



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 3.10.2007
KOM(2007)560 endelig

2007/0201(COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter

{SEK(2007)1244}
{SEK(2007)1245}

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. Baggrunden for forslaget

Begrundelse og formål

Formålet med forslaget er at stramme de fællesskabskrav, der skal forbedre sikkerheden for fodgængere og andre bløde trafikanter i tilfælde af kvæstelser som følge af kollision med et motorkøretøj.

Disse krav er i øjeblikket underlagt bestemmelserne i direktiv 2003/102/EF⁽¹⁾. Som følge af bestemmelserne i artikel 5 i nævnte direktiv blev der foretaget en vurdering af gennemførligheden af visse krav under direktivets anden fase og den eventuelle brug af aktive sikkerhedssystemer. Resultatet af vurderingen var, at disse krav ikke var gennemførlige.

Kommissionen foreslår derfor en ny forordning, som vil udgøre grundlaget for en kombination af gennemførlige krav og aktive sikkerhedssystemer. Denne fremgangsmåde har den fordel, at forordningen finder direkte anvendelse i hele EU, ikke kræver gennemførelse i national ret og giver virksomhederne og de godkendende myndigheder et fælles regelsæt.

Desuden foreskriver direktiv 2005/66/EF af 26. oktober 2005 om anvendelsen af systemer til frontal beskyttelse kontrol med brugen af sådanne systemer og fastsætter beskyttelsesniveauer for bløde trafikanter ved kollision med køretøjer, hvorpå et sådant system er monteret. Kommissionen foreslår nu, at dette direktivs krav kombineres med kravene i direktiv 2003/102/EF om beskyttelse af fodgængere.

Generel baggrund

Den 21. december 2000 vedtog Kommissionen en meddelelse, der omhandlede en ordning, der giver industrien mulighed for frivilligt at forpligte sig til at forbedre sikkerheden for fodgængere og andre bløde trafikanter ved kollision med et motorkøretøj. I denne meddelelse gik Kommissionen ind på at gennemføre drøftelser med foreningen af europæiske automobilfabrikanter (European Automobile Manufacturers Association - ACEA) med henblik på at nå frem til en sådan frivillig forpligtelse og samtidigt starte parallelle drøftelser med den japanske bilfabrikantforening (JAMA) og den koreanske bilfabrikantforening (KAMA).

I en meddelelse vedtaget den 11. juli 2001⁽²⁾ forelagde Kommissionen den forpligtelse, som ACEA havde påtaget sig vedrørende beskyttelse af fodgængere, for Rådet og Europa-Parlamentet. Forpligtelsen omfattede en række prøvninger, der skulle forbedre motorkøretøjers frontkonstruktion samt et antal yderligere aktive og passive sikkerhedsforanstaltninger, der også skulle forbedre beskyttelsen af fodgængere. Disse foranstaltninger vedrørte: montering af blokeringsfri bremsesystemer (Anti-lock Brake Systems - ABS) og kørellys (Daytime Running Lights - DRL) på alle køretøjer, fremtidig indførelse af avancerede aktive sikkerhedssystemer baseret på ny teknologi samt et frivilligt

¹ EUT L 321 af 6.12.2003, s. 15.

² EUT C 261 af 30.10.2003 s. 576, (KOM)2001 389 endelig.

forbud mod salg af hårde safarigitre. Siden da har JAMA og KAMA påtaget sig frivillige forpligtelser, der svarer til ACEA's forpligtelser, og derved er 99 % af de nuværende fabrikker omfattet af identiske forpligtelser.

I sin meddelelse af juli 2001 annoncerede Kommissionen, at den ville beslutte, om den ville acceptere industriens forpligtelser gennem en henstilling, eller om den ville foreslå lovgivning om beskyttelse af fodgængere efter høring af Europa-Parlamentet og Rådet.

Både Europa-Parlamentet og Rådet hilste de vigtigste elementer i industriens forpligtelser velkommen for så vidt angår foranstaltninger til forbedring af motorkøretøjers frontkonstruktion.

