат изписани текстовите надписи, съответстващи на предписанията от точки 7.6.11.1 — 7.6.11.3 по-горе, се определя от предоставящия типовото одобрение орган с оглед на това, в коя страна/кои страни заявителят на типовото одобрения възнамерява да продава съответното превозно средство, съгласувано, ако това е необходимо, с компетентните органи на заинтересованата страната/заинтересованите страни. Ако органът в страната/страните, в която/които превозното средство ще бъде регистрирано, промени езика, тази промяна не означава провеждане на нова процедура за типово одобряване.

7.7. *Вътрешна планировка*

7.7.1. Достъп до вратите за пътници (виж фигура 1 от приложение III)

7.7.1.1. През свободното пространство във вътрешността на превозното средство до страничната стена, върху която е разположена вратата, трябва да може свободно да преминава във вертикално положение правоъгълен панел с дебелина 20 mm, ширина 400 mm и височина над нивото на пода 700 mm, над който симетрично е разположен втори панел с ширина 550 mm. Височината на втория панел отговаря на предписанията за съответния клас превозни средства. Този двоен панел трябва да се държи успоредно на отвора на вратата при придвижването си от изходното положение, в което плоскостта на обърнатата навътре към превозното средство страна е тангенциална спрямо външния край на отвора, до положението, в което същият докосва първото стъпало, след което същият трябва да заеме перпендикулярно положение спрямо вероятното направление на движението на лицето, което използва въпросния вход.

7.7.1.2. Височината на горния правоъгълен панел трябва да съответства на величината, предписана за съответния клас и категория превозни средства в съответствие с таблицата по-долу. Като алтернатива може да се използва трапецовидна секция с височина 500 mm, реализираща прехода между различните ширини на горния и долния панел. В този случай, общата височина на правоъгълната секция и току що споменатата трапецовидна секция на горния панел трябва да бъде 1 100 mm за всички класове превозни средства с капацитет за повече от 22 пътника, и 950 mm за класовете превозни средства с капацитет за не повече от 22 пътника.

| Клас превозно средство | Височина на горния панел (mm) (размер „A“ фиг. 1) | | Обща височина | Широчина |
|---|---|---|---|---|
| | | Алтернативна трапецовидна секция | | |
| Клас A (*) | 950 | 950 | 1 650 | 550 (**) |
| Клас B (*) | 700 | 950 | 1 400 | |
| Клас I | 1 100 | 1 100 | 1 800 | |

▼B

| Клас превозно средство | Височина на горния панел (mm) (размер „A“ фиг. 1) | | Обща височина | Широчина |
|---|---|---|---|---|
| Клас II | 950 | 1 100 | 1 650 | |
| Клас III | 850 | 1 100 | 1 550 | |

(*) За превозни средства с вместимост, непревишаваща 22 пътници, долният панел може да заеме мястото на съответния горен панел, при условие че е в същата посока.

(**) Широчината на горния панел може да бъде намалена във върха до 400 мм чрез скосяване под ъгъл, непревишаващ 30 градуса спрямо хоризонталата.

7.7.1.3. Когато разстоянието, преминато от панела спрямо изходното му положение по средната линия на въпросния двоен панел, достигне 300 mm, и двойният панел докосне повърхността на стъпалото, същият трябва да се задържи в това положение.

7.7.1.4. След това цилиндричното тяло (виж фигура 6 от приложение III), използвано за целите на измерването на свободния проход, трябва да се премести спрямо прохода във вероятната посока на движение на лицето, излизащо от превозното средство, до момента, в който средната линия на цилиндричното тяло достигне вертикалната плоскост, преминаваща през горния край на горното стъпало, или до момента, в който плоскостта, преминаваща през допирателната към горната част на цилиндричното тяло докосне двойния панел, в зависимост от това кое от тези две събития настъпва по-рано, и остане в това свое положение (виж фигура 2 от приложение III).

7.7.1.5. Между цилиндричното тяло, намиращо се в посоченото в точка 7.7.1.4 положение, и двойния панел, намиращ се в посоченото в точка 7.7.1.3 положение, трябва да има свободно пространство, горните и долните граници на което са показани на фигура 2 от приложение III. Това свободно пространство трябва да осигурява безпрепятственото преминаване на вертикален панел, чиято форма и размери съответстват на формата (точка 7.7.5.1) и централното сечение на цилиндричното тяло, и чиято дебелина не е по-голяма от 20 mm. Този панел се премества от положението на докосване на цилиндричното тяло до точката, в която външната му страна се докосне до вътрешната страна на двойния панел, както и плоскостта или плоскостите, преминаващи през горните краища на стъпалото, във вероятната посока на движение на лицето, което използва съответния вход (фигура 2 от приложение III).

7.7.1.6. Осигуреният за въпросния панел свободен проход не трябва да включва пространства, намиращи се на до 300 mm, или 225 mm - когато става дума за разположени над кожуха на колелото седалки, пред некомпресираната възглавница на която и да било ориентирана напред или назад седалка, и до горния край на въпросната възглавница.

7.7.1.7. При сгъваемите седалки, въпросното пространство се определя по отношение на работното положение на седалката.

7.7.1.8. Независимо от това, допуска се предназначените за ползване от членовете на екипажа сгъваеми седалки да възпрепятстват свободния достъп до вратата за пътници, при условие че:

7.7.1.8.1. е посочено явно, както върху самото превозно средство, така и в сертификата за типово одобрение на ЕО (виж допълнение 2 към приложение II), че съответната седалка е предназначена изключително за ползване от членовете на екипажа;

▼B

7.7.1.8.2. когато седалката не се използва, същата се прибира автоматично, което е необходимо условие за удовлетворяването на изискванията от точки 7.7.1.1 или 7.7.1.2, 7.7.1.3, 7.7.1.4 и 7.7.1.5;

7.7.1.8.3. вратата не се счита за задължителен изход по смисъла на точка 7.6.1.4,

7.7.1.8.4. нито една от частите на седалката в нейното работно и сгънато положение не излиза пред вертикалната плоскост, минаваща през центъра на повърхността на възглавницата на седалката на водача, когато седалката се намира в крайното задно положение, и през средата на външното огледало за задно виждане, монтирано върху противоположната страна на превозното средство.

7.7.1.9. В случаите на превозни средства с капацитет за не повече от 22 пътника, вратата и пътят, по който пътниците получават достъп до нея, се считат за непрепречени, ако:

7.7.1.9.1. измерено успоредно на надлъжната ос на превозното средство, е налице свободен проход, не по-малък от 220 mm във всяка точка, и 550 mm във всяка точка, която отстои на повече от 500 mm над нивото на пода или стъпалата (фигура 3 от приложение III),

7.7.1.9.2. измерено перпендикулярно на надлъжната ос на превозното средство, е налице свободен проход, не по-малък от 300 mm във всяка точка, и 550 mm във всяка точка, която отстои на повече от 1 200 mm над нивото на пода и ли стъпалата или на по-малко от 300 mm под нивото на тавана (фигура 4 от приложение III).

7.7.1.10. Размерите на вратата за пътниците и аварийната врата от точка 7.6.3.1 и изискванията от точки 7.7.1. — 7.7.1.7, 7.7.2.1 — 7.7.2.3, 7.7.5.1 и 7.7.8.5 не се отнасят до превозни средства от клас B с технически допустима максимална маса не по-голяма от 3.5 тона и с до 12 пътнически места, всяка от седалките на които разполага със свободен достъп до поне две врати.

7.7.1.11. Максималният наклон на пода във входния проход не трябва да бъде по-голям от 5 %, измерено върху разположено върху хоризонтална повърхност превозно средство с маса, съответстваща на масата в състояние за експлоатация. Не трябва да има включено устройство за накланяне.

7.7.2. Достъп до аварийните врати

Следните изисквания не се отнасят до врати за водачи, използвани като аварийни изходи в превозни средства с капацитет за не повече от 22 пътника.

7.7.2.1. Свободното пространство между прохода и отвора на аварийната врата трябва да осигурява безпрепятствено прокарване на вертикален цилиндър с диаметър 300 mm и височина над пода 700 mm, върху който е разположен втори цилиндър с диаметър 550 mm, при което общата височина на двата цилиндъра трябва да бъде 1 400 mm.

Диаметърът на горния цилиндър в горната му част може да се намали до 400 мм, ако се приложи скосяване при ъгъл, не по-голям от 30° спрямо хоризонталата.

7.7.2.2. Основата на първия цилиндър трябва да попада в рамките на проекцията на втория цилиндър.

7.7.2.3. При разполагане на сгъваеми седалки по протежението на въпросния проход, свободното пространство за целите на преместването на цилиндъра трябва да се определя единствено когато съответната седалка е в неразгънато положение.

▼B

7.7.2.4. Като алтернатива на двойния цилиндър може да се използва шаблонът, описан в точка 7.7.5.1 (виж фигура 6 от приложение III).

7.7.3. Достъп до аварийните прозорци

7.7.3.1. Необходимо е да се предвиди възможност за придвижване на контролен шаблон от прохода в посока извън превозното средство през всеки авариен прозорец.

7.7.3.2. Направлението на придвижване на контролния шаблон трябва да съвпада с направлението на очакваното движение на напускащия превозното средство пътник. Контролния шаблон трябва да остава перпендикулярен на направлението на движението.

7.7.3.3. Контролният шаблон трябва да притежава формата на тънка пластина с размери 600 x 400 mm при радиус на заобляне на ъглите 200 mm. Независимо от това, при разположените върху задната страна на превозните средства аварийни прозорци, контролният шаблон може да бъде с алтернативни размери 1 400 × 350 mm при радиус на заобляне на ъглите 175 mm.

7.7.4. Достъп до аварийните люкове

7.7.4.1. Аварийни люкове, разположени върху покрива

7.7.4.1.1. С изключение на превозните средства от клас I, поне един авариен люк трябва да бъде разположен така че четиристранна пресечена пирамида с ъгъл при страната 20° и височина 1 600 mm да докосва част от седалка или каквато и да била друга еквивалентна опора. Оста на пирамидата трябва да бъде вертикална, а по-малкото и сечение да трябва да бъде в съприкосновение с отвора на аварийния люк. Опорите могат да бъдат сгъваеми или изтеглящи се, при условие че не се застопоряват в работното си положение. Това положение служи като база за целите на проверката.

7.7.4.1.2. Когато конструктивната дебелина на покрива е по-голяма от 150 мм, по-малкото сечение на пирамидата трябва да се съприкосновява с отвора на аварийния люк на нивото на външната повърхност на покрива.

7.7.4.2. Аварийни люкове в пода

Когато в пода има монтирани аварийни люкове, същите трябва да предоставят възможност за пряко и невъзпрепятствано напускане на превозното средство и да бъдат разположени в места, където над съответните люкове остава свободно пространство, еквивалентно на височината на прохода. Всеки източник на топлина или подвижна част трябва да отстои на най-малко 500 mm от която и да било част от отверстието на люка.

Необходимо е да се предвиди възможност за придвижване на контролен шаблон под формата на тънка пластина с размери 600 mm × 400 mm и радиус на заобляне на ъглите 200 mm в хоризонталното му положение от височина 1 m над пода на превозното средство до повърхността на пътя.

7.7.5. Проходи (виж фигура 6 от приложение III)

7.7.5.1. Проходите в превозното средство трябва да бъдат проектирани и изпълнени така че да осигуряват възможност за свободното прокарване на контролно устройство, състоящо се от два съосни цилиндъра и обърнат пресечен конус, разположен в пространството между тях, при което въпросната конструкция има следните размери (в mm):

| | Клас I | Клас II | Клас III | Клас A | Клас B |
|---|---|---|---|---|---|
| Диаметър на долния цилиндър „A“ | 450 | 350 | 300 | 350 | 300 |
| Височина на долния цилиндър | 900 | 900 | 900 | 900 | 900 |
| Диаметър на горния цилиндър „C“ | 550 | 550 | 450 | 550 | 450 |

▼B

| | Клас I | Клас II | Клас III | Клас A | Клас B |
|---|---|---|---|---|---|
| Височина на горния цилиндър „B“ | 500 (*) | 500 (*) | 500 (*) | 500 (*) | 300 |
| Обща височина „H“ | 1 900 (*) | 1 900 (*) | 1 900 (*) | 1 900 (*) | 1 500 |

(*) Височината на горния цилиндър и чрез това общата височина може да бъде намалена с 100 mm във всяка част от пътеката, която се намира зад:
— напречната вертикална равнина, разположена на 1,5 m пред средната линия на задната ос (в случаите на превозни средства с повече от една задна ос - първата задна ос), и
— напречната вертикална равнина, минаваща през задния ръб на обслужващата врата или на най-задната обслужваща врата, ако превозното средство разполага с повече от една обслужваща врата.

Диаметърът на горния цилиндър в горната му част може да се намали до 300 мм, ако се приложи скосяване при ъгъл, не по-голям от 30° спрямо хоризонталата.

Контролното устройство може да влиза в съприкосновение с висящи ремъчни ръкохватки за правостоящи пътници, ако такива има, или други гъвкави предмети, например компоненти на предпазни колани, и да ги избутва настрани.

7.7.5.1.1. Ако пред дадена седалка или ред от седалки няма изход:

7.7.5.1.1.1. при седалки, ориентирани в посоката на движението, предният край на цилиндричния шаблон, описан в точка 7.7.5.1, трябва да достигне поне до напречната вертикална плоскост, докосваща крайната предна точка на издадената най-напред облегалка на седалка от първия ред седалки, и да остане във въпросното положение. Изхождайки от тази плоскост, трябва да има възможност за придвижването на показания на фигура 7 от приложение III панел, така че, стартирайки от положението на съприкосновение с цилиндричния шаблон, страната на шаблона, ориентирана в посоката извън превозното средство, да се придвижи напред на разстояние 660 mm.

7.7.5.1.1.2. при седалки, ориентирани перпендикулярно на посоката на движението, предната част на цилиндричния шаблон трябва да достигне поне до напречната плоскост, която съвпада с вертикалната плоскост, минаваща през центъра на отпред разположената седалка (фигура 7 от приложение III).

7.7.5.1.1.3. при седалки, ориентирани обратно спрямо посоката на движението, предната част на цилиндричния шаблон трябва да достигне поне до напречната вертикална плоскост, която докосва предната страна на възглавницата на отпред разположената седалка или възглавниците на предно разположения ред от седалки (фигура 7 от приложение III).

7.7.5.2. При превозни средства от клас I, диаметърът на долния цилиндър може да бъде намален от 450 на 400 mm в която и да било част от прохода зад:

7.7.5.2.1. напречната вертикална равнина, разположена на 1.5 m пред централната линия на задната ос (предната задна ос в случаите на превозни средства с повече от една задна ос), и

▼B

7.7.5.2.2. напречната вертикална равнина, минаваща през задния край на крайната задна врата за пътници.

7.7.5.3. При превозни средства от клас III се допуска възможността седалките от едната или от двете страни на прохода да се преместват странично, при което е възможно ширината на прохода да се намали до стойност, съответстваща на диаметър на долния цилиндър 220 mm, при условие че задействането на разположен до всяка седалка и лесно достъпен за правостоящите в прохода пътници команден механизъм е достатъчно за връщането на седалката в първоначалното и положение без затруднение и, когато това е възможно, автоматичното и връщане, дори при положение че същата е заета от пътник, в положение осигуряващо минимална ширина на прохода 300 mm.

7.7.5.4. При съчленените превозни средства, описаният в точка 7.7.5.1 шаблон трябва да може да преминава безпрепятствено през участъка на съчленяването. Не трябва да има части от меката конструкция на въпросния участък, включително части от свързващата хармоника, които да проникват в пространството на прохода.

7.7.5.5. В проходите могат да се разположат стъпала. Ширината на тези стъпала не може да бъде по-малка от ширината на прохода в горния край на стъпалата.

7.7.5.6. не се допуска наличие на сгъваеми седалки за настаняване на пътници в прохода.

7.7.5.7. Не се допуска наличие на странично плъзгащи се седалки, които в едно от своите положения нарушават пространството на прохода, освен ако не става дума за превозни средства от клас III, и при положение че са удовлетворени предписанията от точка 7.7.5.3.

7.7.5.8. При превозните средства, по отношение на които се прилагат условията от точка 7.7.1.9, не е необходимо да има проход, при условие че са спазени посочените в същата точка размери на свързващия участък.

7.7.5.9. Повърхността на проходите и свързващите участъци трябва да бъде неподатлива на плъзгане.

7.7.6. Наклон на прохода

Наклонът на прохода, измерен върху разположеното върху хоризонтална повърхност ненатоварено превозно средство, и при незадействана система за накланяне, не трябва да бъде по-голям от:

7.7.6.1. 8 % при превозни средства от класове I, II и A;

7.7.6.2. 12.5 % при посочените в член 2, параграф 2 нископлатформени превозни средства от класове I и II, що се отнася до участъка с обща дължина 2 m от вътрешната част на прохода на 2 m от двете страни на централната линия на втората ос и, ако е приложимо, на третата ос;

7.7.6.3. 12.5 % при превозните средства от класове III и B.

7.7.6.4. 5 % що се отнася до равнината, перпендикулярна на надлъжната ос на симетрия на превозното средство.

7.7.7. Стъпала (виж фигура 8 от приложение III)

▼B

7.7.7.1. Максималната и минималната височина и минималната дълбочина на стъпалата за пътници до вратите за пътници и аварийните врати и във вътрешността на превозното средство, при незадействана система за накланяне, трябва да бъде както следва:

| Класове | | I и A | II, III и B |
|---|---|---|---|
| Първо стъпало от земята „D“ | Максимална височина (mm) | 340 (1) | 380 (1) (2) (5) |
| | Минимална дълбочина (mm) | 300 (*) | |
| Други стъпала „E“ | Максимална височина (mm) | 250 (3) | 350 (4) |
| | Минимална ви сочина (mm) | 120 | |
| | Минимална дълбочина (mm) | 200 | |

(*) 230 mm за превозни средства с вместимост, непревишаваща 22 пътници.
(1) 700 mm за аварийна врата;
1 500 mm за аварийна врата, разположена на горния етаж на двуетажно превозно средство.
(2) 430 mm за превозни средства с изцяло механично окачване.
(3) 300 mm за стъпала при вратите зад най-задната ос.
(4) 250 mm на пътеките на превозните средства с вместимост, непревишаваща 22 пътници.
(5) За поне една обслужваща врата; 400 mm за всички останали обслужващи врати.
*Забележки:* 1. При двойните входове стъпалата във всяка половина от входната пътека се разглеждат поотделно.
2. Размер E от фиг. 8 от приложение № 8 не трябва да бъде еднакъв за всичките стъпала

7.7.7.1.1. Всеки преход от вдаден надолу проход към участък със места за сядане не трябва да се възприема като стъпало. Въпреки това, вертикалното разстояние между повърхността на прохода и пода на участъка със седящите места не трябва да бъде по-голямо от 350 mm.

7.7.7.2. За целите на точка 7.7.7, височината на дадено стъпало се измерва в средната точка от неговата ширина. Освен това, производителите трябва да се съобразяват с необходимостта от улесняване на достъпа на пътници с ограничена подвижност, главно чрез прилагането на решения за свеждане на височината на стъпалата до възможния минимум.

7.7.7.3. Височината на първото стъпало над повърхността на пътното платно се измерва върху разположено върху хоризонтална повърхност превозно средство, чиято маса съответства на дефинираната в точка 2.18 маса в състояние за експлоатация, снабдено с гуми, чиито тип и налягане съответстват на предписанията на производителя при технически допустимата максимална маса в натоварено състояние (M), дефинирана в точка 2.19.

7.7.7.4. При наличие на повече от едно стъпало, всяко стъпало може да навлиза в зоната на вертикалната проекция на следващото стъпало на до 100 mm, а проекцията му върху по-долу разположеното стъпало трябва да оставя върху последното свободно пространство най-малко 200 mm (виж фигура 8 от приложение III); ръбовете на всички стъпала трябва бъдат в контрастиращ цвят или цветове, и изпълнени по начин, който свежда до минимум риска от препъване.

7.7.7.5. Ширината и формата на всяко стъпало трябва да бъдат такива, че да допускат възможност за поместване върху съответното стъпало на правоъгълник с посочените в следващата таблица размери, при което извън стъпалото остават не повече от 5 % от площта на съответния правоъгълник. При двойните врати, това изискване се прилага поотделно спрямо всяко от крилата на вратите.

▼B

| Брой пътници | | > 22 | ≤ 22 |
|---|---|---|---|
| Площ | Първо стъпало (mm) | 400 × 300 | 400 × 200 |
| | Други стъпала (mm) | 400 × 200 | 400 × 200 |

7.7.7.6. Повърхността на всички стъпала трябва да бъде неподатлива на плъзгане.

7.7.7.7. Максималният наклон на всяко стъпало във всяко едно направление не трябва да бъде по-голям от 5 % когато ненатовареното превозно средство стои върху равна хоризонтална повърхност в обичайното си състояние при движение (например, с незадействана система за накланяне).

7.7.8. Пътнически седалки и свободни пространства за седящите пътници

7.7.8.1. Минимална ширина на седалката

7.7.8.1.1. Минималната ширина на възглавницата на седалката, или размерът F (фигура 9 от приложение III), измерена спрямо вертикалната равнина, минаваща през центъра на мястото за сядане, трябва да бъде:

Клас I, II, A, B: 200 mm
Клас III: 225 mm

7.7.8.1.2. Минималната ширина на съответстващото на всяко място за сядане свободно пространство, или размерът G (фигура 9 от приложение III), измерена спрямо вертикалната равнина, минаваща през центъра на мястото за сядане, на височина между 270 и 650 mm над некомпресираната възглавница на седалката, трябва да бъде не по-малка от:

индивидуални седалки: 250 mm
непрекъснати редове от седалки за 2 или повече пътници: 225 mm

7.7.8.1.3. За превозните средства с ширина, равна или по-малка от 2,35 m, ширината на съответстващото на всяко място за сядане свободно пространство, измерена спрямо вертикалната равнина, минаваща през центъра на мястото за сядане, на височина между 270 и 650 mm над некомпресираната възглавница на седалката, трябва да бъде 200 mm (виж фигура 9 б от приложение III). При удовлетворяване на условията от тази точка не се прилагат изискванията от точка 7.7.8.1.2.

7.7.8.1.4. По отношение на превозните средства с капацитет за не повече от 22 пътника, за разположените до стената на превозното средство седалки, свободното пространство не включва в горната си част триъгълния участък с ширина на основата 20 mm и височина 100 mm (виж фигура 10 от приложение III). Освен това, отпада изискването за наличие на пространство за предпазни колани и тяхното закрепване и противослънчева козирка.

7.7.8.2. Минимална дебелина на възглавницата на седалката (размер K, виж фигура 11 от приложение III)

Минималната дебелина на възглавницата на седалката трябва да бъде:

7.7.8.2.1. 350 mm за превозните средства от класове I, A и B, и

7.7.8.2.2. 400 mm за превозните средства от класове II и III.

▼B

7.7.8.3. Височина на възглавницата на седалката (размер H, виж фигура 11 от приложение III)

Височината на некомпресираната възглавница на седалката по отношение на нивото на пода трябва да бъде такава, че разстоянието от пода до хоризонталната плоскост, допирателна към предния край на горната повърхност на възглавницата на седалката да бъде между 400 и 500 mm; въпреки това, тази височина може да бъде намалена до не по-малко от 350 mm за седалка над кожух на колело или отделението за двигателя.

7.7.8.4. Разстояние между седалките (виж фигура 12 от приложение III)

7.7.8.4.1. Ако седалките са ориентирани в една и съща посока, разстоянието между предната страна на облегалката на дадена седалка и задната страна на облегалката на отпред разположената седалка (размер H), измерено в хоризонтално направление, и на каквато и да било височина над пода между нивото на горната повърхност на възглавницата на седалката и височина 620 mm над нивото на пода, трябва да бъде не по-малко от:

| | H |
|---|---|
| Клас I, A и B | 650 mm |
| Клас II и III | 680 mm |

7.7.8.4.2. Измерванията се извършват върху седалки с некомпресирани възглавници и облегалки, във вертикалната плоскост, минаваща през осовата линия на всяко индивидуално място за сядане.

7.7.8.4.3. При обърнати една срещу друга напречно разположени седалки, минималното разстояние между предните повърхности на облегалките на седалките, измерено през най-високите точки от възглавниците на седалките, трябва да бъде не по-малко от 1 300 mm.

7.7.8.4.4. При седалки за пътници със сгъваеми облегалки и регулируеми седалки за водачи, измерванията се извършват когато облегалките и другите регулируеми елементи на седалките са в нормалното си положение за употреба, посочено от производителя.

7.7.8.4.5. При извършването на измерванията всички монтирани върху задната част на седалките сгъваеми масички трябва да бъдат в прибрано положение.

7.7.8.4.6. Измерванията върху седалки, монтирани върху направляващи или друга система, която дава възможност на манипулиращия или ползвателя да изменя лесно вътрешната конфигурация на превозното средство, трябва да се извършват в тяхното нормално положение при употреба, посочено от производителя в заявлението за типовото одобрение.

7.7.8.5. Пространство за седящи пътници (виж фигура 13 от приложение III)

7.7.8.5.1. Пред всяко пътническо място трябва да се предвиди минимално свободно пространство в съответствие с показаното на фигура 13 от приложение III. Част от това пространство може да се заема от облегалка на отпред разположена седалка или преграда, контурът на която съответства приблизително на контура на накланящата се облегалка на седалката, както е предвидено в точка 7.7.8.4. Може да се допусне, също така, присъствие в това пространство на крака на седалка, при условие че остава достатъчно пространство за краката на пътника. По отношение на седалките, разположени до седалката на водача в превозни средства за до 22 пътника, се допуска проникване във въпросното пространство на части от арматурното табло, предното стъкло, противослънчевата козирка, предпазните колани и закрепването на предпазните колани.

▼B

7.7.8.5.2. Въпреки това, в онзи участък от автобуса, който е най-подходящ за качване, трябва да се предвидят най-малко две — за клас I и клас II — и най-малко една — за клас A — ориентирани в посоката на движението или срещу посоката на движението седалки, специално предназначени и обозначени за заемане от пътници с ограничена подвижност, различни от ползатели на инвалидни колички. Въпросните седалки за пътници с ограничена подвижност трябва да бъдат проектирани така че да осигуряват достатъчно пространство, да имат подходящо проектирани и удобно разположени ръкохватки, които да подпомагат сядането и ставането от седалката, и да осигуряват връзка между седящия пътник и водача в съответствие с точка 7.7.10.

7.7.8.5.2.1. Тези седалки трябва да осигуряват най-малко 110 % от пространството, предвидено в точка 7.7.8.5.1.

7.7.8.6. Свободно пространство над седящите места

7.7.8.6.1. Над всяко място за сядане и, с изключение на предния ред седалки в превозни средства за до 22 пътника, принадлежащото му място за краката, трябва да бъде осигурено свободно пространство с височина не по-малка от 900 mm, измерена от най-високата точка на некомпресираната възглавница на седалката, и най-малко 1 350 mm от средното ниво на пода в мястото за краката. За превозните средства, по отношение на които се прилагат условията от точка 7.7.1.10, въпросното разстояние, измерено от пода, може да бъде намалено до 1 200 mm.

7.7.8.6.2. Това свободно пространство трябва да бъде разположено над зоната дефинирана от:

7.7.8.6.2.1. надлъжните вертикални равнини на 200 mm от двете страни на разполовяващата мястото за сядане вертикална равнина, и

7.7.8.6.2.2. напречната вертикална равнина през задната най-горна точка на облегалката на седалката и напречната вертикална равнина на 280 mm пред крайната предна точка на некомпресираната възглавница на седалката, измерено, във всеки от случаите, спрямо разполовяващата мястото за сядане вертикална равнина.

7.7.8.6.3. От дефинираното в точки 7.7.8.6.1 и 7.7.8.6.2 свободно пространство могат да бъдат изключени следните зони:

7.7.8.6.3.1. по отношение на горната част на разположените до страничната стена на превозното средство седалки, зоната с правоъгълно напречно сечение с височина 150 mm и ширина 100 mm (виж фигура 14 от приложение III);

7.7.8.6.3.2. по отношение на горната част на разположените до страничната стена на превозното средство седалки, зоната с триъгълно напречно сечение, чиито връх се намира на 650 mm от нивото на пода и чиято основа има ширина 100 mm (виж фигура 15 от приложение III);

7.7.8.6.3.3. по отношение на клетката за краката към разположените до страничната стена на превозното средство седалки, зоната с площ на напречното сечение, не по-голяма от 0.02 $m^2$ (0,03 $m^2$ за нископлатформените превозни средства от клас I), с максимална ширина, не по-голяма от 100 mm (150 mm за нископлатформените превозни средства от клас I) (виж фигура 13 от приложение III);

7.7.8.6.3.4. При превозни средства с капацитет за не повече от 22 пътника, по отношение на седящите места, разположени в близост до задните ъгли на каросерията, външният заден ръб на свободното пространство, гледан в хоризонталната проекция, може да се заобли при радиус, не по-голям от 150 mm (виж фигура 17 от приложение III).

▼B

7.7.8.6.4. В свободното пространство, дефинирано в точки 7.7.8.6.1, 7.7.8.6.2 и 7.7.8.6.3, могат да проникват следните допълнителни елементи:

7.7.8.6.4.1. облегалката на друга седалка, нейните опори и нейните приспособления (например, сгъваема масичка);

7.7.8.6.4.2. за превозни средства с капацитет за не повече от 22 пътника, кожух на колело, при положение че е изпълнено едно от следните две условия:

7.7.8.6.4.2.1. кожухът на колелото не излиза отвъд вертикалната разполовяваща плоскост на седалката (виж фигура 18 от приложение III), и

7.7.8.6.4.2.2. по-близкият край на зоната с дълбочина 300 mm, предназначена за разполагане на краката на седящия пътник, излиза на не повече от 200 mm пред края на некомпресираната възглавница на седалката, и на не повече от 600 mm пред облегалката на седалката, като въпросните измервания се извършват в разполовяващата мястото за сядане вертикална равнина (виж фигура 19 от приложение III). При две обърнати една срещу друга седалки, това изискване се прилага по отношение на само една от седалките, като оставащото за разполагане на краката на седящите пътници пространство трябва да бъде не по-малко от 400 mm.

7.7.8.6.4.3. по отношение на седалки, разположени до седалката на водача, в превозни средства с капацитет за не повече от 22 пътника, прозорци тип магазинен, когато същите са отворени, и техните приспособления, арматурното табло, предното стъкло, противослънчева козирка, предпазни колани, закрепването на предпазните колани и предния купол.

7.7.9. Връзка с водача

7.7.9.1. Превозните средства от класове I, II и A трябва да бъдат снабдени със средства, с помощта на които пътниците да сигнализират на водача да преустанови движението на превозното средство. Командните механизми на всички изпълняващи такива функции средства трябва да притежават изпъкнали бутони, които при превозните средства от класове I и A трябва да бъдат разположени на височина от нивото на пода не по-голяма от 1 200 mm, оцветени с контрастиращ цвят/контрастиращи цветове. Командните механизми трябва да бъдат разпределени целесъобразно и равномерно в пределите на превозното средство. Освен това, информация за включеното състояние на механизмите пътниците трябва да получават чрез един или няколко светещи сигнализатора. Сигнализаторите трябва да откроряват следните надписи:

„bus stopping“

„arrêt demandé“

„parada solicitada“

„standser“

„Bus hält“

„στάση“

„fermata richiesta“

„bus stopt“

„paragem“

▼B

„pysähtyy“

„stannar“

▼M1

„спиране на автобуса“

„oprire“

▼M2

„autobus se zaustavlja“

▼B

или аналогичен текст, и/или подходяща пиктограма, и трябва да остават осветени до отварянето на вратата (вратите) за пътниците. При съчленените превозни средства подобни надписи трябва да има във всяка една от техните твърди секции. При двуетажните превозни средства трябва да има надписи на всеки етаж.

7.7.9.2. Връзка с отделението за екипажа. Ако отделението за екипажа няма достъп до пътническия салон или отделението за водача, трябва да се осигурят средства за комуникация между водача и отделението за екипажа.

7.7.10. Автомати за горещи напитки и кухненско оборудване

7.7.10.1. Автоматите за горещи напитки и кухненското оборудване тряба да бъдат инсталирани и защитени така че аварийното спиране или възникващите центробежни сили при смяна на посоката на движение на превозното средство да не причиняват изпадане на горещи хранителни продукти или напитки върху пътниците.

7.7.10.2. По отношение на всички пътнически места в превозните средства, снабдени с автомати за горещи напитки или кухненско оборудване, трябва да бъде предвидена възможност за безопасно поставяне на горещите хранителни продукти или напитки в движещите се превозни средства.

7.7.11. Врати на вътрешните помещения

Всяка врата на тоалетно или друго вътрешно помещение:

7.7.11.1. трябва да може да се затваря сама и да не притежава устройства, които да я задържат в отворено положение, или когато същата е в отворено положение, да не представлява пречка за преминаването на пътниците при наличие на аварийни обстоятелства;

7.7.11.2. в отворено положение, не трябва да закрива ръчката и командния механизъм за отваряне или задължителните обозначения, предвидени за вратите за пътниците, аварийните врати, аварийните изходи, пожарогасителите или комплектите за оказване на първа помощ;

7.7.11.3. трябва да бъде снабдена със средства, даващи възможност за отваряне на вратата отвън при аварийни обстоятелства;

7.7.11.4. трябва да не може да се заключва отвън, освен ако не е предвидена възможност за безотказно отваряне отвътре.

▼B

7.8. *Изкуствено осветление*

7.8.1. Електрическото вътрешно осветление трябва да осигурява осветяването на:

7.8.1.1. всички пътнически отделения, отделения за екипажа, тоалетни помещения и участъци на съчленяване на съчлененитe превозни средства;

7.8.1.2. всички стъпала;

7.8.1.3. проходите към всички изходи и пространството, заобикалящо непосредствено вратата (вратите) за пътниците;

7.8.1.4. вътрешните обозначения и вътрешно разположените командни механизми на всички изходи;

7.8.1.5. всички участъци, в които има препятствия.

7.8.2. Трябва да има най-малко две вериги за вътрешно осветление, при което евентуалното авариране на едната да не засяга действието на другата. Едната от тези вериги може да бъде ограничена до осигуряването на постоянното осветление за входовете и изходите.

7.8.3. Трябва да се предвиди възможност за защита на водача от различните заслепяващи или светлинно-отразяващи ефекти, причинявани от изкуственото вътрешно осветление.

7.9. *Участък на съчленяването на съчлененитe превозни средства*

7.9.1. Участъкът на съчленяването, който осигурява връзката между твърдите секции на превозното средство, трябва да бъде проектиран и конструиран така че да дава възможност за извършването на поне едно въртеливо движение около поне една хоризонтална и поне една вертикална ос.

7.9.2. Когато съчлененото превозно средство, с маса съответстваща на масата в състояние за експлоатация, стои неподвижно върху хоризонтална равна повърхност, между пода на която и да било от твърдите му секции и пода на завъртащата се площадка, или елементът, който замества въпросната основа, не трябва да има непокрита междина, ширината на която да бъде по-голяма от:

7.9.2.1. 10 mm когато всички колела на превозното средство са разположени на едно и също ниво, или

7.9.2.2. 20 mm когато колелата на съседната на участъка на съчленяването ос лежат върху повърхност, която отстои на 150 mm над повърхността, върху която се намират колелата на останалите оси.

7.9.3. Разликата в нивата между пода на твърдите секции и пода на завъртащата се площадка, измерена в мястото на съединяването, не трябва да бъде по-голяма от:

7.9.3.1. 20 мм при условията, описани в точка 7.9.2.1, или

7.9.3.2. 30 мм при условията, описани в точка 7.9.2.2.

7.9.4. В съчлененитe превозни средства трябва да бъдат осигурени средства за предотвратяване на физическия достъп на пътниците до която и да било от частите на участъка на съчленяването, където:

7.9.4.1. има непокрита междина в пода, която нарушава изискванията от точка 7.9.2.;

▼B

7.9.4.2. подът не може да издържи масата на пътниците;

7.9.4.3. движението на стените представлява опасност за пътниците.

7.10. *Движение на съчлененните превозни средства по права линия*

Когато дадено съчленено превозно средство се движи по права линия, надлъжните равнини на симетрия на твърдите му секции трябва да съвпадат и формират непрекъсната равнина без каквито и да било отклонения.

7.11. *Перила и ръкохватки*

7.11.1. Общи изисквания

7.11.1.1. Перилата и ръкохватките трябва да притежават задоволителна якост.

7.11.1.2. Същите трябва да бъдат проектирани и монтирани по начин, който изключва възможността от причиняване на телесни повреди на пътниците.

7.11.1.3. Перилата и ръкохватките трябва да имат сечение, което да гарантира лесното им и здраво хващане от пътниците. Всяко перило трябва да осигурява участък за разполагане на ръка с дължина не по-малка от 100 mm. Никой от размерите на сечението не трябва да бъде по-малък от 20 mm или по-голям от 45 mm, с изключение на перилата за врати и седалки и, по отношение на превозни средства от класове II, III и B, перилата в свързващите участъци. В посочените случаи се допуска разполагане на перила с минимален размер 15 mm, при условие че другият размер е не по-малък от 25 mm. Върху перилата не трябва да има резки извивки.

7.11.1.4. Свободното пространство между перило или ръкохватка и съседно разположената част от каросерията или стените на превозното средство трябва да бъде най-малко 40 mm. Независимо от това, по отношение на перилата към вратите и седалките, или перилата в свързващите участъци на превозните средства от класове II, III и B, се допуска минимално свободно пространство 35 mm.

7.11.1.5. Повърхността на всяко перило, ръкохватка или стойка трябва да бъде оцветена контрастиращо и не трябва да бъде податлива на плъзгане.

7.11.2. Перила и ръкохватки за правостоящи пътници

7.11.2.1. Трябва да се осигури достатъчен брой перила и/или ръкохватки за всеки участък от пода, предназначен за правостоящи пътници в съответствие с точка 7.2.2. За тази цел, висящите ръкохватки, ако такива са предвидени, могат да се възприемат като нормални ръкохватки, при условие че същите са закрепени по подходящ начин в своето положение. Счита се, изискването от настоящата точка е удовлетворено ако, при всички възможни местоположения на показаното на фигура 20 от приложение III изпитвателно устройство, неговата подвижна „ръка“ може да достигне до поне две перила или ръкохватки. Изпитвателното устройство може да се върти свободно около своята вертикална ос.

7.11.2.2. При прилагане на описаната в точка 7.11.2.1 процедура се вземат под внимание само онези перила и ръкохватки, които отстоят на не по-малко от 800 mm и не повече от 1 900 mm от нивото на пода.

▼B

7.11.2.3. За всяко положение, което може да бъде заемано от стоящ пътник, най-малко едното/едната от двете изисквани перила или ръкохватки трябва да бъде на не повече от 1 500 mm над нивото на пода в съответното място. Това условие не се прилага по отношение на разположените в близост до врати участъци, в които, при отворено положение, самите врати или техните механизми биха направили невъзможно използването на съответната ръкохватка.

7.11.2.4. В участъците за правостоящи пътници, които не са отделени чрез седалки от страничните или задната стена на превозното средство, трябва да се предвидят хоризонтални перила, успоредни на съответните стени и разположени на височина между 800 mm и 1 500 mm над нивото на пода.

7.11.3. Перила и ръкохватки за вратите за пътниците

7.11.3.1. Отворите на вратите трябва да бъдат снабдени с перила и/или ръкохватки от двете страни. По отношение на двойните врати, това изискване може да се изпълни чрез инсталиране на една централно разположена стойка или перило.

7.11.3.2. Предвидените за вратите за пътниците перила и/или ръкохватки трябва да бъдат конструирани по начин, който осигурява наличие на удобна точка за хващане на разположение на лицата, стоящи върху пътното платно в близост до съответната врата, или стоящите върху което и да било от последователно разположените стъпала пътници. Във вертикалното направление въпросните точки трябва да бъдат разположени на височина между 800 и 1 100 mm над пътното платно или над повърхността на което и да било от стъпалата, а в хоризонталното направление:

7.11.3.2.1. за типичното положение на стоящо върху пътното платно лице, на не повече от 400 mm навътре от външния ръб на първото стъпало, и

7.11.3.2.2. за типичното положение на стоящо върху някое от стъпалата лице, без да излизат отвъд външния ръб на съответното стъпало, и на не повече от 600 mm навътре от същия ръб.

7.11.4. Перила за седалките за инвалиди

7.11.4.1. Между седалките за ползване с предимство от инвалиди, описани в точка 7.7.8.5.2, и най-удобната за качване и слизане врата за пътници, трябва да се предвиди перило, разположено на височина между 800 mm и 900 mm над нивото на пода. Допуска се локално нарушаване на непрекъснатостта на перилата в случаите, когато се налага осигуряване на достъп до площадка за инвалидни колички, разположена седалка над кожуха на колело на превозното средство, стълба, свързващ участък или проход. Всеки участък на прекъсване на перилото трябва да бъде с дължина, не по-голяма от 1 050 mm, като поне от едната страна на участъка на прекъсването трябва да се предвиди наличие на вертикално перило.

7.12. *Защитно ограждане на стълбищната клетка*

Когато има вероятност от изтласкване на който и да било от седящите пътници към стълбищната клетка в резултат на внезапно спиране на превозното средство, за клетката трябва да се предвиди защитно ограждане. Минималната височина на защитната конструкция над подовия участък, върху който са разположени краката на пътниците, трябва да бъде 800 mm, а ограденият участък трябва да се простира навътре от стената на превозното на не по-малко от 100 mm зад надлъжната централна линия на мястото за сядане, в което съответният пътник е изложен на посочената по-горе опасност, или до началото на първото стъпало, в зависимост от това кое от двете разстояния е по-малко.

7.13. *Багажни рафтове и защита на пътуващите от падащи предмети*

Пътуващите в превозното средство трябва да бъдат защитени срещу опасността от падащи от багажните рафтове предмети при спиране и под въздействието на центробежните сили при смяна на посоката на движение на превозното средство. Ако е предвидено наличие на багажни камери, същите трябва да бъдат проектирани по начин, който изключва възможността от изпадане на багаж в случай на рязко спиране.

▼B

7.14. *Повдигащи се врати, ако такива са предвидени*

Всяка разположена върху пода на превозното средство повдигаща се врата, която не е авариен люк, трябва да бъде монтирана и обезопасена по начин, който изключва възможността от нейното разместване или отваряне без участието на съответни инструменти или ключове, като никое от повдигащите или обезопасяващите устройства не трябва да излиза на повече от 8 mm над нивото на пода. Ръбовете на издадените части трябва да бъдат заоблени.

7.15. *Визуално-развлекателни средства*

Предназначените за пътниците визуално-развлекателни средства, например, телевизионни монитори или видеокасетофони, трябва да бъдат инсталирани извън полезрението на водача, когато същият заема обичайното за управление на превозното средство положение. Това не изключва възможността от използване на телевизионни монитори или други подобни устройства за целите на управлението на превозното средство, например, за наблюдение на пространствата около вратите за пътниците.

▼B

*Допълнение*

**ПРОВЕРКА НА ГРАНИЧНАТА СТОЙНОСТ НА СТАТИЧНО НАКЛАНЯНЕ ПО ИЗЧИСЛИТЕЛЕН ПЪТ**

1. Допуска се възможността от извършване на изчислителна проверка за това, дали дадено превозно средство удовлетворява съдържащите се в точка 7.4 от приложение I изисквания, в рамките на метод, одобрен от отговарящата за провеждане на изпитванията техническа служба.

2. Отговарящата за провеждане на изпитванията техническа служба може да поиска провеждане на изпитвания върху отделни части на превозното средство с оглед на проверяването на целесъобразността на извършените при изчисленията допускания.

3. **Подготовка за изчисленията**

3.1. Превозното средство трябва да бъде изобразено чрез пространствена координатна система.

3.2. Обикновено, в зависимост от конкретното местоположение на центъра на тежестта на каросерията на превозното средство и различните пружинни константи на окачването и гумите на превозното средство, осите от едната страна на превозното средство не се повдигат едновременно в резултат на страничното ускорение. Следователно, страничното накланяне на каросерията над всяка от осите трябва да бъде установено като се допусне, че колелата на другата ос (другите оси) остават върху повърхността на пътя.

3.3. С оглед на опростяването на нещата се извършва допускането, че центъра на тежестта на непружинираните маси лежи в хоризонталната плоскост на превозното средство върху линията, минаваща през центъра на оста на въртене на колелото. Неголемите измествания на центъра на въртенето в резултат на отклонението на оста могат да бъдат пренебрегнати. Не трябва да се взема под внимание и пневматичното регулиране на окачването.

3.4. Под внимание трябва да се вземе следният минимум от параметри:

данни на превозното средство, такива като напречната база, ширината на протектора и пружинираните/непружинираните маси, местоположението на центъра на тежестта на превозното средство, деформацията и еластичното отклонение и пружинната константа на окачването на превозното средство, като не се изпускат, също така, от внимание отклоненията от линейността, хоризонталната и вертикалната пружинна константа на гумите, усукването на горната част на конструкцията, местоположението на центровете на въртене на осите.

4. **Достоверност на изчислителния метод**

4.1. Достоверността на изчислителния метод трябва да се определи в съответствие с изискванията на техническата служба, например, чрез провеждане на сравнително изпитване върху аналогично превозно средство.

▼B

*ПРИЛОЖЕНИЕ II*

ДОКУМЕНТАЦИЯ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО

*Допълнение 1*

**Информационни документи**

Раздел 1 на Допълнението

**ИНФОРМАЦИОНЕН ДОКУМЕНТ №.... (*)**

**в съответствие с приложение I към Директива 70/156/ЕИО на Съвета относно типовото одобрениена ЕО на превозно средство във връзка със специалните изисквания по отношение на предназначените за превоз на пътници превозни средства с повече от осем места за сядане без мястото на водача (Директива..../..../....)**

Ако е необходимо, следната информация трябва да се осигури в три екземпляра и да включва списък със съдържанието. Чертежите се представят в подходящ мащаб и в достатъчно детайлизиран вид във формат A4 или в папка с формат A4. Снимките, ако такива има, трябва да бъдат достатъчно детайлизирани.

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

0. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

0.1. Марка (търговско наименование на производителя): .....

0.2. Тип .....

0.2.0.1. Шаси: .....

0.2.0.2. Каросерия/окомплектовано превозно средство: .....

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

0.3.0.1. Шаси: .....

0.3.0.2. Каросерия/окомплектовано превозно средство: .....

0.3.1. Местоположение на въпросните обозначения: .....

0.3.1.1. Шаси: .....

0.3.1.2. Каросерия/окомплектовано превозно средство: .....

0.4. Категория на превозното средство (в): .....

0.5. Наименование и адрес на производителя: .....

0.8. Адрес (адреси) на монтажния завод (монтажните заводи): .....

1. ОБЩИ КОНСТРУКТИВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО

1.1. Снимки или чертежи на представително за типа превозно средство: .....

1.2. Чертеж с размерите на цялото превозно средство: .....

(*) Номерирането на точките и бележките под линия в този информационен документ съответства на номерирането в приложение I към Директива 70/156/ЕИО. Нямащите отношение към настоящата директива позиции са пропуснати.

▼B

1.3. Брой на осите и колелата: .....

1.3.1 Брой и разположение на осите с двойни колела: .....

1.4. Шаси (ако такова има) (общ чертеж): .....

1.5. Материали, използвани за изработката на страничните елементи (г): .....

1.6. Разположение и конфигурация на двигателя: .....

1.7. Кабина за водача (предна или нормална)(ц): .....

1.8. Кормилно управление: .....

1.8.1. Превозното средство е предназначено за ляво/дясно (1) кормилно управление

2. МАСИ И РАЗМЕРИ (д) (в kg и mm) (по възможност се извършва позоваване на чертеж)

2.1. Напречна база (напречни бази) (пълно натоварване) (д): .....

2.4. Диапазон на размерите на превозното средство (габаритни) (*): .....

2.4.1 За шаси без каросерия:

2.4.1.1. Дължина (к): .....

2.4.1.2. Ширина (п): .....

2.4.1.2.1. Максимална допустима маса: .....

2.4.1.3. Височина (в състояние за експлоатация) (м) (за регулируемото по височина окачване се посочва нормалното експлоатационно положение): .....

2.4.2. За шаси с каросерия:

2.4.2.1. Дължина (к): .....

2.4.2.2. Ширина (п): .....

2.4.2.3. Височина (в състояние за експлоатация) (м) (за регулируемото по височина окачване се посочва нормалното експлоатационно положение): .....

2.4.2.9. Положение на центъра на тежестта на превозното средство при неговата технически допустима максимална маса в натоварено състояние в надлъжното, напречното и вертикалното направление: .....

2.6. Маса на превозното средство с каросерията и, по отношение на теглещите превозни средства, непринадлежащи на категорията M1, с прикачващото приспособление, ако такова е монтирано от производителя, в състояние на експлоатация, или масата на шасито или шасито с кабината, без каросерията и/или прикачващото приспособление, ако производителят не инсталира каросерия и/или прикачващо приспособление (включително масата на течностите, инструментите, резервното колело и водача и, по отношение на градските и междуградските автобуси, масата на члена на екипажа, ако в превозното средство е предвидено място за сядане за член на екипажа) (ц) (максимална и минимална стойност за всеки вариант): .....

2.6.1. Разпределение на масата между осите и, по отношение на полуремаркетата и централно-осовите ремаркета, натоварване в точката на прикачването (максимална и минимална стойност за всеки вариант): .....

2.8. Технически допустима максимална маса в натоварено състояние по данни на производителя (х) (максимална и минимална стойност за всеки вариант): .....

2.8.1. Разпределение на тази маса между осите и, по отношение на полуремаркетата и централно-осовите ремаркета, натоварване в точката на прикачването (максимална и минимална стойност за всеки вариант): .....

2.9. Технически допустимо натоварване/маса върху всяка от осите: .....

(1) Ненужното се зачерква.

(*) Забележка: Номерирането на точките съответства на номерирането в приложение I (а) към Директива 92/53/ЕИО, изменяща Директива 70/156/ЕИО.

▼B

9. КАРОСЕРИЯ

9.1. Тип на каросерията: .....

9.2. Използвани материали и метод за нейната изработка: .....

13. СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПРЕДНАЗНАЧЕНИТЕ ЗА ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА С ПОВЕЧЕ ОТ ОСЕМ МЕСТА ЗА СЯДАНЕ БЕЗ МЯСТОТО НА ВОДАЧА

13.1. Клас превозни средства (клас I, клас II, клас III, клас A, клас B): .....