Europa-Parlamentet anmodede i sin beslutning af 13. juni 2002 om et "rammedirektiv", der fastlagde gennemførelsesdatoer, mål og metoder til overvågning af gennemførelsen. Kommissionen gik derfor med til at foreslå rammelovgivning baseret på det relevante indhold i forpligtelserne.

Dette forslag til lovgivning blev forelagt til fælles beslutningstagning, og resultatet var direktiv 2003/102/EF om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter.

Efterfølgende fremsatte Kommissionen, i overensstemmelse med Rådets og Europa-Parlamentets ønsker, et forslag vedrørende kontrol med systemer til frontal beskyttelse. Dette forslag blev offentliggjort som direktiv 2005/66/EF. Det vil være hensigtsmæssigt at afstemme dette direktiv med eventuelle forslag om ændring af direktivet om beskyttelse af fodgængere ved at integrere de nødvendige bestemmelser i forslaget til en forordning.

Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører

Det nuværende direktiv er direktiv 2003/102/EF om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter. Den gennemførlighedsundersøgelse, der er foretaget i henhold til dette direktivs artikel 5, vedrørende gennemførelsen af kravene i anden fase, har vist, at disse krav ikke er gennemførlige. Nærværende forslag bygger på tidligere krav og indfører ændringer, der skal sikre gennemførligheden.

Direktiv 2005/66/EF om anvendelsen af systemer til frontal beskyttelse indeholder bestemmelser om kontrol af sådanne systemer, enten i form af originalmonteret udstyr eller som eftermonteret udstyr. I forslaget kombineres disse krav med krav til fodgængerbeskyttelse, og der sikres således sammenhæng i bestemmelserne om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter.

Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål

Forslaget er fuldt på linje med målet om at mindske antallet af trafikdræbte, som skitseret i Kommissionens hvidbog om den europæiske transportpolitik.

2. Høring af interesserede parter og konsekvensanalyse

Høring af interesserede parter

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Alle de afholdte høringer drejede sig udelukkende om indførelse af ændrede specifikationer for anden fase i direktivet om fodgængerbeskyttelse, eftersom kravene til systemer til frontal beskyttelse forventes at fortsætte i den nuværende udformning.

Der er blevet afholdt et høringsmøde med repræsentanter for de europæiske, japanske og koreanske bilfabrikanter. På mødet drøftede man kravene i anden fase i det nuværende direktiv og hvad, der blev anset for nødvendigt for at sikre gennemførlige løsninger, der kunne overholdes.

I juni og juli 2005 blev der gennemført en åben høring via internettet. Kommissionen modtog 17 svar, og resultaterne kan ses på

http://ec.europa.eu/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/consultation_phase_II/contributions.htm

Sammenfatning af svarene og af, hvordan disse er taget i betragtning

Generelt viste høringen, at praktisk talt alle parterne kan acceptere det nuværende forslag og anser det for at være gennemførligt, samtidig med at det tilsigtede sikkerhedsniveau for bløde trafikanter opnås.

Svarerne fra internet-høringen vedrørte spørgsmål, som tages i betragtning i forslaget, eller som vil blive indarbejdet i gennemførelsesbestemmelserne.

I den konsekvensanalyse, der følger med forslaget, omhandles svarerne mere udførligt.

Ekspertbistand

Relevante videnskabelige områder/eksperter

Analyse af bilkonstruktioner samt statistikker over trafikulykker og kvæstede i trafikken.

Metodevalg

Analyse af registreringer af kvæstelser i ulykkesdatabaser og simulering af resultaterne af forskellige scenarier for hastighed og anslagsområde mellem køretøj og blød trafikant.

Væsentligste organisationer/eksperter, der deltog i høringen

Transport Research Laboratory (TRL) i Det Forenede Kongerige.

Sammendrag af rådgivning, der er modtaget og anvendt

TRL-rapporten viste, at det var nødvendigt at revidere visse krav i det nuværende direktiv for at sikre kravenes gennemførlighed og anbefalede anvendelse af et aktivt sikkerhedssystem som et krav i lovgivningen for at sikre et bedre beskyttelsesniveau for bløde trafikanter.