13.2. Площ на разположение на пътниците ($m^2$) .....

13.2.1. Обща площ ($S_O$): .....

13.2.2. Горен етаж ($S_{oa}$) [1]: .....

13.2.3. Долен етаж ($S_{ob}$) [1]: .....

13.2.4. За правостоящи пътници ($S_1$): .....

13.3. Брой на пътниците (седящи и правостоящи)

13.3.1. Общ брой (N): .....

13.3.2. Горен етаж ($N_a$) [1]: .....

13.3.3. Долен етаж ($N_b$) [1]: .....

13.4. Брой на седящите пътници

13.4.1. Общ брой (A): .....

13.4.2. Горен етаж ($A_a$) [1]: .....

13.4.3. Долен етаж ($A_b$) [1]: .....

13.5. Брой на вратите за пътници: .....

13.6. Брой на аварийните изходи (врати, прозорци, аварийни люкове, междуетажна стълба и полустълба)

13.6.1. Общ брой: .

13.6.2. Горен етаж [1]: .....

13.6.3. Долен етаж [1]: .....

13.7. Вместимост на багажното отделение ($m^3$): .....

13.8. Капацитет за транспортиране на багаж върху покрива ($m^2$): .....

13.9. Технически приспособления, улесняващи достъпа до превозните средства (например рампа, подемник, система за накланяне и др.), ако има инсталирани такива:

13.10. Якост на горната част: .....

13.10.1. Номер на типовото одобрение на ЕО, ако такъв има: .....

13.10.2. За все още неодобрени горни части:

13.10.2.1. Подробно описание на горната част на типа превозни средства, включително размерите, конфигурацията и изграждашите материали и нейното закрепване към рамата на шасито: .....

13.10.2.2. Чертежи на превозното средство и онези части от вътрешното му обзавеждане, които оказват влияние върху якостта на горната част или върху размера на остатъчното пространство: .....

13.10.2.3. Положение на центъра на тежестта на превозното средство в състояние за експлоатация в надлъжното, напречното и вертикалното направление: .....

13.10.2.4. Максимално разстояние между осовите линии на крайните пътнически седалки: .....

---

[1] Ненужното се зачерква.

▼B

Раздел 2 на Допълнението

**ИНФОРМАЦИОНЕН ДОКУМЕНТ № ...** (*)

**относно типовото одобрениена ЕО на каросерия в качеството и на обособен технически възел във връзка със специалните изисквания по отношение на предназначените за превоз на пътници превозни средства с повече от осем места за сядане без мястото на водача (Директива .../.../...)**

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

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

0. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

0.1. Марка (търговско наименование на производителя): .....

0.2. Тип: .....

0.3. Начини за идентифициране на типа, ако върху превозното средство има такива обозначения (б)

0.3.0.2. Каросерия/окомплектовано превозно средство: .....

0.3.1. Местоположение на въпросните обозначения

0.3.1.2. Каросерия/окомплектовано превозно средство: .....

0.7. По отношение на компоненти и обособени технически възли, местоположение и начин за нанасяне на знака за типово одобрение на ЕО: .....

0.8. Адрес (адреси) на монтажния завод (монтажните заводи): .....

1. ОБЩИ КОНСТРУКТИВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО

1.1. Снимки или чертежи на представително за типа превозно средство: .....

1.2. Чертеж с размерите на цялото превозно средство: .....

1.3. Брой на осите и колелата: .....

1.4. Шаси (ако такова има) (общ чертеж): .....

1.5. Материали, използвани за изработката на страничните елементи (г): .....

1.6. Разположение и конфигурация на двигателя: .....

1.7. Кабина за водача (предна или нормална)(ц): .....

1.8. Кормилно управление: .....

2. МАСИ И РАЗМЕРИ (д) (в kg и mm) (по възможност се извършва позоваване на чертеж)

2.1. Напречна база (напречни бази) (пълно натоварване) (д): .....

2.4. (**) Диапазон на размерите на превозното средство (габаритни):

---

(*) омерирането на точките и бележките под линия в този информационен документ съответства на номерирането в приложение I към Директива 70/156/ЕИО. Нямащите отношение към настоящата директива позиции са пропуснати.

(**) Забележка: Номерирането на точките съответства на номерирането в приложение I (а) към Директива 92/53/ЕИО, изменяща Директива 70/156/ЕИО.

▼B

2.4.1. За одобрена без шаси каросерия

2.4.1.1. Дължина (к): .....

2.4.1.2. Ширина (л): .....

2.4.1.3. Височина (в състояние за експлоатация) (м) (за регулируемото по височина окачване се посочва нормалното експлоатационно положение): .....

9. КАРОСЕРИЯ

9.1. Тип на каросерията: .....

9.2. Използвани материали и метод за нейната изработка: .....

13. СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПРЕДНАЗНАЧЕНИТЕ ЗА ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА С ПОВЕЧЕ ОТ ОСЕМ МЕСТА ЗА СЯДАНЕ БЕЗ МЯСТОТО НА ВОДАЧА

13.1. Клас превозни средства (клас I, клас II, клас III, клас A, клас B): .....

13.1.1. Типове шасита, на които може да се инсталира получилата типово одобрение на ЕО каросерия (производител/производители и типове превозно средство/превозни средства): .....

13.2. Площ на разположение на пътниците ($m^2$)

13.2.1. Обща площ ($S_o$): .....

13.2.1.1. Горен етаж ($S_{oa}$) [1]: .....

13.2.1.2. Долен етаж ($S_{ob}$) [1]: .....

13.2.2. За правостоящи пътници ($S_1$): .....

13.3. Брой на пътниците (седящи и правостоящи)

13.3.1. Общ брой (N): .....

13.3.2. Горен етаж ($N_a$) [1]: .....

13.3.3 Долен етаж ($N_б$) [1]: .....

13.4. Брой на седящите пътници

13.4.1. Общ брой (A): .....

13.4.2. Горен етаж ($A_a$) [1]: .....

13.4.3. Долен етаж ($A_б$) [1]: .....

13.5. Брой на вратите за пътници: .....

13.6. Брой на аварийните изходи (врати, прозорци, аварийни люкове, междуетажна стълба и полустълба)

13.6.1. Общ брой: .....

13.6.2. Горен етаж [1]: .....

13.6.3. Долен етаж [1]: .....

13.7. Вместимост на багажното отделение ($m^3$): .....

13.8. Капацитет за транспортиране на багаж върху покрива ($m^2$): .....

[1] Ненужното се зачерква.

▼B

13.9. Технически приспособления, улесняващи достъпа до превозните средства (например рампа, подемник, система за накланяне и др.), ако има инсталирани такива:

13.10. ЯКОСТ НА ГОРНАТА ЧАСТ

13.10.1. Номер на типовото одобрение на ЕО, ако такъв има: .....

13.10.2. За все още неодобрени горни части:

13.10.2.1. Подробно описание на горната част на типа превозни средства, включително размерите, конфигурацията и изграждащите материали и нейното закрепване към рамата на шасито: .....

13.10.2.2. Чертежи на превозното средство и онези части от вътрешното му обзавеждане, които оказват влияние върху якостта на горната част или върху размера на остатъчното пространство: .....

13.10.2.3. Положение на центъра на тежестта на превозното средство в състояние за експлоатация в надлъжното, напречното и вертикалното направление: .....

13.10.2.4. Максимално разстояние между осовите линии на крайните пътнически седалки: .....

13.11. Точки от настоящата директива, които трябва да бъдат изпълнени и демонстрирани за обособения технически възел: .....

▼B

Раздел 3 на Допълнението

**ИНФОРМАЦИОНЕН ДОКУМЕНТ № ... (*)**

**в съответствие с приложение I към Директива 70/156/ЕИО на Съвета относно типовото одобрениена ЕО на превозно средство, чиято каросерия е получила преди това типово одобрение на ЕО за обособен технически възел, във връзка със специалните изисквания по отношение на предназначените за превоз на пътници превозни средства с повече от осем места за сядане без мястото на водача (Директива .../.../...)**

Ако е необходимо, следната информация трябва да се осигури в три екземпляра и да включва списък със съдържанието. Чертежите се представят в подходящ мащаб и в достатъчно детайлизиран вид във формат A4 или в папка с формат A4. Снимките, ако такива има, трябва да бъдат достатъчно детайлизирани.

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

0. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

0.1. Марка (търговско наименование на производителя): .....

0.2. Тип .....

0.2.0.1. Шаси: .....

0.2.0.2. Каросерия/окомплектовано превозно средство: .....

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

0.3.0.1. Шаси: .....

0.3.0.2. Каросерия/окомплектовано превозно средство: .....

0.3.1. Местоположение на въпросните обозначения: .....

0.3.1.1. Шаси: .....

0.3.1.2. Каросерия/окомплектовано превозно средство: .....

0.4. Категория на превозното средство (в): .....

0.5. Наименование и адрес на производителя: .....

0.8. Адрес (адреси) на монтажния завод (монтажните заводи): .....

1. ОБЩИ КОНСТРУКТИВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО

1.1. Снимки или чертежи на представително за типа превозно средство: .....

1.2. Чертеж с размерите на цялото превозно средство: .....

1.3. Брой на осите и колелата: .....

1.3.1. Брой и разположение на осите с двойни колела: .....

1.4. Шаси (ако такова има) (общ чертеж): .....

1.5. Материали, използвани за изработката на страничните елементи (г): .....

1.6. Разположение и конфигурация на двигателя: .....

(*) Номерирането на точките и бележките под линия в този информационен документ съответства на номерирането в приложение I към Директива 70/156/ЕИО. Нямащите отношение към настоящата директива позиции са пропуснати.

▼B

1.8. Кормилно управление: .....

1.8.1. Превозното средство е предназначено за пляво/дясно (1) кормилно управление:

2. МАСИ И РАЗМЕРИ (д) (в kg и mm) (по възможност се извършва позоваване на чертеж)

2.1. Напречна база (напречни бази) (пълно натоварване) (д): .....

2.4. (*) Диапазон на размерите на превозното средство (габаритни): .....

2.4.1. За шаси без каросерия

2.4.1.1. Дължина (к): .....

2.4.1.2. Ширина (л): .....

2.4.1.2.1. Максимална ширина: .....

2.4.1.3. Височина (в състояние за експлоатация) (м) (за регулируемото по височина окачване се посочва нормалното експлоатационно положение): .....

2.6. Маса на превозното средство с каросерията и, по отношение на теглещите превозни средства, непринадлежащи на категорията M1, с прикачващото приспособление, ако такова е монтирано от производителя, в състояние на експлоатация, или масата на шасито или шасито с кабината, без каросерията и/или прикачващото приспособление, ако производителят не инсталира каросерия и/или прикачващо приспособление (включително масата на течностите, инструментите, резервното колело и водача и, по отношение на градските и междуградските автобуси, масата на члена на екипажа, ако в превозното средство е предвидено място за сядане за член на екипажа) (п) (максимална и минимална стойност за всеки вариант): .....

2.6.1. Разпределение на масата между осите и, по отношение на полуремаркетата и централно-осовите ремаркета, натоварване в точката на прикачването (максимална и минимална стойност за всеки вариант): .....

2.8. Технически допустима максимална маса в натоварено състояние по данни на производителя (х) (максимална и минимална стойност за всеки вариант):

2.8.1. Разпределение на тази маса между осите и, по отношение на полуремаркетата и централно-осовите ремаркета, натоварване в точката на прикачването (максимална и минимална стойност за всеки вариант): .....

2.9. Технически допустимо натоварване/маса върху всяка от осите: .....

13.10. Якост на горната част: .....

13.10.1. Номер на типовото одобрение на ЕО, ако такъв има: .....

13.10.2 За все още неодобрени горни части: .....

13.10.2.1. Подробно описание на горната част на типа превозни средства, включително размерите, конфигурацията и изграждащите материали и нейното закрепване към рамата на шасито: .....

13.10.2.2. Чертежи на превозното средство и онези части от вътрешното му обзавеждане, които оказват влияние върху якостта на горната част или върху размера на остатъчното пространство: .....

13.10.2.3. Положение на центъра на тежестта на превозното средство в състояние за експлоатация в надлъжното, напречното и вертикалното направление: .....

13.10.2.4. Максимално разстояние между осовите линии на крайните пътнически седалки: .....

---

(1) Ненужното се зачерква.

(*) Забележка: Номерирането на точките съответства на номерирането в приложение I (а) към Директива 92/53/ЕИО, изменяща Директива 70/156/ЕИО.

▼B

*Допълнение 2*

Раздел 1 на Допълнението

**ОБРАЗЕЦ**

(Максимален формат: A4 (210 × 297 мм))

СЕРТИФИКАТ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО

| Печат на органа, предоставящ типово одобрение на ЕО |
|---|

Съобщение относно

— типово одобрение на ЕО (1)

— разширяване на типовото одобрение на ЕО (1)

— отказ за предоставяне на типово одобрение на ЕО (1)

— оттегляне на типовото одобрение на ЕО (1)

за тип превозни средства) компоненти) обособени технически възли (1) в съответствие с Директива …..)…..)ЕО, последно изменение е, Директива …/…/ЕО.

Номер на типовото одобрение на ЕО: .....

Основание за разширяване на срока: .....

РАЗДЕЛ I

0.1. Марка (търговско наименование на производителя): .....

0.2. Тип: .....

0.3. Начини за идентифициране на типа, ако върху превозното средство/компонента) обособения технически възел има такива обозначения (1) (2): .....

0.3.1. Местоположение на въпросните обозначения: .....

0.4. Категория на превозното средство (1) (3): .....

0.5. Наименование и адрес на производителя: .....

0.7. По отношение на компоненти и обособени технически възли, място и начин за нанасяне на знака за типово одобрение на ЕО: .....

0.8. Адрес(и) на монтажния(те) завод(и): .....

(1) Ненужното се зачерква

(2) Ако начинът за идентифициране на типа предвижда използване на знаци, нямаши отношение към описанието на типа на превозното средство, компонента или обособения технически възел, за които е издадено съответния сертификат за типово одобрение, в документацията въпросните знаци се изобразяват със символа:"?" (напр. ABC??123??).

(3) Както е дефинирано в приложение IIA към Директива 70/156/ЕИО.

▼B

РАЗДЕЛ II

1. Допълнителна информация (по целесъобразност): Виж Добавката

2. Техническа служба, отговаряща за провеждане на изпитванията: .....

3. Дата на съставяне на изпитвателния протокол: .....

4. Номер на изпитвателния протокол: .....

5. Забележки (ако има такива): Виж Добавката

6. Място: .....

7. Дата: .....

8. Подпис: .....

9. Посочва се индекса на информационния пакет, депозиран при предоставящия одобрението орган, който може да се получи при поискване.

▼B

*Добавка към сертификат за типово одобрение на ЕО № ...*

относно типовото одобрениена каросерия като обособен технически възел в съответствие с Директива …/…/ЕО, последно изменение е, Директива …/…/ЕО

1. Допълнителна информация

1.1. Категория превозни средства ($M_2$, $M_3$) [1]: .....

1.2. Конструкция на каросерията (едно/двуетажна, съчленена, нископлатформена) [1]: .....

1.3. Технически допустима максимална маса (kg): .....

1.4. Брой на пътниците (седящи и правостоящи):

1.4.1. Общ брой (N): .....

1.4.2. Горен етаж ($N_a$) [1]: .....

1.4.3. Долен етаж ($N_б$) [1]: .....

1.4.4. Брой на седящите пътници:

1.4.4.1. Общ брой (A): .....

1.4.4.2. Горен етаж ($A_a$) [1]: .....

1.4.4.3. Долен етаж ($A_б$) [1]: .....

1.5. Вместимост на багажното отделение ($m^3$): .....

1.6. Капацитет за транспортиране на багаж върху покрива ($m^2$): .....

1.7. Технически приспособления, улесняващи достъпа до превозните средства (например рампа, подемник, система за накланяне): .....

1.8. Положение на центъра на тежестта на превозното средство в състояние за експлоатация в надлъжното, напречното и вертикалното направление: .....

1.9. Якост на горната част

1.9.1. Номер на типовото одобрение на ЕО, ако е необходимо: .....

5. Забележки: .....

---

[1] Ненужното се зачерква.

▼B

Раздел 2

**ОБРАЗЕЦ**

(Максимален формат: A4 (210 × 297 мм))

СЕРТИФИКАТ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО

| Печат на органа, предоставящ типово одобрение на ЕО |
|---|

Съобщение относно

— типово одобрение на ЕО (1)

— разширяване на типовото одобрение на ЕО (1)

— отказ за предоставяне на типово одобрение на ЕО (1)

— оттегляне на типовото одобрение на ЕО (1)

за тип превозни средства) компоненти) обособени технически възли (1) в съответствие с Директива …..)…..)ЕО, последно изменение е, Директива …/…/ЕО.

Номер на типовото одобрение на ЕО: .....

Основание за разширяване на срока: .....

РАЗДЕЛ I

0.1. Марка (търговско наименование на производителя): .....

0.2. Тип: .....

0.3. Начини за идентифициране на типа, ако върху превозното средство/компонента) обособения технически възел има такива обозначения (1) (2) .....

0.3.1. Местоположение на въпросните обозначения: .....

0.4. Категория на превозното средство (1) (3) .....

0.5. Наименование и адрес на производителя: .....

0.7. По отношение на компоненти и обособени технически възли, място и начин за нанасяне на знака за типово одобрение на ЕО: .....

0.8. Адрес(и) на монтажния(те) завод(и): .....

(1) Ненужното се зачерква

(2) Ако начинът за идентифициране на типа предвижда използване на знаци, нямащи отношение към описанието на типа на превозното средство, компонента или обособения технически възел, за които е издадено съответния сертификат за типово одобрение, в документацията въпросните знаци се изобразяват със символа:"?" (напр. ABC??123??).

(3) Както е дефинирано в приложение IIA към Директива 70/156/ЕИО.

▼B

РАЗДЕЛ II

1. Допълнителна информация (по целесъобразност): Виж Добавката

2. Техническа служба, оттоваряща за провеждане на изпитванията: .....

3. Дата на съставяне на изпитвателния протокол: .....

4. Номер на изпитвателния протокол: .....

5. Забележки (ако има такива): Виж Добавката

6. Място: .....

7. Дата: .....

8. Подпис: .....

9. Посочва се индекса на информационния пакет, депозиран при предоставящия одобрението орган, който може да се получи при поискване.

▼B

*Добавка към сертификат за типово одобрение на ЕО № ...*

относно типовото одобрениена каросерия като обособен технически възел в съответствие с Директива …/…/ЕО, последно изменение е, Директива …/…/ЕО

1. Допълнителна информация

1.1. Категория на превозни средства, на които може да се инсталира каросерията ($M_2$, $M_3$) [1]: .....

1.2. Конструкция на каросерията (едно/двуетажна, съчленена, нископлатформена) [1]: .....

1.3. Тип/типове на шаситата, на които може да се инсталира каросерията: .....

1.4. Брой на пътниците (седящи и правостоящи):

1.4.1. Общ брой (N): .....

1.4.2. Горен етаж ($N_a$) [1]: .....

1.4.3. Долен етаж ($N_б$) [1]: .....

1.4.4. Брой на седящите пътници:

1.4.4.1. Общ брой (A): .....

1.4.4.2. Горен етаж ($A_a$) [1]: .....

1.4.4.3. Долен етаж ($A_б$) [1]: .....

1.5. Вместимост на багажното отделение ($m^3$): .....

1.6. Капацитет за транспортиране на багаж върху покрива ($m^2$): .....

1.7. Технически приспособления, улесняващи достъпа до превозните средства (например рампа, подемник, система за накланяне): .....

1.9. Якост на горната част

1.9.1. Номер на типовото одобрение на ЕО, ако е необходимо: .....

5. Забележки: .....

6. Точки, изпълнени и демонстрирани за обособения технически възел: .....

---

[1] Ненужното се зачерква.

▼B

Раздел 3 на Допълнението

**ОБРАЗЕЦ**

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

СЕРТИФИКАТ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ НА ЕО

| Печат на органа, предоставящ типово одобрение на ЕО |
|---|

Съобщение относно:

— типово одобрение на ЕО (1)

— разширяване на типовото одобрение на ЕО (1)

— отказ за предоставяне на типово одобрение на ЕО (1)

— оттегляне на типовото одобрение на ЕО (1)

за тип превозни средства) компоненти) обособени технически възли (1) в съответствие с Директива .... /.... /ЕО, последно изменение е, Директива .... / .... /ЕО.

Номер на типовото одобрение на ЕО: .....

Основание за разширяване: .....

РАЗДЕЛ I

0.1. Марка (търговско наименование на производителя): .....

0.2. Тип: .....

0.3. Начини за идентифициране на типа, ако върху превозното средство/компонента) обособения технически възел има такиваобозначения (1) (2): .....

0.3.1. Местоположение на въпросните обозначения: .....

0.4. Категория на превозното средство (1) (3): .....

0.5. Наименование и адрес на производителя: .....

0.7. По отношение на компоненти и обособени технически възли, място и начин за нанасяне на знака за типово одобрение на ЕО: .....

0.8. Адрес(и) на монтажния(те) завод(и): .....

(1) Ненужното се зачерква.

(2) Ако начинът за идентифициране на типа предвижда използване на знаци, нямащи отношение към описанието на типа на превозното средство, компонента или обособения технически възел, за които е издаден съответния сертификат за типово одобрение, в документацията въпросните знаци се изобразяват със символа:"?" (напр. ABC??123??).

(3) Както е дефинирано в приложение IIA към Директива 70/156/ЕИО.

▼B

РАЗДЕЛ II

1. Допълнителна информация (по целесъобразност): Виж Добавка

2. Техническа служба, отговаряща за провеждане на изпитванията: .....

3. Дата на съставяне на изпитвателния протокол: .....

4. Номер на изпитвателния протокол: .....

5. Забележки (ако има такива): Виж Добавка

6. Място: .....

7. Дата: .....

8. Подпис: .....

9. Посочва се индекса на информационния пакет, депозиран при предоставящия одобрението орган, който може да се получи при поискване.

▼B

*Добавка към сертификат за типово одобрение на ЕО № ...*

относно типовото одобрениена превозно средство, оборудвано с каросерия, която преди това е била типово одобрена като обособен технически възел, в съответствие с Директива …/…/ЕО, последно изменена с Директива …/…/ЕО

1. Допълнителна информация

1.1. Категория превозни средства ($M_2$, $M_3$) [1]: .....

1.2. Технически допустима максимална маса (kg): .....

1.8. Положение на центъра на тежестта на натовареното превозно средство в надлъжното, напречното и вертикалното направление: .....

1.9. Якост на горната част

1.9.1. Номер на типовото одобрение на ЕО, ако е необходимо: .....

5. Забележки: .....

———

[1] Ненужното се зачерква.

▼B

*ПРИЛОЖЕНИЕ III*

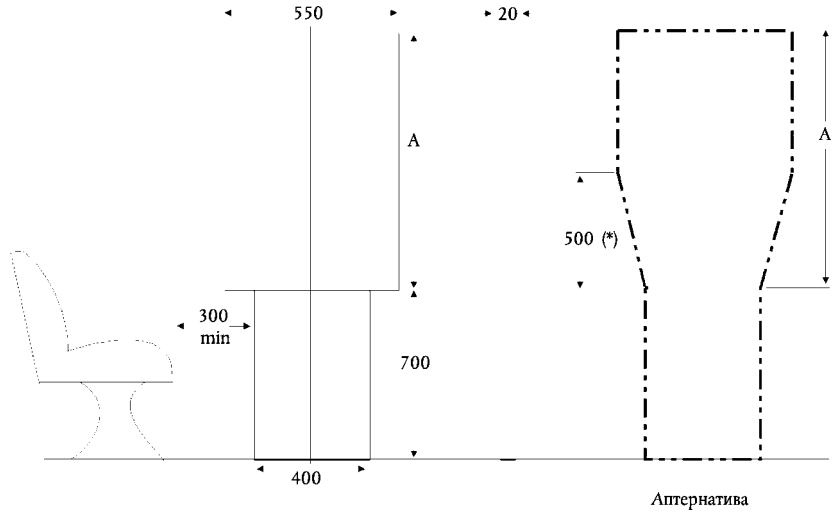
**ПОЯСНИТЕЛНИ СХЕМИ**

**(Всички размери са дадени в mm)**

*Фигура 1*

**Достъп до обслужващите врати**

**(виж точка 7.7.1 от приложение I)**




алтернативи

Класове I, II и III: A = 1 100 mm

Класове A и B: A = 950 mm

| Брой пътници | ≤ 22 ([1]) | | > 22 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Класове | A | B | I | II | III |
| Размер A (mm) | 950 | 700 | 1 100 | 950 | 850 |
| Обща височина на двойния панел (mm) | 1 650 | 1 400 | 1 800 | 1 650 | 1 550 |

([1]) Виж съответната бележка под линия към точка 7.7.5.1 от приложение I.