Midler til at gøre eksperternes råd offentligt tilgængelige

TRL-rapporten, som omfatter en udvidet undersøgelse af evalueringen af fordelene ved bremseassistentsystemer, findes på adressen:

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

Konsekvensanalyse

Muligheder, som ikke blev behandlet i konsekvensanalysen:

1) Lovgivning i medlemsstaterne

Det nuværende direktiv er en del af hele køretøjstypogodkendelsessystemet, som har skabt fuld harmonisering af lovgivningen vedrørende køretøjers konstruktion på EU-plan. Dette typogodkendelsessystem blev indført i 1970 for at sikre, at det indre marked fungerer efter hensigten for så vidt angår bilindustrien, samtidig med at det fremmer sikkerheden og kvaliteten i konstruktionen af køretøjer.

Hvis dette direktiv blev ophævet, ville medlemsstaterne være frit stillet med hensyn til at gennemføre deres egen lovgivning på dette område. Resultatet ville blive en manglende harmoni i den måde, som det indre marked fungerer på, og den frie bevægelighed for køretøjer ville ikke længere være sikret.

Derfor foreslås det ikke, at denne lovgivning ophæves.

2) Anvendelse af en frivillig aftale

Man skal huske på, at direktivet blev udarbejdet efter en direkte anmodning om lovgivning fra Europa-Parlamentet og Rådet efter gennemgang af et høringsdokument forelagt af Kommissionen vedrørende en tidligere frivillig aftale om fodgængerbeskyttelse. Størstedelen af den frivillige aftale blev indarbejdet i det nuværende direktiv. Desuden blev et frivilligt forbud mod safarigitre, også på lovgivernes anmodning, indarbejdet i et direktiv⁽³⁾.

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/66/EF af 26. oktober 2005 om anvendelsen af systemer til frontal beskyttelse på motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF, EUT L 309 af 25.11.2005, s. 37.

En ny frivillig aftale på dette område blev derfor ikke anset for hensigtsmæssig.

I konsekvensanalysen behandles følgende muligheder:

3) Videreførelse af det nuværende direktiv

En mulig løsning ville have været ikke at foretage sig noget for at ændre specifikationerne for fase II og at foreslå en eventuel udskydelse af gennemførelsesdatoerne. Kommissionen kan dog ikke se bort fra det faktum, at det er blevet konstateret, at kravene i fase II i det nuværende direktiv ikke er gennemførlige, heller ikke selv om der gives mere tid. Kommissionen er derfor tvunget til at tage de nødvendige skridt til at ændre kravene og tilvejebringe den nødvendige klarhed med hensyn til gennemførlighed⁽⁴⁾.

Derfor blev muligheden for videreførelse af det nuværende direktiv forkastet. Det nuværende direktiv fungerer imidlertid som referencegrundlag for sammenligningen af fordelene ved andre muligheder.

4) Acceptere et forslag fra industrien

Efter at have undersøgt gennemførlighedsspørgsmålene foreslog industrien, at fase I-kravene skulle fortsætte i stedet for fase II-kravene, og at brugen af bremseassistent skulle være påkrævet. Denne mulighed blev undersøgt og endeligt forkastet, fordi Kommissionen mente, at nogle af de passive krav kunne skærpes. De potentielle resultater ved anvendelse af denne mulighed danner imidlertid referencegrundlag for en sammenligning med den valgte mulighed.

5) Udelukkende foretage ændringer af kravene til passiv sikkerhed

Et forslag om udelukkende at ændre de eksisterende krav og lette deres tekniske gennemførlighed ville sikre, at en forbedring af køretøjernes front kunne opnås. Det anerkendes imidlertid, at den forventede sikkerhedsværdi i så fald ville blive mindre, og dette er ikke i overensstemmelse med kravene i det nuværende direktivs artikel 5. Da denne mulighed ikke ville give "mindst samme beskyttelsesvirkning som de eksisterende bestemmelser", blev den ikke overvejet yderligere.

6) Ændring af det nuværende direktiv med hensyn til kravene i fase II og indførelse af bestemmelser om kombination med aktiv sikkerhed for at opnå det ønskede sikkerhedsniveau

Det er blevet anført og accepteret, at de nuværende krav ikke er gennemførlige og derfor skal ændres. TRL-rapporten gennemgik og evaluerede anvendelsen af et bremseassistentsystem i kombination med en ændring af de nuværende passive krav. I henhold til artikel 5 i det nuværende direktiv skal Kommissionen fremlægge et forslag, "som giver mindst samme beskyttelsesvirkning som de eksisterende bestemmelser". Rapportens resultater viser, at den foreslåede kombination af ændrede passive foranstaltninger og anvendelsen af nye aktive foranstaltninger ville kunne give et betydeligt forbedret beskyttelsesniveau for bløde trafikanter i forhold til de nuværende krav.

Det er derfor denne løsning, der er valgt i forslaget.

⁴ Jf. direktiv 2003/102/EF, artikel 5.

3. Forslagets retlige aspekter

Resumé af forslaget

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter forud for og ved kollision med et motorkøretøj og om ændring af rammedirektivet om typegodkendelse af motorkøretøjer.

Retsgrundlag

Traktatens artikel 95.

Subsidiaritetsprincippet

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, for så vidt som forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

Forslagets mål kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, fordi den foreslåede forordning vil indgå i EU's typegodkendelsessystem for køretøjer.

En indsats på fællesskabsplan vil bedre kunne opfylde målene i forslaget, fordi man på denne måde undgår de handelsbarrierer mellem medlemsstaterne, som ellers ville opstå. Den nuværende brug af EF-typegodkendelsessystemet for køretøjer viser accepten og værdien af et sådant system på europæisk plan. Det opstiller klare krav til køretøjers konstruktion, der skal øge deres sikkerhedsniveau på en ensartet og indbyrdes aftalt måde.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

Proportionalitetsprincippet

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, fordi det ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at opfylde målene om at skabe sikkerhed for bløde trafikanter.

TRL-rapporten indeholdt en cost-benefit-analyse, der viser, at forslaget er til fordel for samfundet som helhed.

Reguleringsmiddel/reguleringsform

Foreslået reguleringsmiddel/reguleringsform: forordning

Andre reguleringsmidler ville ikke være hensigtsmæssige, hvilket skyldes følgende forhold:

Anvendelsen af en forordning anses for hensigtsmæssig, idet den giver den nødvendige sikkerhed for overholdelse, samtidig med at den ikke kræver gennemførelse i medlemsstaternes lovgivning.

4. Budgetmæssige konsekvenser

Forslaget har ingen konsekvenser for Fællesskabets budget.

5. Yderligere oplysninger

Simulering, pilotfase og overgangsperiode

Forslaget indeholder flere overgangsperioder for at give køretøjsfabrikanterne tilstrækkelig tid til design- og produktionsprocessen.

Forenkling

Forslaget indebærer en forenkling af de administrative procedurer for de nationale myndigheder og for Kommissionen.

Da der anvendes en forordning, er det ikke nødvendigt at foretage gennemførelse i national lovgivning.

Ophævelse af gældende retsfor skrifter

Hvis forslaget vedtages, medfører det ophævelse af direktiv 2003/102/EF og direktiv 2005/66/EF.

Forny et gennemgang/revision/udløbsklausul

Forslaget indeholder klausuler om forny et gennemgang for at sikre kontinuitet i sikkerhedsniveauerne fremover.

Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde

Den foreslåede retsakt er af relevans for EØS og bør derfor omfatte hele EØS-området.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 95,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁽⁵⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁽⁶⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁽⁷⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Det indre marked omfatter et område uden indre grænser, hvor den fri bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital skal sikres. Derfor er der indført et EF-typegodkendelsessystem for motorkøretøjer. De tekniske krav i forbindelse med typegodkendelse af motorkøretøjer, hvad angår beskyttelse af fodgængere, bør harmoniseres med henblik på at undgå, at der i medlemsstaterne indføres forskellige krav, og med henblik på at sikre, at det indre marked fungerer efter hensigten.
- (2) Denne forordning er en af de særlige retsakter, som vedrører Fællesskabets typegodkendelsesprocedure i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv [.../.../EF] af [dato] om etablering af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer (rammedirektiv)⁽⁸⁾.
- (3) Erfaringen har vist, at lovgivning vedrørende motorkøretøjer ofte har haft et meget detaljeret teknisk indhold. Det er derfor hensigtsmæssigt at vedtage en forordning i stedet for et direktiv for at undgå afvigelser i gennemførelsesforanstaltningerne og en unødvendig grad af lovgivning i medlemsstaterne. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/102/EF af 17. november 2003 om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter forud for og ved kollision med et motorkøretøj og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF⁽⁹⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/66/EF