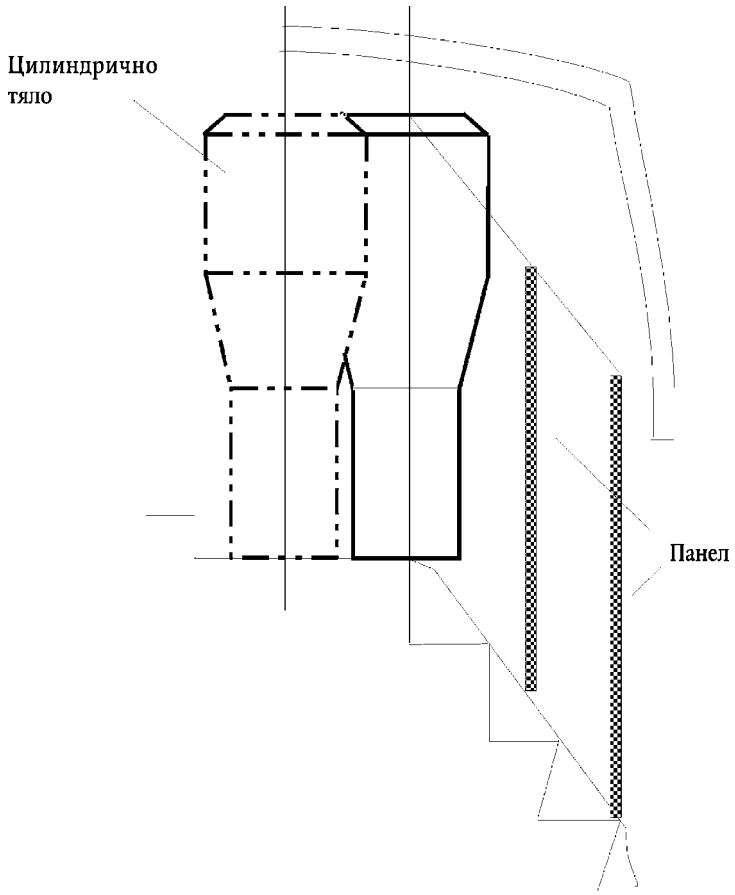
(*) Виж съответната бележка под линия към точка 7.7.5.1 от приложение I.

▼B

*Фигура 2*

**Достъп до вратите за пътници**

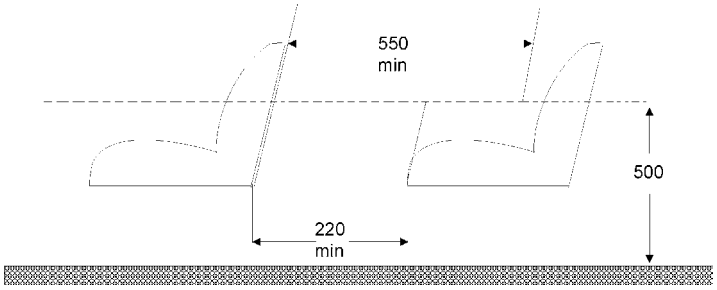
**(виж точка 7.7.1.4 от приложение I)**




*Фигура 3*

**Определяне на свободния участък за достъп до вратата**

**(виж точка 7.7.1.9.1 от приложение I)**

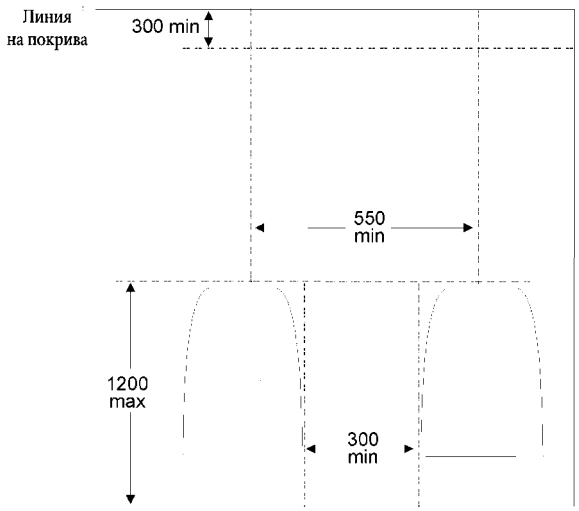


▼B

*Фигура 4*

**Определяне на свободния участък за достъп до вратата**

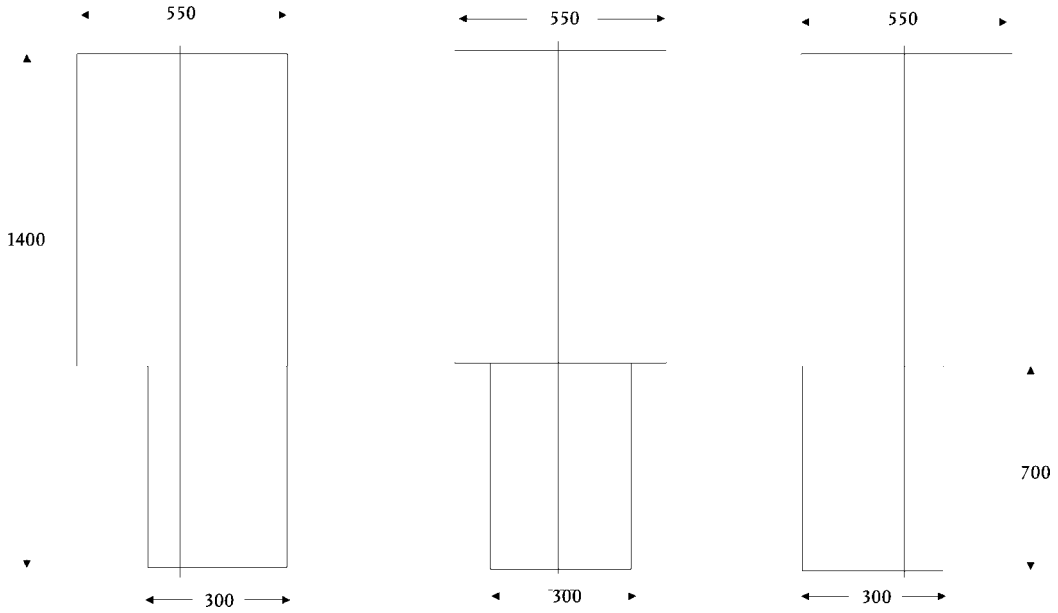
**(виж точка 7.7.1.9.2 от приложение I)**




*Фигура 5*

**Достъп до аварийните врати**

**(виж точка 7.7.2 от приложение I)**

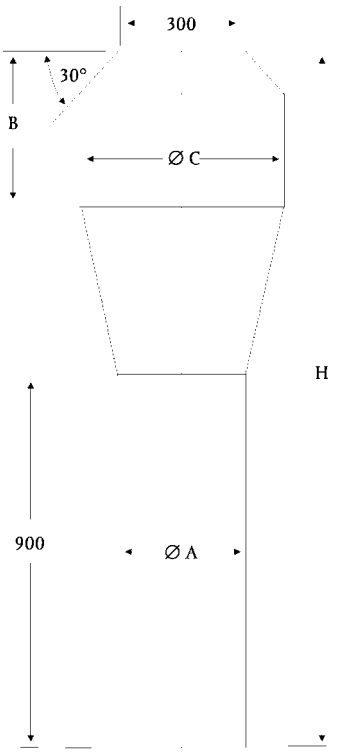


▼B

*Фигура 6*

**Проходи**

**(виж точка 7.7.5 от приложение I)**




| Класове | | A | B | I | II | III |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Размери (mm) | A | 350 | 300 | 450 | 350 | 300 |
| | C | 550 | 450 | 550 | 550 | 450 |
| | B | 500 (*) | 300 | 500 (*) | 500 (*) | 500 (*) |
| | H | 1900 (*) | 1500 | 1900 (*) | 1900 (*) | 1900 (*) |

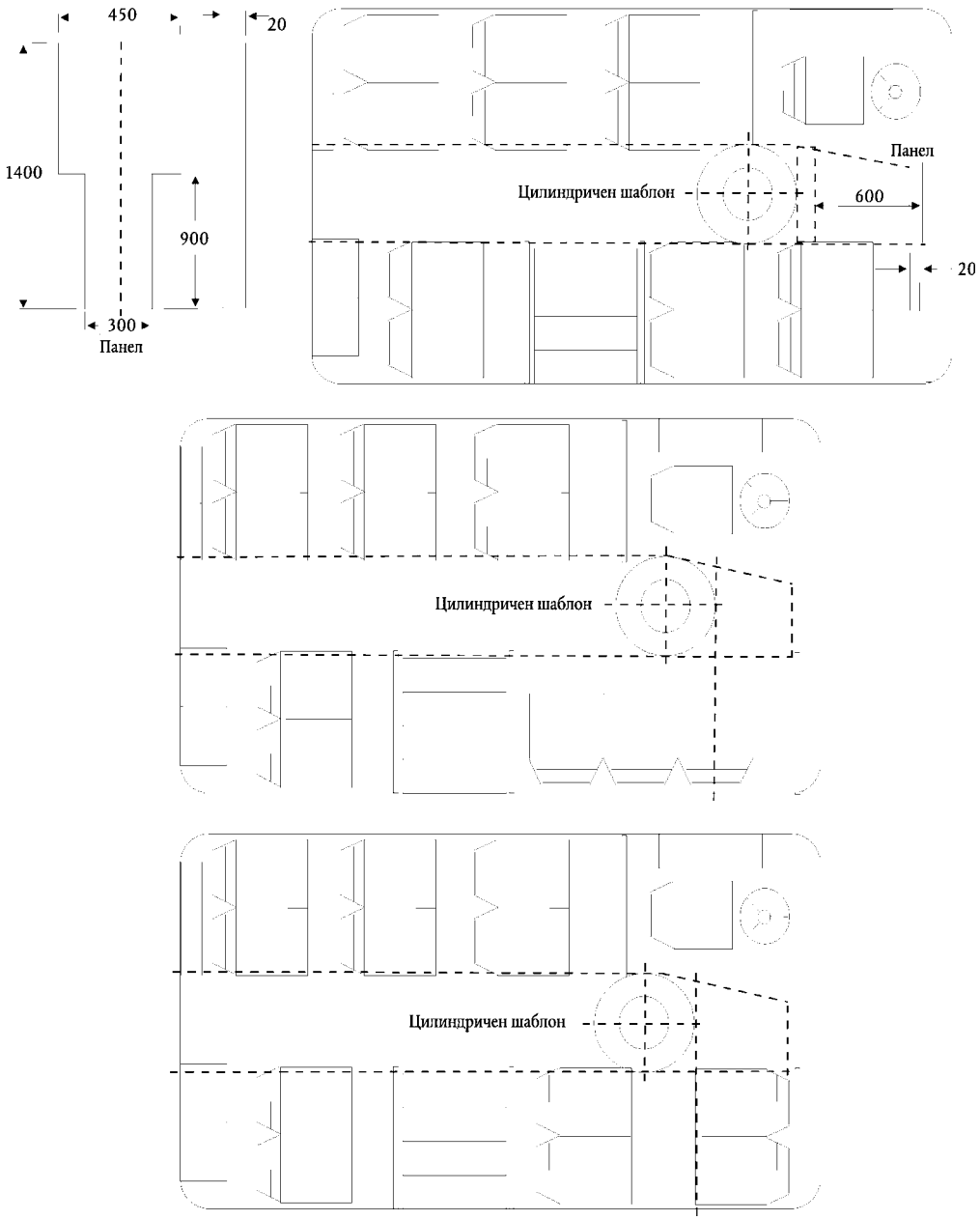
(*) Виж съответната бележка под линия към точка 7.7.5.1 от приложение I.

▼B

*Фигура 7*

**Предно ограничение на прохода**

**(виж точка 7.7.5.1.1.1 от приложение I)**

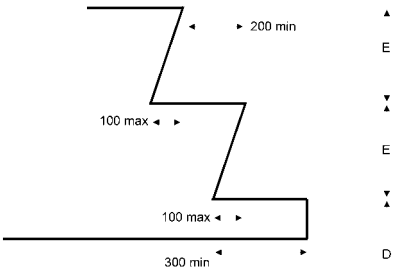


▼B

*Фигура 8*

**Стъпала за пътниците**

**(виж точка 7.7.7 от приложение I)**




*Височина над пътното платно, ненатоварено превозно средство*

| Класове | | I и A | II, III и B |
|---|---|---|---|
| Първо стъпало над пътното платно „D“ | Максимална височина (mm) | 340 (1) | 380 (1) (2) (5) |
| | Минимална дълбочина (mm) | 300 (*) | |
| Други стъпала „E“ | Максимална височина (mm) | 250 (3) | 350 (4) |
| | Минимална височина (mm) | 120 | |
| | Минимална дълбочина (mm) | 200 | |

(*) 230 mm за превозни средства с вместимост, непревишаваща 22 пътници.
(1) 700 mm за аварийни врати.
1 500 mm за аварийни врати, разположени на горния етаж на двуетажно превозно средство.
(2) 430 mm за превозни средства с изцяло механично окачване.
(3) 300 mm за стъпала на врата зад крайната задна ос.
(4) 250 mm на пътеките на превозни средства с вместимост, непревишаваща 22 пътници.
(5) За поне една обслужваща врата; 400 mm за всички останали обслужващи врати.

*Забележки:* 1. При двойните врати стъпалата във всяка половина на входа се разглеждат поотделно.

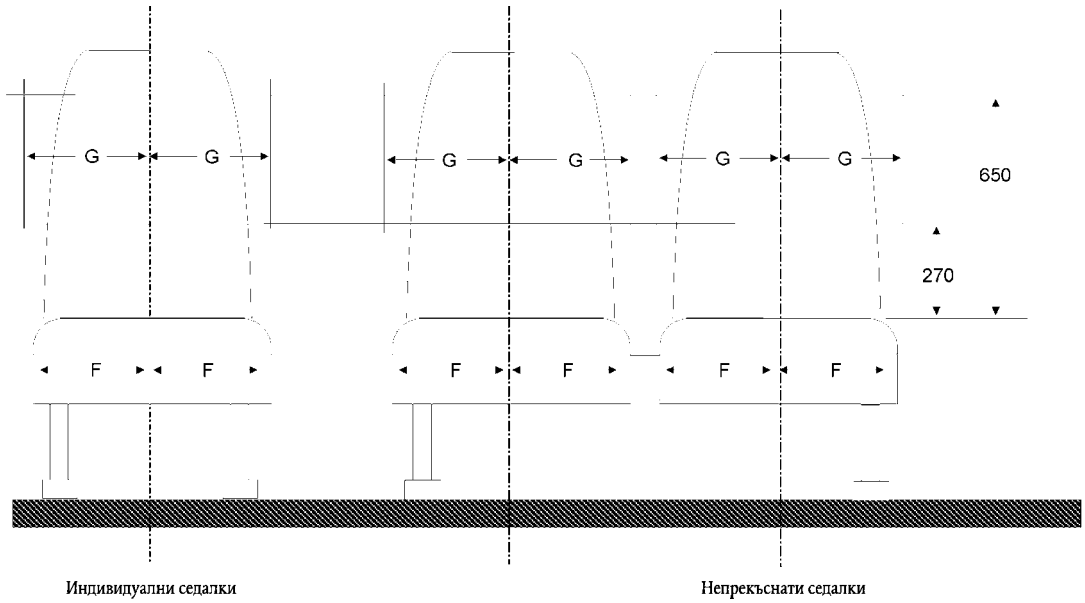
2. Не е задължително размерът E да бъде еднакъв за всичките стъпала.

▼B

*Фигура 9*

**Размери на пътническите места**

**(виж точка 7.7.8.1 от приложение I)**




Индивидуални седалки Непрекъснати седалки

| | G (mm) min. | |
|---|---|---|
| F (mm) min | Непрекъснати седалки | Индивидуални седалки |
| 200 (*) | 225 | 250 |

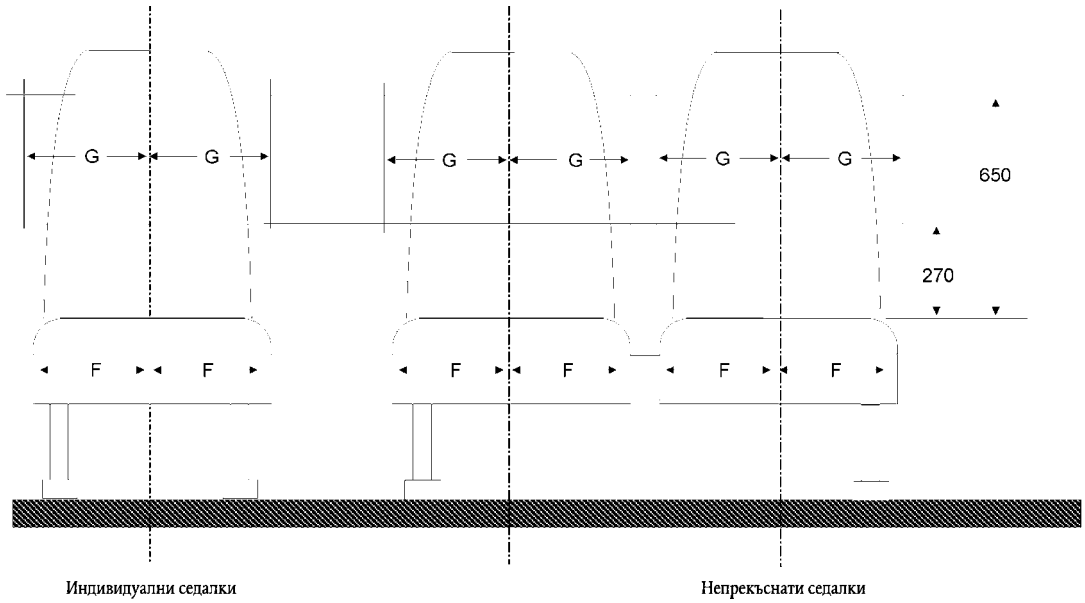
(*) 225 за Клас III

▼B

*Фигура 9 a*

**Размери на пътническите места**

**(виж точка 7.7.8.1.3. от приложение I)**




Индивидуални седалки

Непрекъснати седалки

| | G (mm) min | |
|---|---|---|
| F (mm) min | Непрекъснати седалки | Индивидуални седалки |
| 200 | 200 | 200 |

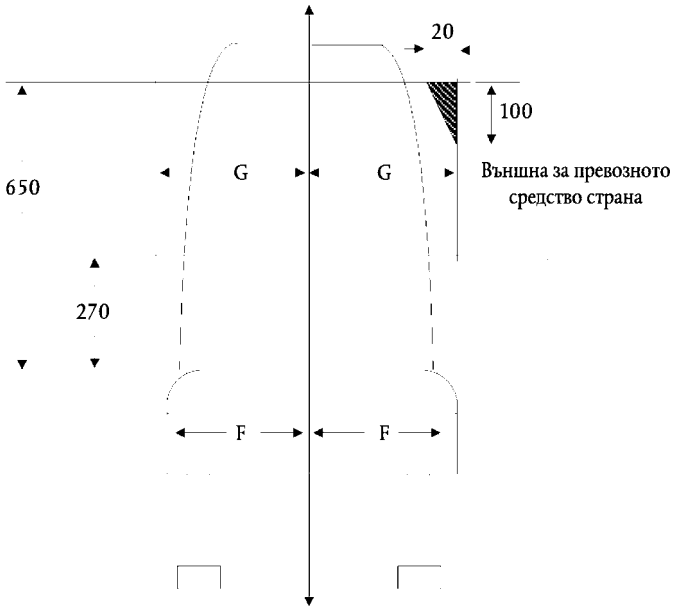
▼B

*Фигура 10*

**Допустимо навлизане в пространството на височината на рамото**

**Напречно сечение на минималното свободно пространство на височината на рамото за разположена до стената на превозното средство седалка**

**(виж точка 7.7.8.1.4 от приложение I)**

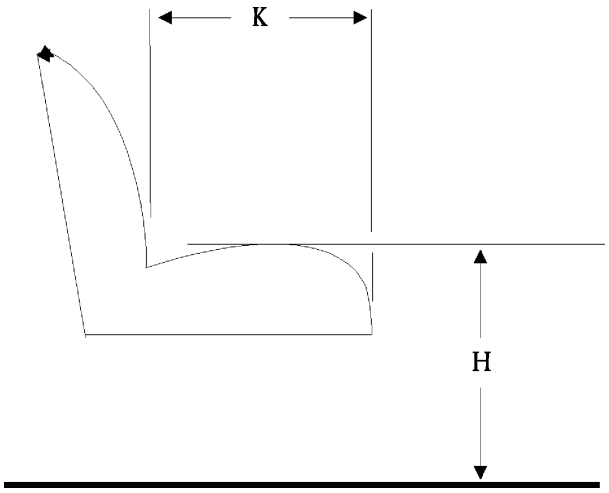



G = 225 mm за непрекъснати седалки
G = 250 mm за индивидуални седалки
G = 200 mm за превозни средства с ширина по-малка от 2.35 m

*Фигура 11*

**Дълбочина и височина на възглавницата на седалката**

**(виж точки 7.7.8.2 и 7.7.8.3 от приложение I)**




H = 400/500 mm (*)
K = 350 mm min (**)

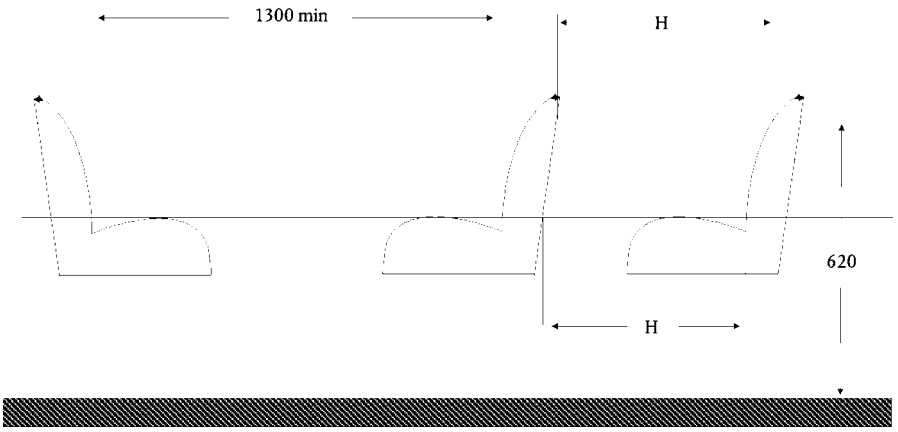
(*) 350 mm на кожуха на колелата и на двигателното отделение
(**) 450 mm в превозни средства от Класове II & III

▼B

*Фигура 12*

**Разстояние между седалките**

**(виж точка 7.7.8.4 от приложение I)**

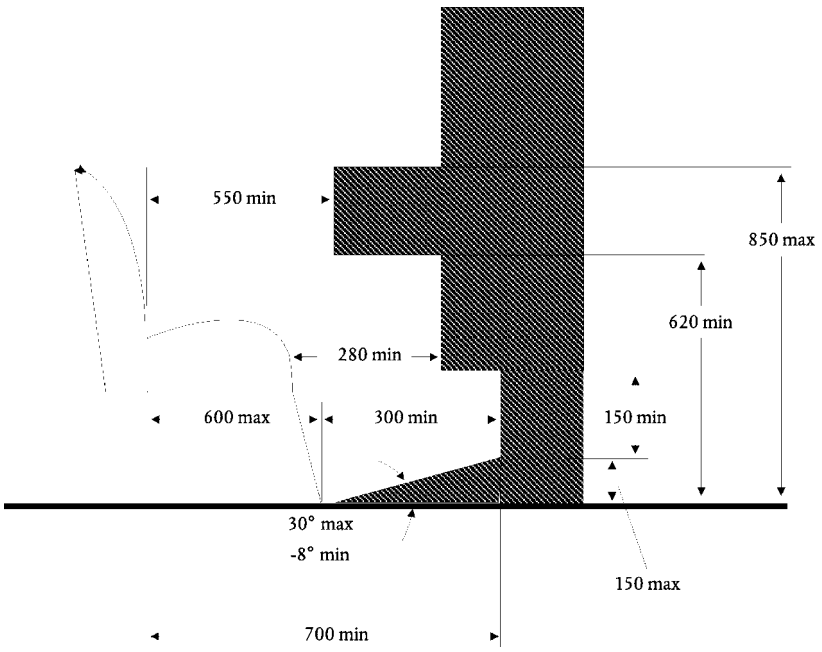



| | H |
|---|---|
| Класове I, A и B | 650 mm |
| Класове II и III | 680 mm |

*Фигура 13*

**Свободно пространство за седящите пътници**

**(виж точка 7.7.8.5 от приложение I)**



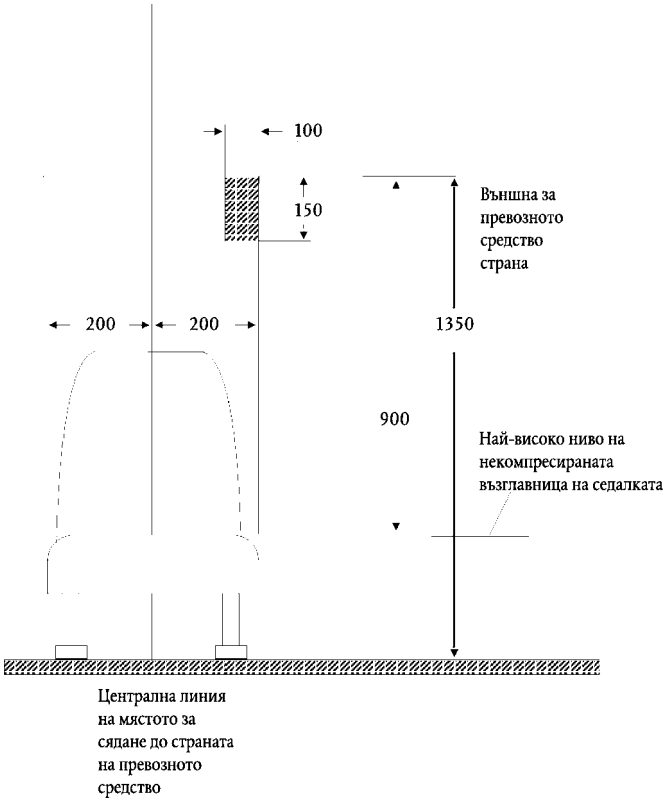
▼B

*Фигура 14*

**Допустимо навлизане в пространството над седалката**

**Напречно сечение на минималното свободно пространство над разположена до стената на превозното средство седалка**

**(виж точка 7.7.8.6.3.1 от приложение I)**

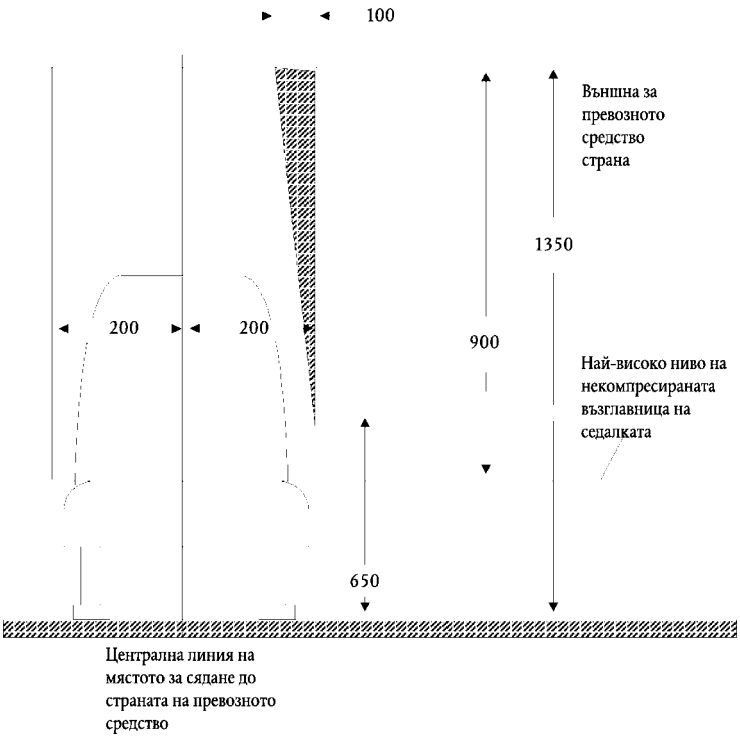


▼B

*Фигура 15*

**Допустимо навлизане в пространството над мястото за сядане**

**(виж точка 7.7.8.6.3.2 от приложение I)**

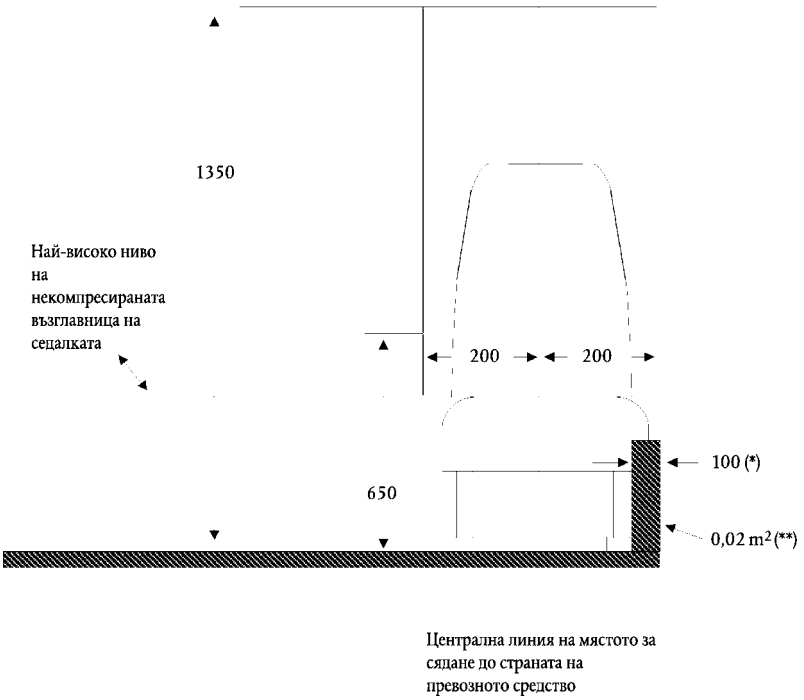


▼B

*Фигура 16*

**Допустимо навлизане в долната част на пространството за пътника**

**(виж точка 7.7.8.6.3.3 от приложение I)**




(*) 150 mm за нископлатформени превозни средства от Клас I

(**) 0,03 $m_2$ за нископлатформени превозни средства от Клас I

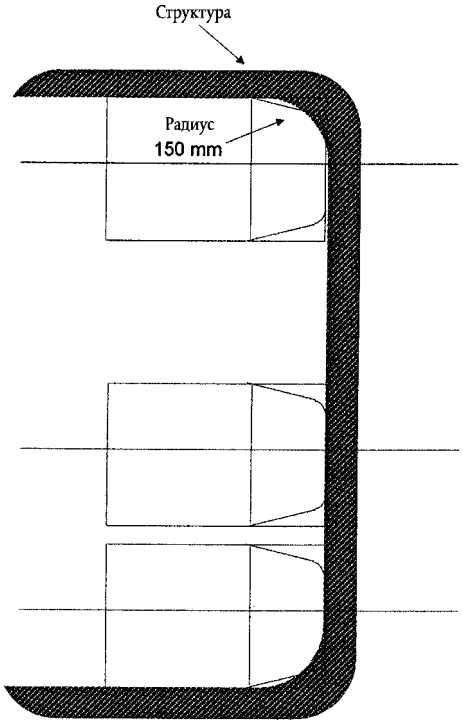
▼B

*Фигура 17*

**Допустимо навлизане в пространството на седалките в задните ъгли на превозното средство**

**Изглед към предписания участък за седалката (две седалки от страните на превозното средство отзад)**

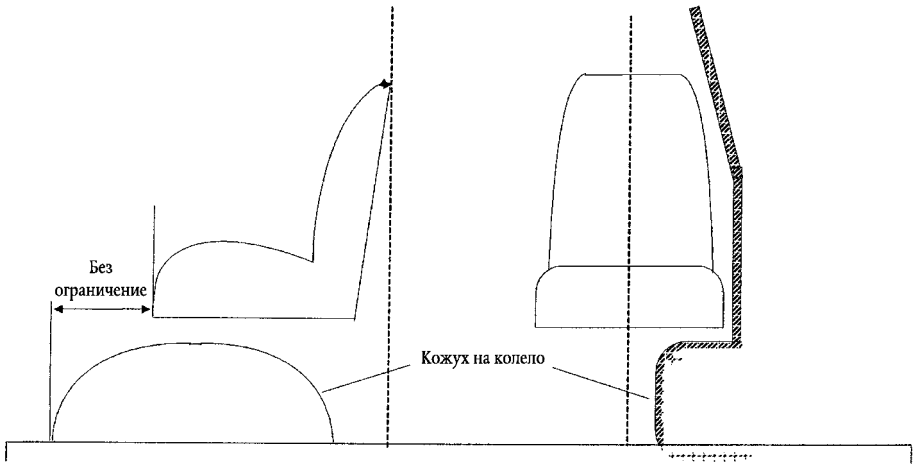
**(виж точка 7.7.8.6.3.4 от приложение I)**




*Фигура 18*

**Допустимо навлизане в пространството на седалка над кожуха на колелото без излизане отвъд вертикалната централна линия на странично разположената седалка**

**(виж точка 7.7.8.6.4.2.1 от приложение I)**

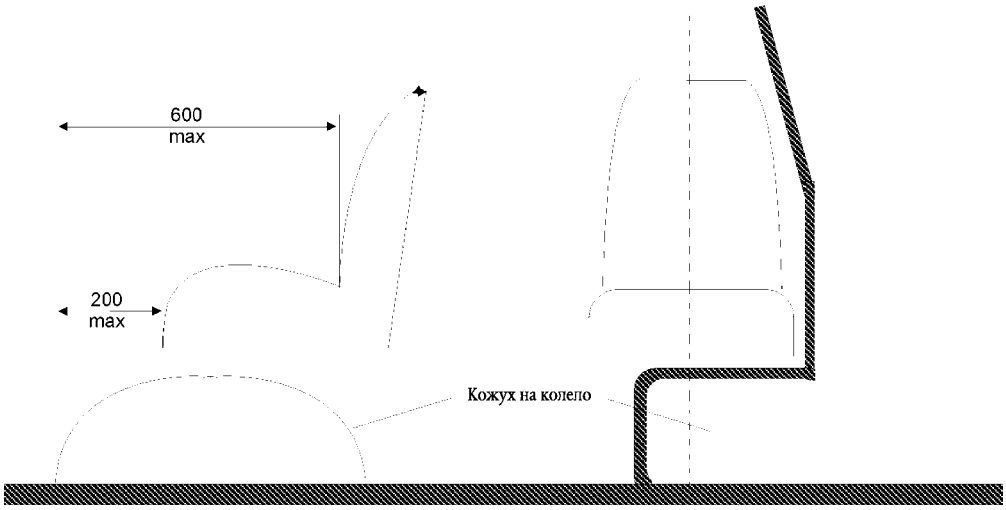


▼B

*Фигура 19*

**Допустимо навлизане в пространството на седалка над кожуха на колелото с излизане отвъд вертикалната централна линия на странично разположената седалка**

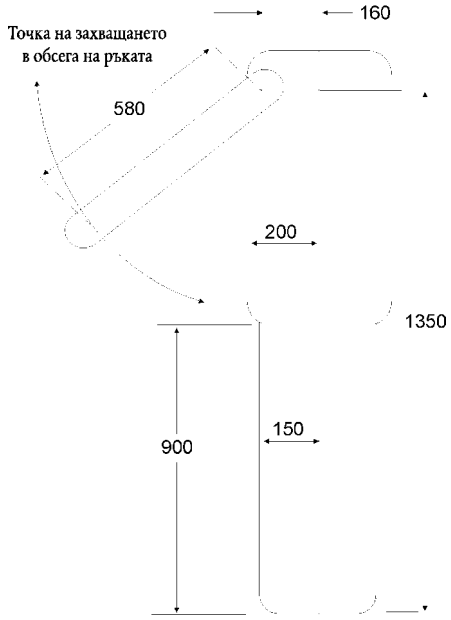
**(виж точка 7.7.8.6.4.2.2 от приложение I)**




*Фигура 20*

**Изпитвателно устройство за определяне на разположението на ръкохватките**

**(виж точка 7.11.2.1 от приложение I)**

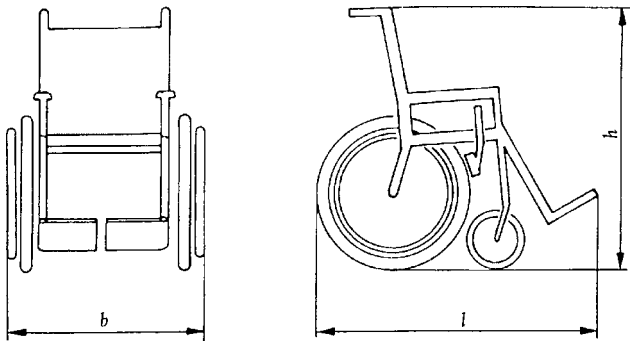


▼B

*Фигура 21*

**Контролна инвалидна количка**

**(виж точка 3.6.4 от приложение VII)**




Обща дължина, l: 1 200 mm

Обща ширина, b: 700 mm

Обща височина, h: 1 090 mm

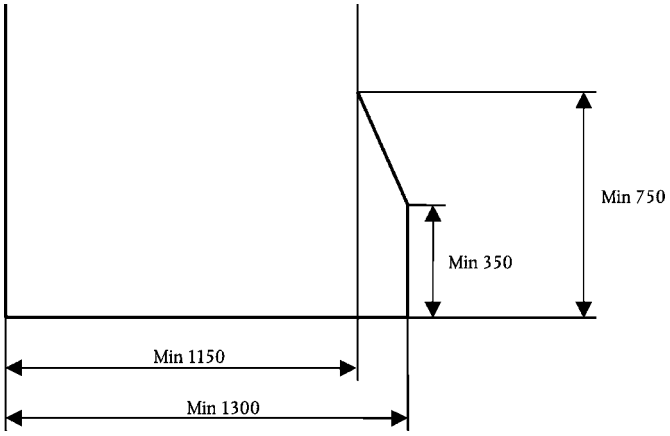
*Забележка:*

Настаненият в инвалидната количка неин ползвател увеличава общата и дължина с 50 mm и обуславя височина 1 350 mm над нивото на пода.

*Фигура 22*

**Минимално свободно пространство за ползвателя на инвалидната количка в участъка за количката**

**(виж точка 3.6.1 от приложениеVII)**



▼B

*Фигура 23*

**виж точка 3.4 от приложениеVII)**

**Пиктограма за ползвателите на инвалидни колички (23 a)**



**Пиктограма за пътниците с ограничена подвижност, различни от ползватели на инвалидни колички**



▼B

*ПРИЛОЖЕНИЕ IV*

**ЯКОСТ НА ГОРНАТА ЧАСТ НА КОНСТРУКЦИЯТА**

1. **Приложно поле**

Настоящото приложение се отнася до всички едноетажни превозни средства от класове II и III.

2. **Определения**

По смисъла на настоящото приложение:

2.1. „остатъчно пространство“ означава пространството, което трябва да се съхранява в пътническия салон в хода и след провеждането на някое от изпитванията на конструкцията, предвидени в настоящото приложение;

2.2. „горна част на конструкцията“ означава частта (частите) от конструкцията на превозното средство, която (които) допринася (допринасят) за увеличаване на якостта на превозното средство в случай на преобръщане;

2.3. „секция от каросерията“ означава секция, която притежава от всяка страна не по-малко от две еднакви вертикални колони, типични за част или части от конструкцията на превозното средство;

2.4. „обща енергия“ означава енергията, която трябва да се погълне от цялата конструкция на превозното средство. Същата може да се определи така, както е посочено в настоящото приложение.

3 **Общи технически условия и изисквания**

Ако горната част на конструкцията е била одобрена в съответствие с РегламентООН/ИКЕ № 66 на Икономическата Комисия за Европа, се счита, че същата удовлетворява настоящите общи технически условия и изисквания.

3.1. Горната част на конструкцията на превозното средство трябва да притежава достатъчна якост така че, в хода на, или след, изпитването по някой от методите, или подлагането и на изчислителната процедура, предвидени в точка 4:

3.1.1. никоя от изместилите се части на превозното средство да не прониква в остатъчното пространство, посочено в точка 5, и

3.1.2. никоя от частите на остатъчното пространство да не излиза извън пределите на деформираната конструкция.

3.2. Изискванията от точка 3.1 се отнасят до превозното средство заедно с всички конструктивни части, елементи и панели, и всички издадени твърди части, например, багажни рафтове, вентилационно оборудване и т.н. За целите на точка 3.1, обаче, не се вземат под внимание различните прегради, разделящи стени, обръчи и други части, които укрепват горната част на конструкцията на превозното средство, както и стационарното оборудване, например, барчета, кухнички или тоалетни помещения.

3.3. При съчлененитe превозни средства, всяка част от превозното средство трябва да удовлетворява посочените в точка 3.1 изисквания.

4. **Методи за изпитване**

4.1. Всеки тип превозно средство се подлага на проверка в съответствие с някой от следващите методи по преценка на производителя, или в съответствие с одобрен от компетентния орган друг метод:

4.1.1. изпитване за определяне на устойчивостта на преобръщане на окомплектовано превозно средство в съответствие с изложената в допълнение 1 процедура;

4.1.2. изпитване за определяне на устойчивостта на преобръщане на секция или секции от каросерията, представителна за окомплектованото превозно средство, в съответствие с допълнение 2;

4.1.3. изпитване с махалообразен товар на секция или секции от каросерията в съответствие с допълнение 3;

4.1.4. проверка на якостта на горната част на конструкцията по изчислителен път в съответствие с допълнение 4.

▼B

4.2. Ако методите, предвидени в точки 4.1.2, 4.1.3 или 4.1.4, не дават възможност за вземане под внимание на значими несъответствия между отделни секции на превозното средство, например, по отношение на наличието на разположена върху покрива въздушно-климатична инсталация, на вниманието на техническата служба се предоставят други изпитвателни методи или изчислителни процедури. При отсъствие на такава допълнителна информация превозното средство може да се подложи на изпитване в съответствие с метода, предвиден в точка 4.1.1.

5. **Остатъчно пространство**

5.1. За целите на точка 2.1, под остатъчно пространство се разбира онзи обем в пределите на пътническия салон, който се формира при преместването по права или прави линии на напречната вертикална равнина, дефинирана на фигура 1 (а), по начин, при който показаната на фигура 1 (а) точка „R“ се премества от точка „R“ на външната задна седалка през точка „R“ на всяка външна междинно разположена седалка до точка „R“ на външната предна седалка.

5.2. Допуска се, че показаната на фигура 1 (б) точка „R“ е разположена на разстояние 500 mm над нивото на пода под краката на пътниците, на разстояние 300 mm от вътрешната повърхност на страната на превозното средство и на разстояние 100 mm пред облегалката на седалката върху централната линия на външните седалки.

6. **Интерпретиране на резултатите**

6.1. При изпитване на секции от каросерията, техническата служба, упълномощена да проведе изпитването, осигурява съответствието на превозното средство с посочените условия в раздел 2 от допълнение 3, съдържащ изисквания по отношение на разпределението на основните енергопоглъщащи части на горната част от конструкцията на превозното средство.

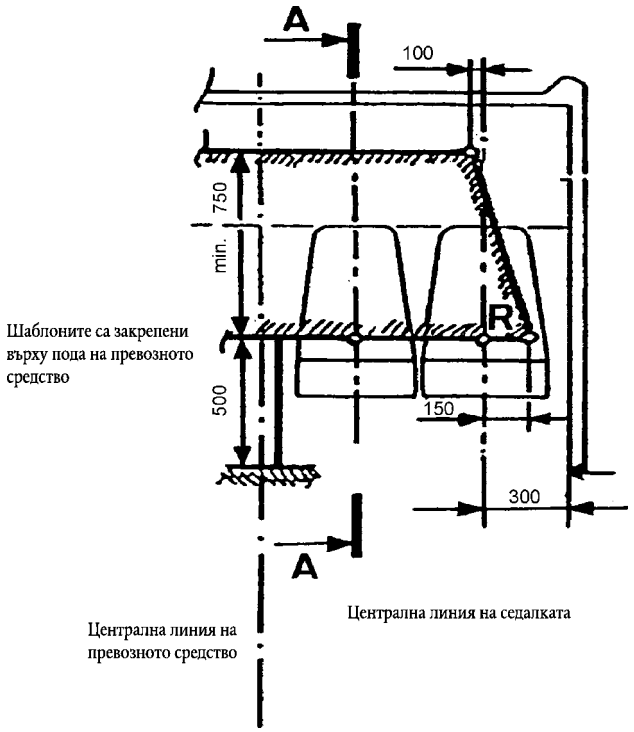
▼B

*Фигура 1*

**Остатъчно пространство**

**(всички размери са в милиметри)**

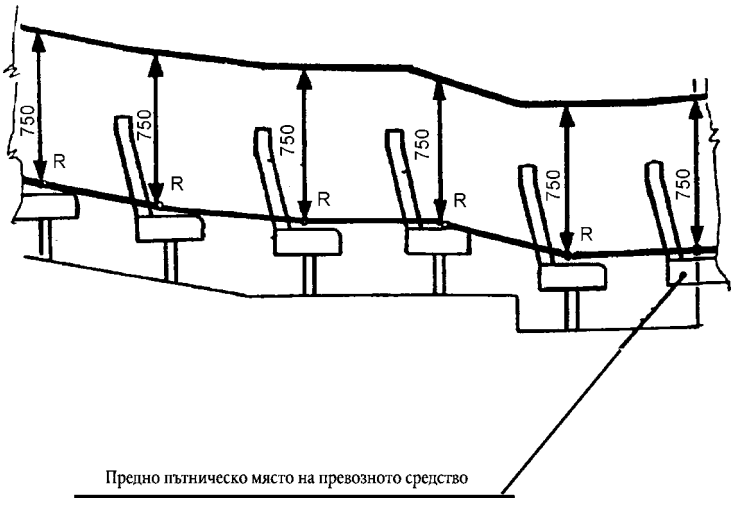
1 (а) напречен разрез




*Забележка:* Четете изискванията от точка 5.1

1 (б) надлъжен разрез

Сечение А-А на превозното средство във вертикалната равнина, минаваща през централната линия на вътрешните седалки




*Забележка:* Четете изискванията от точка 5.2

▼B

*Допълнение 1*

**ИЗПИТВАНЕ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА УСТОЙЧИВОСТТА НА ПРЕОБРЪЩАНЕ НА ОКОМПЛЕКТОВАНОТО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО**

1. **Условия при провеждане на изпитването**

1.1. Макар и да не е необходимо превозното средство да бъде напълно оборудвано, същото трябва да съответства на серийно произвежданите превозни средства по отношение на масата на превозното средство в състояние за експлоатация, центъра на тежестта и разпределението на масата, обявени от съответния производител.

1.2. Седалките за водача и пътниците трябва да са поставени по начин, при който техните облегалки, ако наклонът на същите подлежи на регулиране, са ориентирани вертикално. Ако седалките се регулират по височина, същите трябва да бъдат в крайното горно положение.

1.3. Всички врати и отварящи се прозорци на превозното средство трябва да бъдат затворени и застопорени, но не и заключени. По преценка на заявителя на одобрението, прозорците и остъклените прегради или екрани могат да бъдат остъклени или неостъклени. Ако същите не са остъклени, в съответните места от превозното средство трябва да бъдат разположени товари с еквивалентна маса.

1.4. Налягането в гумите трябва да съответства на предписанията на производителя на превозните средства и, ако превозното средство притежава система за окачване с пневматични ресори, към последните трябва да бъде осигурено подаването на въздух. Всяка автоматична система за нивелиране трябва да бъдат отрегулирана за посоченото от производителя ниво, при което превозното средство трябва да бъде разположено върху равна хоризонтална повърхност. Амортисьорите трябва да бъдат в задоволително работно състояние.

1.5. Горивото, акумулаторната киселина и останалите запалителни смеси, експлозиви или корозионно действащи вещества могат да се заменят с други материали, при условие че са изпълнени предвидените в точка 1.1 условия.

1.6. Изпитвателната площадка трябва да бъде от бетон или друг твърд материал.

2. **Изпитвателна процедура (виж фигура 1)**

2.1. Превозното средство се разполага върху платформа с оглед на неговото странично преобръщане. Страната, откъм която става преобръщането, се определя от производителя.

2.2. Положението на превозното средство върху платформата трябва да бъде такова че, когато платформата се намира в хоризонтално положение:

2.2.1. оста на въртене да бъде успоредна на надлъжната ос на превозното средство,

2.2.2. оста на въртене да бъде на разстояние 0—200 mm от вертикалната линия на прехода между двете нива,

2.2.3. оста на въртене да бъде на разстояние 0—100 mm от страничната повърхност на гумата върху най-дългата ос,

2.2.4. оста на въртене да бъде на разстояние 0—100 mm под хоризонталната изходна равнина, върху която опират гумите, и

2.2.5. разликата между височината на разполагане на хоризонталната изходна равнина и хоризонталната долна равнина, върху която протича ударът, да бъде не по-малка от 800 mm.

2.3. Трябва да се вземат мерки за недопускане на изместване на превозното средство по неговата надлъжна ос.

2.4. Изпитвателното оборудване трябва да изключва възможността от странично плъзгане на гумите в посоката на преобръщането с помощта на странични стени.

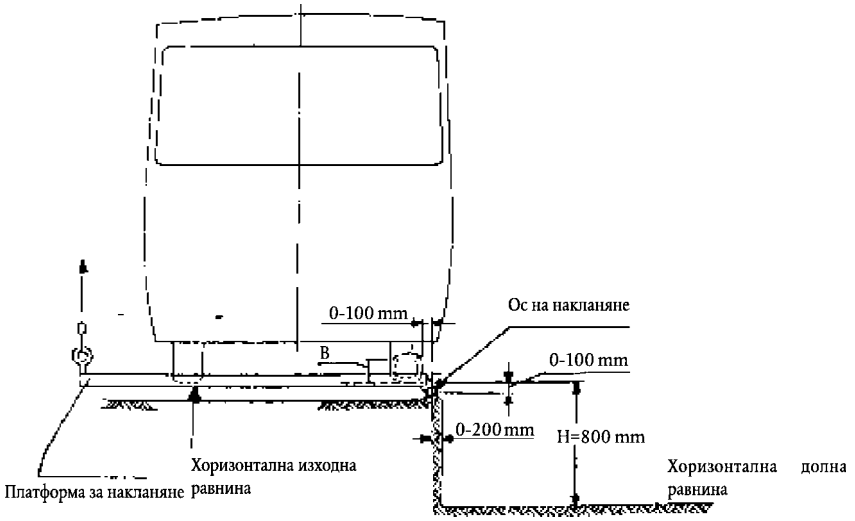
▼B

2.5. Изпитвателното оборудване трябва да осигурява възможност за едновременното повдигане на всички оси на превозното средство.

2.6. Накланянето на превозното средство трябва да става без клатушкане и динамични въздействия докато същото се преобърне. Ъгловата скорост не трябва да бъде по-голяма от 5 градуса за секунда (0,087 rad/sec).

2.7. За проверка на съответствието с изискванията от точка 3.1 от настоящото приложение се използват възможностите на високоскоростната фотография, деформируеми шаблони или други подходящи за целта средства. Въпросната проверка се извършва в не по-малко от две места, а именно, в предната и задната част на пътническия салон; конкретните точки се избират по преценка на техническата служба. Шаблоните се прикрепват към практически недеформируеми части на конструкцията.

*Фигура 1*



▼B

*Допълнение 2*

## ИЗПИТВАНЕ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА УСТОЙЧИВОСТТА НА СЕКЦИЯ ОТ КАРОСЕРИЯТА

1. **Условия при провеждане на изпитването**

1.1. Секцията от каросерията трябва да представлява секция от ненатовареното превозно средство.

1.2. Геометричните характеристики на секцията от каросерията, оста на въртене и положението на центъра на тежестта във вертикалното и надлъжното направление трябва да бъдат представителни за окомплектованото превозно средство.

1.3. Масата на секцията от каросерията, изразена като процентна част от масата на ненатовареното превозно средство в състояние за експлоатация, се посочва от производителя.

1.4. Енергията, която трябва да бъде погълната от секцията на каросерията, изразена като процентна част от общата енергия, която ще бъде погълната от окомплектованото превозно средство, се посочва от производителя.

1.5. Процентната част от общата енергия, упомената в точка 1.4, трябва да бъде не по-малка от процентната част от общата маса на превозното средство в състояние за експлоатация, упомената в точка 1.3.

1.6. При провеждане на изпитването се прилагат условията, посочени в точка 1.6 от допълнение 1 и точки 2.1 — 2.6 от допълнение 3.

2. **Изпитвателна процедура**

2.1. Прилага се описаната в допълнение 1 изпитвателна процедура с тази разлика, че вместо окомплектовано превозно средство на изпитване се подлага описаната по-горе секция от каросерията.

▼B

*Допълнение 3*

**ИЗПИТВАНЕ С МАХАЛООБРАЗЕН ТОВАР НА СЕКЦИЯ ОТ КАРОСЕРИЯТА**

1. **Енергия и направление на удара**

1.1. Енергията на удара върху конкретна секция от каросерията е равна на сумата на силите, посочени от производителя по отношение на всяка преграда, която представлява съставна част от съответната секция от каросерията.

1.2. Определената в раздел 1 от настоящото допълнение част от енергията, се прилага върху съответната секция от каросерията с помощта на махалообразен товар така че, в момента на удара направлението на движение на товара да сключва ъгъл 25 градуса (+0°; -5° ) с централната надлъжна вертикална равнина на секцията от каросерията. Точната стойност на този ъгъл в рамките на цитирания диапазон се посочва от производителя.

2. **Условия при провеждане на изпитването**

2.1. За да може провеждащата изпитването техническа служба да се убеди в това, че посочените в точка 3.1 от настоящото приложение изисквания са спазени, трябва да се проведе достатъчен брой изпитвания.

2.2. За целите на изпитването, секциите от каросерията трябва да включват секции от обичайната конструкция, разположени между колоните и съединени с пода, основата на каросерията, страничните стени и покрива. Трябва, също така, да бъдат включени и секции от компоненти, такива като багажни рафтове, вентилационни канали и др., ако същите представляват част от конструкцията.

2.3. Всички врати и отварящи се прозорци на секцията от каросерията трябва да бъдат затворени и застопорени, но не и заключени. По преценка на заявителя на одобрението, прозорците и остъклените прегради или екрани могат да бъдат остъклени или неостъклени.

2.4. По целесъобразност, по преценка на производителя могат да се включат седалки, които да бъдат разположени в обичайните си места от конструкцията на секцията от каросерията. Трябва да се включат, също така, типичните скрепителни елементи и съединения между всички части на конструкцията и приспособленията. Облегалките, ако наклонът на същите подлежи на регулиране, са ориентирани вертикално, а ако седалките се регулират по височина, същите трябва да бъдат в крайното горно положение.

2.5. Страната от секцията от каросерията, върху която се нанася ударът, се избира по преценка на производителя. Ако на изпитване трябва да се подложат няколко секции, ударът върху всички тях се прилага върху една и съща страна.

2.6. За проверка на съответствието с изискванията от точка 3.1 от настоящото приложение се използват възможностите на високоскоростната фотография, деформируеми шаблони или други подходящи за целта средства. Шаблоните се прикрепват към практически недеформируеми части на конструкцията.

2.7. Секцията от каросерията, която подлежи на изпитване, трябва да бъде закрепена здраво и надеждно към монтажната рама посредством напречници или елементите, които ги заместват, по начин, който изключва възможността от поглъщане на значително количество енергия от носещата рама и нейното закрепване в хода на удара.

2.8. Махалообразният товар трябва да се освободи от такава височина, че в момента на удара върху секцията от каросерията, скоростта на неговото движение да бъде между 3 и 8 m/sec.

3. **Описание на махалообразния товар**

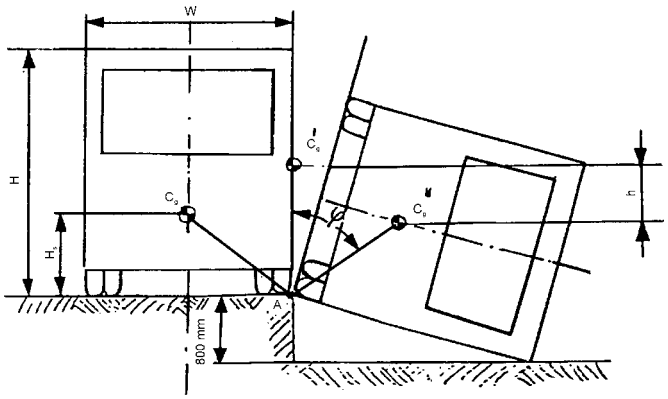
3.1. Ударната повърхност на махалообразния товар трябва да бъде изработена от стомана или шперплат с дебелина 20 ± 5 mm; масата на товара трябва да бъде равномерно разпределена. Ударната повърхност трябва да бъде плоска и да има правоъгълна форма, ширината трябва да бъде не по-малка от ширината на изпитваната секция от каросерията, а височината трябва да бъде не по-малка от 800 mm. Ръбовете на товара трябва да бъдат заоблени при радиус на заобляне не по-малък от 15 mm.

3.2. Корпусът на махалообразния товар трябва да бъде закрепен здраво върху две твърди щанги. Осите на щангите трябва да отстоят на не по-малко от 3 500 mm от геометричния център на корпуса на махалообразния товар.

▼B

*Раздел 1 на Допълнение 3*

**Изчисляване на общата енергия (E*)**




Допускания:

1. допуска се, че формата на напречното сечение на каросерията е четириъгълна;
2. допуска се, че системата на окачването е твърдо закрепена;
3. допуска се, че движението на секцията от каросерията е идеално въртене около точката „A“.

Изчисляване на общата енергия (E*):

Ако височината на падане на центъра на тежестта (h) се определя с помощта на графични методи, E* се изчислява по следната формула:

$$E* = 0,75M.g.h(Nm)$$

Алтернативно, E* може да се определи по формулата:

$$E^* = 0,75\ M.g.\left[\sqrt{\left(\frac{W}{2}\right)^2 + {H_s}^2} - \frac{W}{2H}\sqrt{H^2 - 0,8^2} + \frac{H_s}{H}\right](Nm)$$

където:

M = масата на превозното средство в ненатоварено състояние,
g = 9.8 $m/s^2$,
W = общата ширина на превозното средство (m),
$H_s$ = височината на центъра на тежестта на ненатовареното превозно средство (m),
H = височината на превозното средство (m).

▼B

*Раздел 2 на Допълнение 3*

**Изисквания по отношение на разпределението на основните енергопоглъщащи елементи на горната част на конструкцията**

1. За да може провеждащата изпитването техническа служба да се убеди в това, че окомплектованото превозно средство удовлетворява посочените в точка 3.1 от настоящото приложение изисквания, трябва да се проведе достатъчен брой изпитвания. Това не означава, че е непременно необходимо да се проведе повече от едно изпитване.

2. Изчисленията, базирани върху данните, получени при изпитването на секцията от каросерията могат да се използват за целите на доказването на приемливостта на друга секция от каросерията, която не е еднаква с вече подложената на изпитване секция, ако много от конструктивните характеристики на същата са еднакви с конструктивните характеристики на изпитваната секция.

3. Производителят трябва да посочи кои колони от горната част на конструкцията се разглеждат като допринасящи за увеличаването на нейната якост, както и да посочи величината на силата ($E_i$), която всяка колона трябва да издържи. Така обявените стойности трябва да удовлетворяват следните критерии:

1) $\sum_{i=1}^{i=m} E_i > E^*$ където m е общият брой на посочените колони.

2)а) $\sum_{i=1}^{i=n} E_{iF} \geq 0,4\ E^*$ където n е броят на посочените колони, които се намират пред центъра на тежестта на превозното средство;

б) $\sum_{i=1}^{i=p} E_{iR} \geq 0,4\ E^*$ където p е броят на посочените колони, които се намират зад центъра на тежестта на превозното средство.

3.

4.

5. $\frac{d_{max}}{d_{min}} \leq 2,5$ Отнася се единствено за случаите, в които d max е по-голямо от 0.8 × максимално допустимата деформация без проникване в остатъчното пространство,

където:

$E_i$ е посочената енергия, на която може да издържи i-тата колона на надстройката,

$E_{iF}$ е посочената енергия, на която може да издържи i-тата колона пред центъра на тежестта на ПС,

$E_{iR}$ е посочената енергия, на която може да издържи i-тата колона зад центъра на тежестта на ПС,

$E^*$ е общата енергия, на която може да издържи цялата конструкция на ПС,

$d_{max}$ е най-голямото отклонение, измерено в посоката на удара, във всяко сечение от конструкцията на каросерията, след като е поело своята собствена част от енергията на удара,

$d_{min}$ е най-малкото отклонение, измерено в посоката на удара в същата точка в светлия отвор като $d_{max}$, във всяко сечение от конструкцията на каросерията, след като е поело своята собствена част от енергията на удара.

▼B

$$L_F = \frac{\sum_{i=1}^{i=n}(E_{iF} l_{iF})}{\sum_{i=1}^{i=n} E_{iF}}$$ = среднопретегленото разстояние между посочените колони пред центъра на тежестта на ПС.

$$L_R = \frac{\sum_{i=1}^{i=p}(E_{iR} l_{iR})}{\sum_{i=1}^{i=p} E_{iR}}$$ = среднопретегленото разстояние между посочените колони зад центъра на тежестта на ПС.

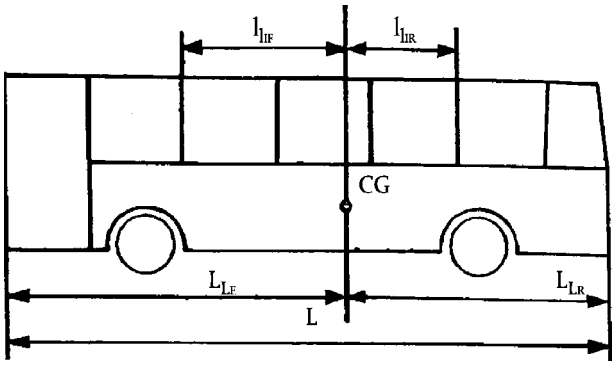
където:

$l_{iF}$ е разстоянието от центъра на тежестта на ПС до i-тата колона пред центъра на тежестта,

$l_{iR}$ разстоянието от центъра на тежестта на ПС до i-тата колона зад центъра на тежестта,

$L_F$ разстоянието между предната част и центъра на тежестта на ПС,

$L_R$ разстоянието между задната част и центъра на тежестта на ПС.



▼B

*Допълнение 4*

**ПРОВЕРКА НА ЯКОСТТА НА ГОРНАТА ЧАСТ НА КОНСТРУКЦИЯТА ПО ИЗЧИСЛИТЕЛЕН ПЪТ**

1. Проверката за съответствието на горната част на конструкцията на каросерията или секциите от горната част на конструкцията с посочените в точка 3.1 от настоящото приложение изисквания може да бъде извършена с помощта на изчислителна процедура, одобрена от отговарящата за провеждане на изпитванията техническа служба.

2. Ако има вероятност от надхвърляне на границата на еластичност на използваните материали в резултат от деформирането на конструкцията, изчисленията трябва да моделират поведението на конструкцията, когато същата претърпява съществени пластични деформации.

3. Отговарящата за провеждането на изпитванията техническа служба може да поиска провеждане на изпитвания върху съединения или части от конструкцията за целите на проверката на извършените при изчисленията допускания.

4. **Подготовка за изчисленията**

4.1. Преди началото на изчисленията трябва да се извърши анализ на конструкцията и разработване на математическия модел на същата. Това дава възможност за дефиниране на отделните елементи, които трябва да бъдат изследвани, и идентифициране на точките, в които може да настъпи пластична деформация. Трябва да се посочат размерите на елементите и характеристиките на използваните материали. В местата на вероятната пластична деформация трябва да се извърши анализ на физико-механичните характеристики с оглед на определянето на силата (момента на въртенето), характеризираща (характеризи-ращ) пластичната деформация, доколкото такива данни са необходими за целите на изчисленията. След това се определят скоростта на деформацията и динамичната граница на пластичността, съответстваща на въпросната скорост. Ако изчисленията не дават възможност за определяне на момента, в който може да настъпи значимо разрушаване, е особено необходимо да се докаже, по експериментален път, чрез отделни анализи или съответни динамични изпитвания, че значимо разрушаване няма да настъпи. Трябва да се посочи и предполагаемото разпределение на натоварването по дължината на превозното средство.

4.2. Изчислителният метод трябва да взема под внимание деформациите на материала до границите на еластичност и да предвижда определяне на местата, в които настъпва пластична деформация, както и последователността на процеса на пластичното деформиране, освен ако въпросните места и въпросната последователност не са известни по силата на натрупан до момента опит. Методът трябва да взема под внимание измененията на геометричните характеристики на конструкцията поне до степента, при която съответните деформации надхвърлят допустимите граници. Изчисленията трябва да моделират онази сила и онова направление на удара, които биха били характерни за съответната горна част от конструкцията, когато същата е подложена на изпитването за определяне на устойчивостта на преобръщане, предвидено в допълнение 1. Достоверността на изчислителния метод може да бъде демонстрирана по пътя на сравняване с резултатите от реални изпитвания, за които не е задължително да са били проведени по отношение на заявеното за одобрениекъм настоящия момент превозно средство.

5. **Изпитване на секция от горната част на конструкцията**

Когато изчислителният метод се прилага по отношение на дадена секция от цялата горна част на конструкцията на каросерията, по отношение на окомплектованото превозно средство се прилагат посочените по-горе условия.

▼B

*ПРИЛОЖЕНИЕ V*

(Виж точка 7.6.5.6.1.1 от приложение I)

**УКАЗАНИЯ ОТНОСНО ИЗМЕРВАНЕТО НА СИЛАТА НА ЗАТВАРЯНЕ НА ВРАТИТЕ С МЕХАНИЧНО ЗАДВИЖВАНЕ**

1. **Обща информация**

Затварянето на вратите с механично задвижване е динамичен процес. Когато движещата се врата срещне препятствие, резултатът от това се изразява във възникването на динамична противодействаща сила, характеристиките на която (във времето) зависят от няколко фактора (например, масата на вратата, ускорението, размерите).

2. **Определения**

2.1. Силата на затварянето F(t) е функция на времето и се измерва върху затварящите краища на вратата (виж точка 3.2 по-долу).

2.2. Пиковата сила $F_s$ е максималната стойност на силата на затварянето.

2.3. Действителната сила $F_E$ е средната стойност на силата на затварянето, съотнесена към продължителността на импулса:

$$F_E = \frac{1}{T}\int_{t_1}^{t_2} F(t)dt$$

2.4. Продължителността на импулса T е времето между $t_1$ и $t_2$:

$T = t_2 - t_1$

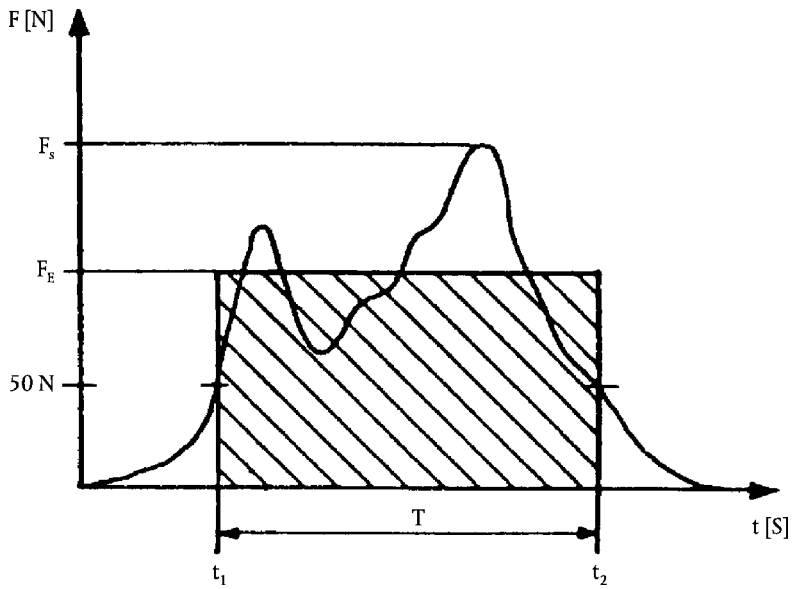
където:

$t_1$ = праг на чувствителността, ако силата на затварянето е по-голяма от 50 N

$t_2$ = праг на затихването, ако силата на затварянето е по-малка от 50 N

2.5. Зависимостта между горецитираните параметри е отразена на фигура 1 по-долу (като пример):

*Фигура 1*




2.6. Силата на затварянето FC представлява средноаритметичната стойност на действителните сили, измерени многократно и последователно в една и съща измервателна точка:

$$F_c = \frac{\sum_{i=1}^{i=n}(F_E)i}{n}$$

▼B

3. **Измервания**

3.1. Условия при провеждане на измерванията:

3.1.1. температурен диапазон: 10° до 30 °C;

3.1.2. превозното средство трябва да бъде разположено върху хоризонтална повърхност.

3.2. Измерването се извършва в следните точки:

3.2.1. върху основните затварящи краища на вратата:

— една точка в средата на вратата,

— една точка на разстояние 150 mm над долния край на вратата;

3.2.2. в случаите, когато вратите са оборудвани с устройства за предотвратяване на затварянето при отваряне:

върху вторичните затварящи краища на вратата в точката, която се счита за най-опасното място при затварянето;

3.2.3. във всяка от предвидените за измерване точки се извършват най-малко три измервания за целите на определянето на силата на затварянето в съответствие с точка 2.6.

3.3. Величината на силата на затварянето се регистрира с помощта на ниско-честотен филтър с пределна честота 100 Hz. За ограничаване на продължителността на импулса прагът на чувствителността и прагът на затихването се настройват за 50 N.

3.5. Отклоненията на показанията от зададената стойност трябва да бъдат не по-големи от ± 3 %.

4. **Измервателно устройство**

4.1. Измервателното устройство се състои от две части: ръкохватка и измервателен елемент, представляващ динамометър (виж фигура 2).

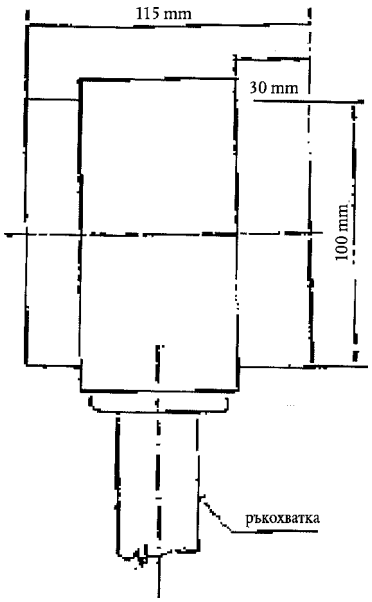
4.2. Динамометричната камера трябва да притежава следните характеристики:

4.2.1. камерата се състои от две плъзгащи се втулки, външните размери на диаметъра и ширината на които са, съответно, 100 mm и 115 mm. Във вътрешността на камерата, между двете втулки, се разполага работеща с притискане пружина, така че при прилагането на съответното усилие да настъпва свиване на динамометричната камера.

4.2.2. Якостта на динамометричната камера трябва да бъде 10 ± 0.2 N/mm. Максималната деформация на пружината трябва да бъде ограничена до 30 mm за да може да се достигне максимална пикова сила 300 N.

▼B

*Фигура 2*



▼B

*ПРИЛОЖЕНИЕ VI*

## СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА С КАПАЦИТЕТ НЕ ПОВЕЧЕ ОТ 22 ПЪТНИЦИ

1.1. **Минимални размери на изходите**

За различните типове изходи трябва да се спазват следните минимални размери:

| Отвор | Размери | Забележки |
|---|---|---|
| Обслужваща врата | Височина на входа<br>Клас:<br>A: 1 650 mm<br>B: 1 500 mm | Височината на входа на вратата за пътниците се измерва по вертикалната права, минаваща през вертикалната равнина на хоризонталната проекция на средната точка от отвора на вратата и горната повърхност на най-ниско разположеното стъпало. |
| | Височина на отвора | Вертикалната височина на отвора на вратата за пътниците трябва да бъде такава, че през вратата да може да премине безпрепятствено двоеният панел, посочен в точка 7.7.1.1 от приложение I. Височината при горните ъгли може да бъде намалена за сметка на тяхното заобляне, като радиусът на заоблянето не трябва да бъде по-голям от 150 mm. |
| | Ширина<br>Единична врата: 650 mm<br>Двойна врата: 1 200 mm | По отношение на превозните средства от клас B, при които височината на отвора на вратата за пътниците е стойност между 1 400 mm и 1 500 mm, минималната ширина на отвора на единичната врата трябва да бъде 750 mm. При всички превозни средства ширината на вратата за пътниците може да бъде намалена със 100 mm, когато измерването се извършва на нивото на ръкохватките, и с 250 mm, когато това се налага заради проникващ в пространството кожух на колело, механизмите за автоматично или дистанционно управление на вратите, или ъгъла на наклона на предното стъкло. |
| Аварйина врата | Височина: 1 250 mm<br>Ширина: 550 mm | Ширината може да бъде намалена до 300 mm в случаите, когато това се налага заради проникващ в пространството кожух на колело, при условие че на височина не по-малка от 400 mm над най-ниската част от отвора на вратата, ширината на вратата е 550 mm. Височината при горните ъгли може да бъде намалена за сметка на тяхното заобляне, като радиусът на заоблянето не трябва да бъде по-голям от 150 mm. |

▼B

| Отвор | Размери | Забележки |
|---|---|---|
| Авариен прозорец | Площ на отвора: 4 000 $cm^2$ | Допуска се 5 % отклонение от посочената площ по отношение на типовите одобрения, предоставени в течение на до една година след влизането в сила на настоящата директива. Във въпросния отвор трябва да може да се впише правоъгълник с размери 500 mm × 700 mm. |

1.1.1. Всяко превозно средство, по отношение на което се прилагат условията от точка 7.7.1.9 от приложение I, трябва да удовлетворява изискванията от точка 7.6.3.1 от приложение I или точка 1.1 от настоящото приложение по отношение на аварийните прозорци и аварийните люкове, както и следния минимум от изисквания по отношение на вратите за пътници и аварийните врати:

| Отвор | Размери | Забележки |
|---|---|---|
| Обслужваща врата | Височина на отвора: 1 100 mm | Този размер може да бъде намален чрез заобляне на ъглите на отвора при радиус на заоблянето не по-голям от 150 mm. |
| | Ширина | Този размер може да бъде намален чрез заобляне на ъглите на отвора при радиус на заоблянето не по-голям от 150 mm. Ширината може да бъде намалена със 100 mm, когато измерването се извършва на нивото на ръкохватките, и с 250 mm, когато това се налага заради проникващ в пространството кожух на колело, механизмите за автоматично или дистанционно управление на вратите, или ъгъла на наклона на предното стъкло. |
| | Единична врата: 650 mm<br>Двойна врата: 1 200 mm | |
| Аварийна врата | Височина: 1 100 mm<br>Ширина: 550 mm | Ширината може да бъде намалена до 300 mm в случаите, когато това се налага заради проникващ в пространството кожух на колело, при условие че на височина не помалка от 400 mm над най-ниската част от отвора на вратата, ширината на вратата е 550 mm. Височината при горните ъгли може да бъде намалена за сметка на тяхното заобляне, като радиусът на заоблянето не трябва да бъде по-голям от 150 mm. |

1.2. **Разположение на изходите**

1.2.1. Вратата (вратите) за пътници трябва да бъде (бъдат) разположена (разположени) върху онази страна на превозното средство, която се намира по-близо до периферията на пътя, при движение в регламентираната пътна лента в страната, в която предстои да бъде разрешена експлоатацията на превозното средство, или върху задната страна на превозното средство.

1.2.2. Изходите трябва да бъдат разположени по начин, при който върху всяка от страните на превозното средство има най-малко един изход.

1.2.3. Трябва да се предвиди разполагането на поне един изход в предната и един изход в задната половина на отделението за пътниците.

1.2.4. Трябва да се предвиди разполагането на поне един изход или върху задната или върху предната страна на превозното средство, освен ако не е предвиден авариен люк.

▼B

*ПРИЛОЖЕНИЕ VII*

**ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СРЕДСТВА, ПОДПОМАГАЩИ ДОСТЪПА НА ЛИЦАТА С ОГРАНИЧЕНА ПОДВИЖНОСТ**

1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

Настоящото приложение съдържа изисквания, отнасящи се до превозните средства, проектирани с оглед на подпомагането на достъпа на пътниците с ограничена подвижност и ползвателите на инвалидни колички.

2. ПРИЛОЖНО ПОЛЕ

Настоящите изисквания се прилагат по отношение на превозни средства, предоставящи улеснен достъп на пътниците с ограничена подвижност.

3. ИЗИСКВАНИЯ

3.1. **Стъпала**

Височината над пътното платно на първото стъпало пред поне една врата за пътници не трябва да бъде по-голяма от 250 mm за превозните средства от класове I и A, и 320 mm за превозните средства от класове II, III и B.

Като алтернатива, при превозните средства от класове I и A, първото стъпало над пътното платно може да бъде на височина не по-голяма от 270 mm при вратите с два прохода, един вход и един изход.

Може да се използва система за накланяне и/или подвижно стъпало.

Височината на стъпалата, различни от първото, в свързващ участък или проход пред горепосочената (горепосочените) врата (врати), не трябва да бъде по-голяма от 200 mm за превозните средства от класове I и A, и 250 mm за превозните средства от класове II, III и B.

Преходът между вдаден надолу проход и по-високо разположен участък със места за сядане не трябва да се възприема като стъпало.

3.2. **Седалки и участъци, ползвани с предимство от пътници с ограничена подвижност**

3.2.1. Известен, и не по-малък от определения за целта минимум, ориентирани в посоката или срещу посоката на движението седалки, обозначени като седалки за ползване с предимство от инвалиди, трябва да бъдат разположени в близост до служебната (служебните) врата (врати) с оглед на по-лесното качване и слизане на упоменатите пътници. Минималният брой на седалките за ползване с предимство трябва да бъде четири за клас I, две за клас II и клас III, и една за класове A и B. Като седалки за ползване с предимство не трябва да се избират онези седалки, които се прибират когато същите не се ползват. Условията от точка 7.7.8.5.2 на приложение I не се прилагат по отношение на превозни средства, които удовлетворяват това изискване.

3.2.2. Под или в близост до поне една от предназначените за ползване с предимство седалки трябва да има достатъчно свободно пространство за куче-водач.

3.2.3. В пространството между седалките и прохода, върху седалките трябва да бъдат монтирани подлакътници с възможност за лесно отместване с оглед на осигуряването на безпрепятствен достъп до седалките.

В съседство с предназначените за ползване с предимство седалки трябва да има парапет или ръкохватки, до които пътниците да могат да се добират без затруднение.

3.2.4. Минималната ширина на възглавницата на предназначените за ползване с предимство седалки, измерена от вертикалната равнина, минаваща през центъра на мястото за сядане, трябва да бъде 220 mm от всяка страна на равнината и, по отношение на непрекъснатите седалки, 220 mm за място за сядане от всяка страна на въпросната равнина.

▼B

3.2.5. Височината на разполагане на некомпресираната възглавница на седалката над пода трябва да бъде такава, че разстоянието от пода до хоризонталната равнина, допирателна към предната горна повърхност на възглавницата на седалката, да бъде между 400 и 500 mm.

3.2.6. Мястото за поставяне на краката пред предназначените за ползване с предимство места за сядане трябва да излиза напред от седалката, започвайки от вертикалната равнина, минаваща през предния край на възглавницата на седалката. Наклонът в което и да било направление на мястото за краката не трябва да бъде по-голям от 8 %.

3.2.7. Всяко предназначено за ползване с предимство място за сядане трябва да разполага със свободно пространство с височина, не по-малка от 1 300 mm за превозните средства от класове I и A, и 900 mm за превозните средства от клас II, измерена над най-високата точка на некомпресираната възглавница на седалката. Това пространство трябва да покрива вертикалната проекция на цялата седалка и принадлежащото към нея място за краката. Допуска се проникване на облегалката на седалка или друг предмет в това пространство, при условие че е осигурено минимално свободно вертикално пространство от 230 mm пред възглавницата на седалката. Когато предназначената за ползване с предимство седалка е лицево обърната към стояща пред нея преграда с височина по-голяма от 1.2 m, въпросното пространство трябва да бъде 300 mm.

3.3. **Средства за връзка**

3.3.1. В близост до всяко предназначено за ползване с предимство място и в рамките на всеки предназначен за разполагане на инвалидни колички участък трябва да има инсталирани средства за връзка, на височина между 700 и 1 200 mm над равнището на пода.

3.3.2. Средствата за връзка, инсталирани в нископлатформения участък, при липса на места за сядане, трябва да бъдат разположени на височина между 800 и 1 500 mm.

3.3.3. Манипулирането на всички средства за връзка трябва да се извършва с дланта на ръката, като същите трябва да бъдат снабдени с контрастиращ цвят или цветове.

3.3.4. В случай, че превозното средство е снабдено с рампа или подемник, трябва се предвиди външно средство за връзка с водача, в близост до вратата, на височина над пътното платно не по-голяма от 1 300 mm.

3.4. **Пиктограми**

3.4.1. Превозните средства, притежаващи участък за разполагане на инвалидни колички и/или седалки за ползване с предимство, трябва да разполагат с добре различими за намиращите се извън превозните средства лица пиктограми в съответствие с фигура 23 (a) от приложение III, както върху фронталната страна на превозното средство, така и в близост до съответната (съответните) врата (врати) за пътници. Подходящи пиктограми трябва да се поставят и във вътрешността на превозното средство, в близост до участъка за разполагане на инвалидни колички или седалката за ползване с предимство.

3.5. **Наклон на пода**

Наклонът на който и да било проход, свързващ или подов участък между която и да било, предназначена за ползване с предимство седалка, или участък за разполагане на инвалидни колички, и най-малко един вход или изход, или съчетание от вход и изход, не трябва да бъде по-голям от 8 %. Подобни наклонени участъци трябва да притежават неплъзгаща се повърхност.

▼B

3.6. **Изисквания по отношение на разполагането на инвалидните колички**

3.6.1. За настаняването на всеки намиращ се в пътническия салон ползвател на инвалидна количка трябва да бъде предвиден специален участък с ширина 750 mm и дължина 1 300 mm. Надлъжната равнина на специалния участък трябва да бъде успоредна на надлъжната равнина на превозното средство, а подовата му повърхност трябва да изключва възможността от плъзгане.

По отношение на участъците, предназначени за разполагане на ориентирани в посоката на движението инвалидни колички, горната част на облегалките на отпред разположените седалки може да прониква в участъка за инвалидните колички, при условие че е осигурено предвиденото на фигура 22 от приложение III свободно пространство.

3.6.2. Трябва да има поне една врата, през която да могат да влизат ползватели на инвалидни колички. По отношение на превозните средства от клас I, поне една от вратите за достъп на инвалидни колички трябва да бъде врата за пътници. Вратата за достъп на инвалидни колички трябва да бъде снабдена с приспособление за подпомагане на качването, удовлетворяващо изискванията от точка 3.11.2 (система за накланяне) от настоящото приложение; същите трябва да бъдат удовлетворени в съчетание с изискванията от точка 3.11.3 (подемник) или 3.11.4 (рампа) от настоящото приложение.

3.6.3. Всяка врата за достъп на инвалидни колички, която не е врата за пътници, трябва да има височина не по-малка от 1 400 mm. Минималната ширина на вратите, осигуряващи достъпа на инвалидни колички до превозното средство, трябва да бъде 900 mm, която може да се намали със 100 mm в случаите, когато измерването се извършва на нивото на ръкохватките.

3.6.4. Отвън навътре, през поне една от вратите за достъп на инвалидни колички до специалния (специалните) участък (участъци), трябва да може да бъде придвижена контролна инвалидна количка с посочените на фигура 21 от приложение III размери.

3.7. **Седалки в участъка за инвалидните колички**

3.7.1. Допуска се разполагане на сгъваеми седалки в участъка за инвалидните колички. В прибраното си положение, или когато не са в употреба, обаче, тези седалки не трябва да нарушават пространството на участъка за инвалидните колички.

3.7.2. Превозните средства могат да разполагат с инсталирани в участъка за инвалидните колички демонтируеми седалки, при условие че въпросните седалки могат да се снемат без затруднение от водача или член на екипажа на превозното средство.

3.7.3. В случаите, когато мястото за краката пред която и да било седалка, или част от сгъваема седалка, когато последната е в употреба, нарушава пространството на участъка за инвалидните колички, съответната седалка трябва да притежава нанесен върху седалката или в близост до нея надпис със следното съдържание: *„Моля, освобождавайте пространството за ползватели на инвалидни колички“*.

3.8. **Стабилност на инвалидните колички**

3.8.1. Система за обездвижване на инвалидните колички. Като алтернатива на съдържащите се в точки 3.8.1.1 — 3.8.1.2.3 изисквания, системите за обездвижване могат да удовлетворяват изискванията, съдържащи се в точки 3.8.2 — 3.8.2.11.

▼B

3.8.1.1. Участъкът за инвалидните колички в превозните средства, по отношение на пътническите места в които не е предявено изискване за оборудване с какъвто и да било тип система за обезопасяване на седящите, трябва да бъде снабден със система за обездвижване с оглед на гарантирането на стабилността на инвалидните колички.

Провежда се статично изпитване в съответствие със следните изисквания:

а) върху системата за обездвижване се прилага усилие 250 daN ± 20 daN за една инвалидна количка;

б) усилието се прилага в хоризонталната плоскост на превозното средство и в посока към предната му част, ако системата за обездвижването не е закрепена към пода на превозното средство. Ако системата за обездвижването е закрепена към пода, усилието се прилага под ъгъл 45° ± 10 спрямо хоризонталната плоскост в посока към предната част на превозното средство;

в) усилието трябва да се приложи в продължение на не по-малко от 1.5 секунди;

г) системата за обездвижването трябва да може да издържи на въпросното натоварване. Възникването на необратими деформациии, включително частично разкъсване или разрушаване на системата, не означава, че изпитването е дало неудовлетворителни резултати, при условие че продължителността на прилагането на усилието съответства на посочената стойност. Където това е възможно, блокиращото приспособление, което дава възможност на инвалидната количка да напусне превозното средство, трябва да може да се задейства ръчно след преустановяването на теглещото усилие.

3.8.1.2. Когато е поставено изискване за оборудване на пътническите места със системи за обезопасяване на седящите, всеки участък за инвалидни колички трябва да бъде снабден със система, която да обездвижва количката и обезопасява нейния ползвател.

Системата за обездвижване/обезопасяване и нейното закрепване трябва да бъдат конструирани така че да могат да издържат на усилията, еквивалентни на усилията, посочени за системите за обезопасяване на пътническите места и техните ползватели.

Провежда се статично изпитване в съответствие със следните изисквания:

а) гореспоменатите усилия трябва да бъдат приложени върху системата за обездвижване/обезопасяване поотделно в посока към предната и към задната част на превозното средство;

б) усилието трябва да се приложи в продължение на не по-малко от 0.2 секунди;

в) системата за обездвижването/обезопасяването трябва да може да издържи на въпросното натоварване. Възникването на необратими деформациии, включително частично разкъсване или разрушаване на системата, не означава, че изпитването е дало неудовлетворителни резултати, при условие че продължителността на прилагането на усилието съответства на посочената стойност. Където това е възможно, блокиращото приспособление, което дава възможност на инвалидната количка да напусне превозното средство, трябва да може да се задейства ръчно след прекратяването на теглещото усилие.

3.8.1.2.1. *В посока към предната част на превозното средство при наличие на отделни системи за обездвижване на количката и обезопасяване на ползвателя на количката*

▼B

3.8.1.2.1.1. За категория $M_2$:

а) 1 110 daN ± 20 daN при използване на скутен колан. Усилието се прилага върху системата за обезопасяване на ползвателя на количката в хоризонталната плоскост на превозното средство, в посока към предната му част, ако системата за обезопасяване не е закрепена към пода на превозното средство. Ако системата за обезопасяване е закрепена към пода, усилието се прилага под ъгъл 45° ± 10° спрямо хоризонталната плоскост в посока към предната част на превозното средство;

б) 675 daN ± 20 daN върху частта от колана, съответстваща на скута, в хоризонталната плоскост на превозното средство, в посока към предната му част, и 675 daN ± 20 daN върху частта от колана, съответстваща на туловището, в хоризонталната плоскост на превозното средство, в посока към предната му част, при използване на триточков колан;

в) 1 715 daN ± 20 daN върху системата за обездвижване на количката под ъгъл 45° ± 10° спрямо хоризонталната плоскост на превозното средство, в посока към предната му част;

г) усилията трябва да бъдат приложени едновременно.

3.8.1.2.1.2. За категория $M_3$:

а) 740 daN ± 20 daN при използване на скутен колан. Усилието се прилага върху системата за обезопасяване на ползвателя на количката в хоризонталната плоскост на превозното средство, в посока към предната му част, ако системата за обезопасяване не е закрепена към пода на превозното средство. Ако системата за обезопасяване е закрепена към пода, усилието се прилага под ъгъл 45° ± 10° спрямо хоризонталната плоскост в посока към предната част на превозното средство;

б) 450 daN ± 20 daN върху частта от колана, съответстваща на скута, в хоризонталната плоскост на превозното средство, в посока към предната му част, и 450 daN ± 20 daN върху частта от колана, съответстваща на туловището, в хоризонталната плоскост на превозното средство, в посока към предната му част, при използване на триточков колан;

в) 1 130 daN ± 20 daN върху системата за обездвижване на количката под ъгъл 45° ± 10° спрямо хоризонталната плоскост на превозното средство, в посока към предната му част;

г) усилията трябва да бъдат приложени едновременно.

3.8.1.2.2. *В посока към предната част на превозното средство при наличие на комбинирана система за обездвижване на количката и обезопасяване на ползвателя на количката*

3.8.1.2.2.1. За категория $M_2$:

а) 1 110 daN ± 20 daN върху системата за обезопасяване на ползвателя на количката, под ъгъл 45° ± 10° спрямо хоризонталната плоскост на превозното средство, в посока на предната му част, при използване на скутен колан;

б) 675 daN ± 20 daN върху частта от колана, съответстваща на скута, под ъгъл 45° ± 10° спрямо хоризонталната плоскост на превозното средство, в посока на предната му част, и 675 daN ± 20 daN върху частта от колана, съответстваща на туловището, в хоризонталната плоскост на превозното средство, в посока към предната му част, при използване на триточков колан;

в) 1 715 daN ± 20 daN върху системата за обездвижване на количката, под ъгъл 45° ± 10° спрямо хоризонталната плоскост на превозното средство, в посока към предната му част;

г) усилията трябва да бъдат приложени едновременно.

▼B

3.8.1.2.2.2. За категория $M_3$:

а) 740 daN ± 20 daN върху системата за обезопасяване на ползвателя на количката, под ъгъл 45° ± 10° градуса спрямо хоризонталната плоскост на превозното средство, в посока на предната му част, при използване на скутен колан;

б) 450 daN ± 20 daN върху частта от колана, съответстваща на скута, под ъгъл 45° ± 10° спрямо хоризонталната плоскост на превозното средство, в посока на предната му част, и 450 daN ± 20 daN върху частта от колана, съответстваща на туловището, в хоризонталната плоскост на превозното средство, в посока към предната му част, при използване на триточков колан;

в) 1 130 daN ± 20 daN върху системата за обездвижване на количката, под ъгъл 45° ± 10° спрямо хоризонталната плоскост на превозното средство, в посока към предната му част;

г) усилията трябва да бъдат приложени едновременно.

3.8.1.2.3. *В посока към задната част на превозното средство*

а) 810 daN ± 20 daN върху системата за обездвижване на количката, под ъгъл 45° ± 10° спрямо хоризонталната плоскост на превозното средство, в посока към задната му част.

3.8.2. Алтернативни системи за обездивжване на количката:

3.8.2.1. участъкът за инвалидната количка се оборудва със система за обездвижване на количката с общо предназначение и осигурява възможност за превоз на лицево ориентирана към предната част на превозното средство инвалидна количка и нейния ползвател;

3.8.2.2. участъкът за инвалидната количка се оборудва със система за обездвижване на количката, предвиждаща най-малко две точки за закрепване на количката, и приспособление за обезопасяване на таза (скутен колан), проектиран и конструиран от компоненти, изпълняващи аналогични функции като компонентите на предпазния колан по смисъла на изменения и допълнен вариант на Директива 77/541/ЕИО;

3.8.2.3. всяка инсталирана в участъка за инвалидната количка система за обездвижване трябва да може да освобождава количката безпрепятствено в случай на опасност.

3.8.2.4. всяка система за обездвижване на инвалидна количка трябва или:

3.8.2.4.1. да удовлетворява изискванията по отношение на динамичното изпитване, съдържащи се в точка 3.8.2.8, и да бъде надеждно закрепена към предвидените за това елементи на превозното средство, като удовлетворява изискванията по отношение на статичното ипитване, съдържащи се в точка 3.8.2.6, или

3.8.2.4.2. да бъде надеждно закрепена към предвидените за това елементи на превозното средство, така че комбинацията от системата за обездвижване и закрепването да удовлетворява изискванията от точка 3.8.2.8.

3.8.2.5. всяка система за обезопасяване на ползвател на инвалидна количка трябва или:

3.8.2.5.1. да удовлетворява изискванията по отношение на динамичното изпитване, съдържащи се в точка 3.8.2.9, и да бъде надеждно закрепена към предвидените за това елементи на превозното средство, като удовлетворява изискванията по отношение на статичното ипитване, съдържащи се в точка 3.8.2.6, или

3.8.2.5.2. да бъде надеждно закрепена към предвидените за това елементи на превозното средство, така че комбинацията от системата за обездвижване и закрепването да удовлетворява изискванията по отношение на динамичното изпитване, съдържащи се в точка 3.8.2.9, когато начинът на закрепването съответства на описанието в точка 3.8.2.6.7.

▼B

3.8.2.6. Местата на закрепването на системата за обездвижване на количката и системата за обезопасяване на ползвателя на количката се подлагат на статично изпитване в съответствие със следните изисквания:

3.8.2.6.1. посочените в точка 3.8.2.7 усилия трябва да бъдат приложени с помощта на устройство, което възпроизвежда геометричните характеристики на системата за обездвижване на количката;

3.8.2.6.2. посочените в точка 3.8.2.7.3 усилия трябва да бъдат приложени с помощта на устройство, което възпроизвежда геометричните характеристики на системата за обезопасяване на ползвателя на количката и с помощта на теглително устройство от типа, описан в точка 5.3.4 от приложение I към Директива 76/115/ЕИО;

3.8.2.6.3. усилията, посочени в точки 3.8.2.6.1 и 3.8.2.6.2 трябва да бъдат приложени едновременно в посока към предната част на превозното средство и под ъгъл 10° ± 5° спрямо хоризонталната плоскост;

3.8.2.6.4. усилията, посочени в точка 3.8.2.6.1 трябва да бъдат приложени в посока към задната част на превозното средство и под ъгъл 10° ± 5° спрямо хоризонталната плоскост;

3.8.2.6.5. усилията трябва да бъдат приложени възможно най-бързо през централната вертикална ос на участъка за инвалидните колички;

3.8.2.6.6. усилията трябва да бъдат приложени в продължение на не по-малко от 0.2 секунди.

3.8.2.6.7. изпитването се провежда върху представителен за конструкцията на превозното средство участък при наличие на всички конструктивни елементи на превозното средство, които биха допринесли за увеличаването на якостта и устойчивостта на неговата конструкция.

3.8.2.7. Посочените в точка 3.8.2.6 усилия са:

3.8.2.7.1. по отношение на закрепването на инсталираните на превозни средства от категория $M_2$ системи за обездвижване на количките:

3.8.2.7.1.1. 1 110 daN, приложено в надлъжната равнина на превозното средство, в посока към неговата предна част, на височина не по-малка от 200 mm и не по-голяма от 300 mm, измерена вертикално от нивото на пода на участъка за количките, и

3.8.2.7.1.2. 550 daN, приложено в надлъжната равнина на превозното средство, в посока към неговата задна част, на височина не по-малка от 200 mm и не по-голяма от 300 mm, измерена вертикално от нивото на пода на участъка за количките;

3.8.7.2. по отношение на закрепването на инсталираните на превозни средства от категория $M_3$ системи за обездвижване на количките:

3.8.2.7.2.1. 740 daN, приложено в надлъжната равнина на превозното средство, в посока към неговата предна част, на височина не по-малка от 200 mm и не по-голяма от 300 mm, измерена вертикално от нивото на пода на участъка за количките, и

3.8.2.7.2.2. 370 daN, приложено в надлъжната равнина на превозното средство, в посока към неговата задна част, на височина не по-малка от 200 mm и не по-голяма от 300 mm, измерена вертикално от нивото на пода на участъка за количките.

3.8.2.7.3. по отношение на закрепването на системата за обезопасяване на ползвателя на инвалидната количка, усилията трябва да съответстват на изискванията от точка 5.4 от приложение I към Директива 76/115/ЕИО.

3.8.2.8. Системата за обездвижване на количката се подлага на динамично изпитване, което се провежда в съответствие със следните изисквания:

3.8.2.8.1. представителна за инвалидната количка изпитвателна количка с маса 85 kg се подлага на въздействието на забавящ импулс от скорост между 48 и 50 km/h до състояние на покой, както следва:

3.8.2.8.1.1. над 20 g в посока към предната част при обща продължителност най-малко 0,015 секунди;

▼B

3.8.2.8.1.2. над 15 g в посока към предната част при обща продължителност най-малко 0.04 секунди;

3.8.2.8.1.3. с продължителност над 0,075 секунди;

3.8.2.8.1.4. под 28 g с продължителност не по-голяма от 0,08 секунди;

3.8.2.8.1.5. с продължителност не по-голяма от 0,12 секунди; и

3.8.2.8.2. представителна за инвалидната количка изпитвателна количка с маса 85 kg се подлага на въздействието на забавящ импулс, от скорост между 48 и 50 km/h до състояние на покой, както следва:

3.8.2.8.2.1. над 5 g в посока към задната част при обща продължителност най-малко 0,015 секунди;

3.8.2.8.2.2. не по-голям от 8 g в посока към задната част с продължителност не по-голяма от 0,02 секунди;

3.8.2.8.3. изпитването съгласно точка 3.8.2.8.2 не се провежда, при условие че на двете посоки съответства една и съща система за обездвижване, или е било проведено еквивалентно изпитване;

3.8.2.8.4. за целите на гореописаното изпитване, системата за обездвижване на инвалидната количка трябва да бъде закрепена или към:

3.8.2.8.4.1. предвидените за тази цел елементи от изпитвателния стенд, които са представителни за геометричните характеристики на закрепващите елементи в превозното средство, за което е предназначена системата за обездвижването, и

3.8.2.8.4.2. закрепващите елементи, които представляват част от представителна за превозното средство секция, за която е предназначена системата за обездвижването, инсталирана в съответствие с точка 3.8.2.6.7.

3.8.2.9. Системата за обезопасяване на заемащото инвалидната количка лице трябва да удовлетворява изпитвателните изисквания, съдържащи се в точка 2.7.8.4 от приложение I към Директива 77/541/ЕИО, или условията от еквивалентно на описаното в точка 3.8.2.8.1 изпитване със забавящ импулс. За удовлетворяващ изискванията се счита всеки предпазен колан, одобрен в съответствие с Директива 77/541/ЕИО и обозначен в потвърждение на този факт.

3.8.2.10. Счита се, че резултатите от изпитването в съответствие с изискванията от точки 3.8.2.6, 3.8.2.8 или 3.8.2.9 са удовлетворителни, ако са изпълнени следните условия:

3.8.2.10.1. в хода на изпитването никоя от частите на системата не се е разрушила или отделила от закрепването си или от превозното средство.

3.8.2.10.2. след приключването на изпитването механизмите за освобождаване на количката и нейния ползвател могат да бъдат отключени.

3.8.2.10.3. в хода на изпитването количката не се измества с повече от 200 mm в надлъжната равнина на превозното средство, когато става дума за изпитване в съответствие с точка 3.8.2.8.;

3.8.2.10.4. след приключване на изпитването никоя от частите на системата не се е деформирала до степен, при която да може да причини телесни повреди поради наличие на остри ръбове или други изпъкналости.

3.8.2.11. Указанията за използване трябва да бъдат ясно обозначени в близост до системата.

▼B

3.8.3. Като алтернатива на условията от точка 3.8.1.1, участъкът за количката може да бъде конфигуриран по начин, който дава възможност за придвижване на нейния ползвател в необезопасено положение при подпряна отзад количка срещу опора или облегалка, в съответствие със следните условия:

а) една от надлъжните страни на участъка за количката трябва да опира в страна или стена на превозното средство;

б) в предния край на участъка за количката трябва да има опора или облегалка, перпендикулярна на надлъжната ос на превозното средство;

в) опората или облегалката трябва да бъдат монтирани така че колелата или задната част на количката да опират в опората или облегалката, което би предотвратило преобръщането на количката;

г) опората или облегалката на разположения отпред ред от седалки трябва да издържа на усилие 250 daN ± 20 daN за количка. Усилието трябва да бъде приложено в хоризонталната плоскост на превозното средство, в посока към неговата предна част и в средата на съответната опора или облегалка. Усилието трябва да бъде приложено в продължение на не по-малко от 1,5 секунди;

д) върху съответната страна или стена на превозното средство трябва да има парапет или ръкохватка, до които ползвателят на количката да може да се добира без затруднение;

е) откъм противоположната страна на участъка за количката трябва да има подвижен парапет или друго аналогично приспособление, което да ограничава страничното изместване на количката, и до което ползвателят на количката да може да се добира без затруднение.

ж) подовата повърхност на специалния участък трябва да бъде неподатлива на плъзгане;

з) в близост до участъка за количката трябва да има обозначителен надпис със следното съдържание: *„Пространството е предназначено за инвалидна количка. При разполагането инвалидната количка трябва да бъде ориентирана в посока към задната част на превозното средство, да бъде подпряна в опората или облегалката и да бъде с включени спирачки“*.

3.9. **Командни механизми за вратата**

3.9.1. Всеки механизъм за отваряне, монтиран в близост до упоменатата в точка 3.6 врата, независимо дали е разположен отвън или вътре в превозното средство, трябва да отстои на не повече от 1 300 mm от повърхността на пътното платно или пода.

3.10. **Осветление**

3.10.1. За осветяване на вътрешността и непосредствено заобикалящото превозното средство външно пространство трябва да се осигури подходящо осветление, гарантиращо безопасното качване и слизане на лицата с ограничена подвижност. Всяко осветление, което може да ограничи видимостта на водача, трябва да бъде включено единствено когато превозното средство е в покой.

3.11. **Изисквания по отношение на приспособленията за подпомагане на качването**

3.11.1. *Общи изисквания*

3.11.1.1. Командните механизми на приспособленията за подпомагане на качването трябва да бъдат ясно обозначени като такива. Специално сигнално устройство трябва да уведомява водача при преминаване в активирано състояние на съответното приспособление.

▼B

3.11.1.2. В случай на неизправност на предпазно устройство, подемниците, рампите и системите за накланяне трябва да не могат да действат, освен ако същите не могат да бъдат безопасно управлявани на ръчен принцип. Типът и местоположението на съответния механизъм за действие в аварийни ситуации трябва да бъдат ясно обозначени. Подемниците и рампите трябва да могат да се задействат ръчно в случаите на прекъсване на електрозахранването.

3.11.1.3. Достъпът до някоя от вратите за пътници или аварийните врати на превозното средство може да бъде препречен от приспособление за подпомагане на качването, при условие че, по отношение на вътрешната и външната за превозното средство страна, са изпълнени следните две условия:

— приспособлението за подпомагане на качването не възпрепятства достъпа до ръкохватката или друго приспособление за отваряне на вратата,

— приспособлението за подпомагане на качването може да бъде лесно отстранено за освобождаване на достъпа до вратата в случай на опасност.

3.11.2. *Система за накланяне*

3.11.2.1. Трябва да се предвиди ключ за целите на задействането на системата за накланянето.

3.11.2.2. Всеки механизъм, който задейства накланянето или повдигането на която и да била част или цялата каросерия на превозното средство по отношение на пътното платно, трябва да бъде ясно обозначен като такъв и да бъде на пряко разположение за задействане от водача.

3.11.2.3. Операцията на накланянето или повдигането трябва да може да бъде преустановена и незабавно отменена с помощта на команден механизъм, разположен в близост както до водача, когато същият заема седящо положение в кабината на превозното средство, така и до другите командни механизми, предназначени за управление на системата за накланянето.

3.11.2.4. Всяка инсталирана на превозно средство система за накланяне трябва да:

изключва възможността от движение на превозното средство със скорост по-голяма от 5 km/h, когато същото е наклонено под обичайното за нормалното си движение ниво, и

изключва възможността от повдигане или накланяне на превозното средство когато, по каквато и да било причина, използването на служебната врата е невъзможно.

3.11.3. *Подемник*

3.11.3.1. Общи положения

3.11.3.1.1. Подемниците трябва да могат да бъдат задействани единствено когато превозните средства са в покой. При повдигането на платформата и преди началото на нейното спускане, трябва автоматично да бъде задействано устройство, което предотвратява изтъркулването на инвалидната количка.

3.11.3.1.2. Ширината и дължината на платформата на подемника трябва да бъдат не по-малки от, съответно, 800 и 1 200 mm, а товароподемността и — не по-малка от 300 kg.

3.11.3.2. Допълнителни технически изисквания по отношение на подемниците с механично задвижване

3.11.3.2.1. Командните механизми трябва да бъдат проектирани така че, при освобождаване, да преминават автоматично в изключеното си положение. В същия момент, движението на подемника трябва да може да бъде преустановено незабавно, след което подемникът трябва да може да бъде задвижен в която и да било от двете посоки.

▼B

3.11.3.2.2. Участъците, недостъпни за наблюдение от манипулиращото подемника лице, в които съществува риск от захващане или притискане на предмети от движещият се подемник, трябва да бъдат снабдени с предпазно устройство (реверсивен механизъм).

3.11.3.2.3. При задействане на някое от въпросните предпазни устройства, движението на подемника трябва да бъде преустановено незабавно, след което да започне придвижване в обратната посока.

3.11.3.3. Действие на подемниците с механично задвижване

3.11.3.3.1. Когато подемникът е инсталиран пред врата за пътници, която попада в прякото полезрение на водача на превозното средство, подемникът може да бъде управляван от водача от неговото седящо положение.

3.11.3.3.2. Във всички останали случаи, командните механизми трябва да бъдат инсталирани в близост до подемника. Същите трябва да могат да се задействат или изключват единствено от водача, от неговото седящо положение.

3.11.3.4. Подемници с ръчно задвижване

3.11.3.4.1. Подемникът трябва да бъде проектиран така че да може да се задейства от разположени в близост до него командни механизми.

3.11.3.4.2. Подемникът трябва да бъде проектиран така че за неговото задействане да не се налага прилагането на прекомерно големи усилия.

3.11.4. *Рампа*

3.11.4.1. Общи положения

3.11.4.1.1. Рампата трябва да може да бъде задействана единствено когато превозното средство е в неподвижно състояние.

3.11.4.1.2. Външните ръбове трябва да бъдат заоблени при радиус на заобляне не по-малък от 2.5 mm. Външните ъгли трябва да бъдат заоблени при радиус на заобляне не по-малък от 5 mm.

3.11.4.1.3. Ширината на рампата трябва да бъде най-малко 800 mm. Наклонът на рампата, при изнесеното и положение върху тротоар с височина 150 mm, не трябва да бъде по-голям от 12 %. За реализирането на това изпитване може да се използва система за накланяне.

3.11.4.1.4. Всяка рампа която, в положение на готовност за използване, има дължина по-голяма от 1 200 mm, трябва да бъде снабдена с приспособление, което предпазва количката от изтъркулване от която и да било от страните.

3.11.4.1.5. Всяка рампа трябва да може да функционира безопасно при натоварване 300 kg.

3.11.4.2. Режими на работа

3.11.4.2.1. Изнасянето и прибирането на рампата може да се извършва или ръчно, или чрез механично задвижване.

▼B

3.11.4.3. Допълнителни технически изисквания по отношение на рампите с механично задвижване

3.11.4.3.1. Операцията на изнасянето и прибирането на рампата трябва да бъде съпроводена от жълтоприсветващ визуален и от звуков сигнал. За целите на идентифицирането, по външните си краища рампата трябва да притежава ясно различими червено-жълти обратноотразяващи обозначения за повишено внимание.

3.11.4.3.2. Трябва да се предвиди възможност за защита срещу изнасянето на рампата в хоризонталното направление чрез предпазно устройство.

3.11.4.3.3. При задействане на въпросното предпазно устройство, движението на рампата трябва да бъде преустановено незабавно.

3.11.4.3.4. Хоризонталното движение на рампата трябва да бъде преустановено, когато върху същата има товар с маса 15 kg.

3.11.4.4.

Действие на рампите с механично задвижване.

3.11.4.4.1. Когато рампата е инсталирана пред врата за пътници, която попада в прякото полезрение на водача на превозното средство, рампата може да бъде управлявана от водача от неговото седящо положение.

3.11.4.4.2. Във всички останали случаи, командните механизми трябва да бъдат инсталирани в близост до рампата. Същите трябва да могат да се задействат или изключват единствено от водача, от неговото седящо положение.

3.11.4.5. Действие на рампите с ръчно задвижване.

3.11.4.5.1. Рампата трябва да бъде проектирана така че за нейното задействане да не се налага прилагането на прекомерно големи усилия.

▼B

*ПРИЛОЖЕНИЕ VIII*

**СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ДВУЕТАЖНИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА**

Настоящото приложение съдържа онези изисквания по отношение на двуетажните превозни средства, които се различават от съдържащите се в приложение I базови изисквания. Изложените по-долу точки и подточки заменят точките и подточките с аналогични номера от приложение I. Освен ако в настоящия текст не е посочено нещо друго, всички останали изисквания от приложение I, се прилагат по отношение на двуетажните превозни средства. Тук извършеното номериране на позициите следва реда от приложение I.

7.4.2.1. Товар, равен на Q (както е дефинирано в точка 7.4.3.3.1 от приложение I към Директива 97/27/ЕО)се поставя на всяка седалка за пътник на горната платформа. Ако превозното средство е проектирано за използване с правостоящ член на екипажа, центърът на тежестта на масата на 75 kg представляваща членът на екипажа се поставя на височина 875 mm в прохода на долната платформа. Багажното отделение на следва да съдържа никакъв багаж.

7.5.5. Пожарогасители и средства за оказване на първа помощ

7.5.5.1. Трябва да се осигури свободно пространство за разполагане на два пожарогасителя, един в близост до седалката на водача и един на горния етаж. Вътрешното пространство трябва да бъде не по-малко от 15 $dm^3$.

7.6. *Изходи*

7.6.1. Брой на изходите

7.6.1.1. Всяко двуетажно превозно средство трябва да има две врати на долния етаж (виж също така точка 7.6.2.2). Минималният брой на вратите за пътници трябва да бъде както следва

| Брой пътници | Брой на вратите за пътници в двуетажното превозно средство | | |
|---|---|---|---|
| | Класове I и A | Клас II | Класове III и B |
| 9—45 | 1 | 1 | 1 |
| 46—70 | 2 | 1 | 1 |
| 71—100 | 2 | 2 | 1 |
| над 100 | 4 | 3 | 1 |

7.6.1.4. Минималният брой на аварийните изходи трябва да бъде такъв, че общият брой на изходите да бъде както е показано по-долу, като броят на изходите на всеки отделен етаж и във всяко обособено отделение се определя самостоятелно. Тоалетните помещения или кухничките не се възприемат като обособени отделения за целите на определянето на броя на аварийните изходи. Аварийните люкове се разглеждат като само една бройка от горецитираните аварийни изходи:

| Брой на пътниците и членовете на екипажа, предвиден за съответното отделение или етаж | Минимален общ брой на аварийните изходи |
|---|---|
| 1—8 | 2 |
| 9—16 | 3 |
| 17—30 | 4 |
| 31—45 | 5 |
| 46—60 | 6 |
| 61—75 | 7 |
| 76—90 | 8 |

▼B

| Брой на пътниците и членовете на екипажа, предвиден за съответното отделение или етаж | Минимален общ брой на аварийните изходи |
|---|---|
| 91—110 | 9 |
| 111—130 | 10 |
| над 130 | 11 |

7.6.1.11. Освен аварийни врати и прозорци, в покрива на горния етаж на превозните средства от класове II и III се инсталират аварийни люкове. С такива могат да бъдат снабдени и превозните средства от клас I. В този случай, минималният брой люкове е както следва:

| Общ брой на пътниците на горния етаж ($A_a$) | Брой люкове |
|---|---|
| Не повече от 50 | 1 |
| Повече от 50 | 2 |

7.6.1.12. Всяка междуетажна стълба се възприема като изход от горния етаж.

7.6.1.13. Всички настанени на долния етаж пътници трябва да имат възможност за напускане на превозното средство в аварийни обстоятелства без да е необходимо да се качват на втория етаж.

7.6.1.14. Проходът на горния етаж трябва да има връзка чрез една или няколко междуетажни стълби с проходния участък на врата за пътници, или с място от прохода на долния етаж, което отстои на не повече от 3 m от врата за пътници.

а) по отношение на превозните средства от класове I и II, ако горният им етаж е предназначен за превоз на повече от 50 пътници, трябва да се предвидят две стълби или най-малко една стълба и една полустълба;

б) по отношение на превозните средства от клас III, ако горният им етаж е предназначен за превоз на повече от 30 пътници, трябва да се предвидят две стълби или най-малко една стълба и една полустълба.

7.6.2. Разположение на изходите

7.6.2.2. Две от упоменатите в точка 7.6.1.1 врати трябва да отстоят една от друга по начин, при който разстоянието между напречните вертикални равнини през центровете на техните лицеви повърхности е не по-малко или от 25 % от общата дължина на превозното средство, или от 40 % от общата дължина на пътническия салон на долния етаж. Ако едната от цитираните две врати представлява съставна част от двойна врата, измерването на въпросното разстояние се извършва върху двете възможно най-отдалечени една от друга врати.

7.6.2.3. Изходите на всеки етаж трябва да бъдат разположени по начин, при който техният брой върху всяка от двете страни на превозното средство е приблизително еднакъв.

7.6.2.4. На всеки горен етаж трябва да се предвиди разполагането на поне един авариен изход върху задната или предната страна на превозното средство.

7.6.4. Технически изисквания по отношение на всички врати за пътници

7.6.4.6. При недостатъчност на директното зрително възприятие трябва да се инсталират оптически или други средства, които да подпомагат водача при засичането от неговото седящо положение на наличието на пътници в непосредствена близост, отвън, до всяка врата за пътници, която не е автоматична врата за пътници. По отношение на превозните средства от клас I, това изискване се отнася, също така, до вътрешната зона около всички врати за пътници и до непосредствено заобикалящия междуетажната стълба на горния етаж участък.

▼B

7.6.7. Технически изисквания по отношение на аварийните врати

7.6.7.3. Всеки механизъм или устройство за отваряне на аварийна врата на долния етаж отвън трябва да отстои на между 1 000 и 1 500 mm от пътното платно и на не повече от 500 mm от вратата. При превозните средства от класове I, II и III, всеки механизъм или устройство за отваряне на аварийната врата отвътре трябва да отстои на между 1 000 и 1 500 mm от горната повърхност на пода или най-близко разположеното до механизма стъпало, и на не повече от 500 mm от вратата. Това изискване не се отнася до разположените в зоната около водача механизми.

7.7.5. Проходи (виж фигура 1)

7.7.5.1. Проходите в превозното средство трябва да бъдат проектирани и изпълнени така че да осигуряват възможност за свободното прокарване на контролно устройство, състоящо се от два съосни цилиндъра и обърнат пресечен конус, разположен в пространството между тях, при което въпросната конструкция има следните размери

*(в mm):*

| | Клас I (*) | | Клас II (*) | | Клас III (*) | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Горен/долен етаж: | ГЕ | ДЕ | ГЕ | ДЕ | ГЕ | ДЕ |
| Диаметър на долния цилиндър | 450 | 450 | 350 | 350 | 300 | 300 |
| Височина на долния цилиндър | 900 | 1 020 **(900/990)** | 900 | 1 020 **(900/990)** | 900 | 1 020 **(900/990)** |
| Диаметър на горния цилиндър | 550 | 550 | 550 | 550 | 450 | 450 |
| Височина на горния цилиндър | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 |
| Обща височина | 1 680 | 1 800 **(1 680/1 770)** | 1 680 | 1 800 **(1 680/1 770)** | 1 680 | 1 800 **(1 680/1 770)** |

(*) Размерите в скоби се прилагат само за най- задната част на долния етаж и частта близо до предната ос (виж точка 7.7.5.10).

Контролното устройство може да влиза в съприкосновение с висящи ремъчни ръкохватки за правостоящи пътници, ако такива има, и да ги избутва настрани. Допуска се намаляване на диаметъра в горната част на горния цилиндър до 300 mm при наличие на скосяване спрямо хоризонталата под ъгъл не по-голям от 30 градуса (фигура 1).

7.7.5.3. При съчленените градски и междуградски автобуси, описаният в точка 7.7.5.1 шаблон трябва да може да преминава безпрепятствено през участъка на съчленяването на всеки етаж, където конструкцията на двете секции позволява преминаване на пътници през участъка на съчленяването. Не трябва да има части от меката конструкция на въпросния участък, включително части от свързващата хармоника, които да проникват в пространството на прохода.

7.7.5.10. Общата височина на контролното устройство, описано в точка 7.7.5.1, може да бъде намалена:

— от 1 800 mm на 1 680 mm във всяка част от прохода на долния етаж до задната част на напречната вертикална плоскост, разположена на 1 500 mm пред центъра на задната ос (предната задна ос в случаите на превозни средства с няколко задни оси),

— от 1 800 mm на 1 770 mm в случая на врата за пътници, разположена пред предната ос във всяка част от прохода, разположена между двете напречни вертикални плоскости на 800 mm, съответно, пред и зад централната линия на предната ос.

▼B

7.7.7. Стъпала

7.7.7.1. максимум 850 mm за аварийните врати на долния етаж и максимум 1 500 mm за аварийните врати на горния етаж.

7.7.8.6. *Свободно пространство над седящите места*

7.7.8.6.1. Над всяко място за сядане трябва да бъде осигурено свободно пространство с височина не по-малка от 900 mm, измерена от най-високата точка на некомпресираната възглавница на седалката. Въпросното свободно пространство трябва да лежи над вертикалната проекция на цялата седалка и принадлежащото и място за краката. По отношение на горния етаж свободното пространство може да се намали до 850 mm.

7.7.12. Междуетажна стълба (виж фигура 1 от приложение III)

7.7.12.1. Минималната ширина на която и да била междуетажна стълба трябва да бъде такава, че да дава възможност за безпрепятствено преминаване на предназначения за тестване на проходните възможности на обикновените врати шаблон, показан на фигура 1 от приложение III. Панелът се придвижва нагоре от прохода на долния етаж до последното стъпало на стълбата във вероятната посока на движение на използващия стълбата пътник.

7.7.12.2. Междуетажната стълба трябва да бъде проектирана по такъв начин, че при рязко спиране на движещото се на преден ход превозно средство възможността от изтласкване на пътник към предната част на превозното средство да бъде практически изключена.

Счита се, че това изискване е удовлетворено когато е изпълнено поне едно от следните условия:

7.7.12.2.1. посоката на слизането по никоя от частите на стълбата не съвпада с посоката на движение на превозното средство на преден ход;

7.7.12.2.2. стълбата е оборудвана с ограждащи парапети или аналогични приспособления;

7.7.12.2.3. в горната част на стълбата има автоматично устройство, което отнема възможността за използване на стълбата, когато превозното средство е в движение; това устройство трябва да освобождава безпроблемно достъпа до стълбата в аварийни ситуации.

7.7.12.3. С помощта на описания в точка 7.7.5.1 цилиндър трябва да се удостовери, че са създадени подходящи условия за достъп от проходите (на горния и долния етаж) до стълбата.

7.11. *Перила и ръкохватки*

7.11.5. Перила и ръкохватки за междуетажните стълби

7.11.5.1. От всяка страна на междуетажните стълби трябва да има подходящи перила или ръкохватки. Същите трябва да бъдат разположени на между 800 mm и 1 100 mm над повърхността на всяко стъпало.

7.11.5.2. Предвидените за инсталиране перила и/или ръкохватки трябва да бъдат конструирани по начин, който осигурява наличие на удобна точка за хващане на разположение на лицата, стоящи в близост до междуетажната стълба на долния или горния етаж, или върху което и да било от последователно разположените стъпала. Във вертикалното направление въпросните точки трябва да бъдат разположени на височина между 800 и 1 100 mm над нивото на долния етаж или повърхността на което и да било от стъпалата, и:

7.11.5.2.1. за типичното положение на стоящо върху долния етаж лице, на не повече от 400 мм навътре от външния ръб на първото стъпало, и

▼B

7.11.5.2.2. за типичното положение на стоящо върху някое от стъпалата лице, без да излизат отвъд външния ръб на съответното стъпало, и на не повече от 600 мм навътре от същия ръб.

7.14. *Ограждане на стълбищните клетки и изложените на опасност предни седалки*

7.14.2. На горния етаж на двуетажното превозно средство, клетката на междуетажната стълба трябва да бъде обезопасена с ограждащо приспособление с минимална височина 800 mm, измерена над нивото на пода. Долният край на ограждащото приспособление трябва да бъде на височина не по-голяма от 100 mm над нивото на пода.

7.14.3. Предното стъкло на превозното средство, разположено пред пътниците, заемащи крайните предни седалки на горния етаж, трябва да бъде снабдено с ограждащо приспособление от уплътняващ се материал. Измерено във вертикалното направление, горният край на въпросната защита трябва да бъде разположен на височина между 800 mm и 900 mm над нивото на подовия участък, върху който се намират краката на пътниците.

7.14.4. на всяко стъпало от стълбата трябва да бъде затворен.

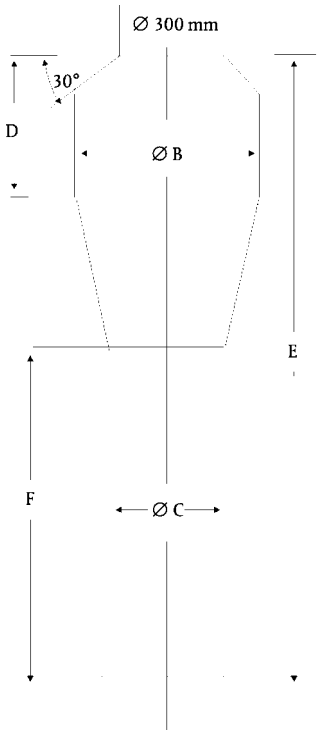
▼B

*Допълнение*

*Фигура 1*

**Проходи**

**(виж точка 7.7.5 от приложение VIII)**




| | B (mm) | C (mm) | D (mm) | E (mm) ([1]) | F (mm) ([1]) |
|---|---|---|---|---|---|
| Клас I | 550 | 450 | 500 | 1 800<br>**(1 680/1 770)** | 1 020<br>**(900/990)** |
| Клас II | 550 | 350 | 500 | 1 800<br>**(1 680/1 770)** | 1 020<br>**(900/990)** |
| Клас III | 450 | 300 (220 в случай на подвижни седалки в странична посока) | 500 | 1 800<br>**(1 680/1 770)** | 1 020<br>**(900/990)** |

([1]) Размерите в скоби се прилагат само за горния етаж и/или най-задната част на долния етаж и/или долния етаж в близост до предната ос (виж точка 7.7.5.10).

▼B

*ПРИЛОЖЕНИЕ IX*

**ТИПОВО ОДОБРЕНИЕНА ЕО НА ОБОСОБЕН ТЕХНИЧЕСКИ ВЪЗЕЛ И ТИПОВО ОДОБРЕНИЕНА ЕО НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО, ОБОРУДВАНО С ВЕЧЕ ОДОБРЕНА В КАЧЕСТВОТО И НА ОБОСОБЕН ТЕХНИЧЕСКИ ВЪЗЕЛ КАРОСЕРИЯ**

1. **Типово одобрениена обособен технически възел**

1.1. За да може да получи типово одобрение за каросерия на превозно средство в качеството и на обособен технически възел в съответствие с разпоредбите от настоящата директива, производителят трябва да убеди отговарящия за предоставянето на типовото одобрение орган, че обявените от него условия са действително изпълнени. Останалите условия от обхвата на настоящата директива трябва да бъдат изпълнени и демонстрирани в съответствие с разпоредбите от точка 2.

1.2. Предоставянето на типовото одобрение може да бъде зависимо от удовлетворяването на някои условия по отношение на окомплектованото превозно средство (отнасящи се, например, до характеристиките на шаситата, за които са предназначени съответните каросерии, ограниченията върху експлоатацията или монтажа), които се вписват в сертификата за типовото одобрение.

1.3. Всяко подобно условие трябва да бъде сведено по подходящ начин до вниманието на купувача на каросерията на превозното средство или изпълнителя на следващата операция от степенувания монтаж на превозното средство.

2. **Типово одобрениена ЕО на превозно средство, оборудвано с вече одобрена в качеството и на обособен технически възел каросерия**

2.1. З за да може да получи типово одобрение за превозно средство, оборудвано с вече одобрена в качеството и на обособен технически възел каросерия, в съответствие с разпоредбите от настоящата директива, производителят трябва да убеди отговарящия за предоставянето на типовото одобрение орган, че са удовлетворени онези изисквания от настоящата директива, които не са били изпълнени и демонстрирани по смисъла на точка 1 в рамките на предходна процедура за типово одобрениена неокомплектованото превозно средство.

2.2. Всяко наложено по силата на точка 1.2 изискване трябва да бъде удовлетворено.