⁵ EUT C

⁶ EUT C

⁷ EUT C

⁸ Forslag til et nyt "rammedirektiv", som i øjeblikket er under vedtagelse. KOM(2003) 418 og KOM(2004) 738.

⁹ EUT L 321 af 6.12.2003, s. 15.

af 26. oktober 2005 om anvendelsen af systemer til frontal beskyttelse på motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF⁽¹⁰⁾, som indeholder krav om montering og anvendelse af systemer til frontal beskyttelse på motorkøretøjer og således fastsætter et beskyttelsesniveau for fodgængere, bør derfor erstattes af nærværende forordning. Dette indebærer, at medlemsstaterne ophæver gennemførelseslovgivningen i forbindelse med de ophævede direktiver.

- (4) Det er blevet konstateret, at direktiv 2003/102/EF ikke er gennemførligt med hensyn til kravene i den anden fase af gennemførelsen. I denne forbindelse skal Kommissionen i henhold til artikel 5 i det pågældende direktiv fremlægge de nødvendige forslag for at løse problemer med disse krav gennemførlighed og eventuelt gøre brug af aktive sikkerhedssystemer, samtidig med at det sikres, at sikkerhedsniveauet for de bløde trafikanter ikke forringes.
- (5) En undersøgelse, som Kommissionen har ladet gennemføre, viser, at kravene til beskyttelse af fodgængere kan forbedres betydeligt ved anvendelse af en kombination af passive og aktive foranstaltninger, som giver et højere beskyttelsesniveau end de tidligere bestemmelser. Især er der blevet peget på det aktive sikkerhedssystem "bremseassistent", som i kombination med ændringer af kravene til passiv sikkerhed i betydelig grad øger beskyttelsesniveauet. Det er derfor hensigtsmæssigt at indføre bestemmelser om obligatorisk montering af bremseassistentssystemer i motorkøretøjer.
- (6) Køretøjer udstyret med kollisionsforebyggende systemer bør fritages fra visse krav i denne forordning, hvis de er i stand til at undgå kollisioner med fodgængere snarere end blot at reducere virkningerne af sådanne kollisioner.
- (7) Med det stigende antal tunge køretøjer i byområderne er det hensigtsmæssigt, at bestemmelser om beskyttelse af fodgængere ikke udelukkende finder anvendelse på køretøjer med en totalmasse på højst 2 500 kg, men også, efter en vis overgangsperiode, på køretøjer i klasse M₁ og N₁, der overstiger denne grænse.
- (8) For at forbedre beskyttelsen af fodgængere på det tidligst mulige stadie, bør fabrikanter, som ønsker at ansøge om typegodkendelse i henhold til nye krav, endnu før disse er blevet obligatoriske, kunne gøre dette, såfremt de nødvendige gennemførelsesforanstaltninger allerede er trådt i kraft.
- (9) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁽¹¹⁾.
- (10) Konkret bør Kommissionen tillægges beføjelser til på baggrund af overvågningsresultater at vedtage tekniske bestemmelser for anvendelse af prøvningskravene, præstationskrav til kollisionsforebyggende systemer og gennemførelsesforanstaltninger. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige elementer i denne forordning og at supplere den med nye ikke-væsentlige elementer, bør de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

¹⁰ EUT L 309 af 25.11.2005, s. 37.

¹¹ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

- (11) For at sikre en gnidningsløs overgang fra bestemmelserne i direktiv 2003/102/EF og 2005/66/EF til nærværende forordning bør anvendelsen af forordningen udskydes til efter en vis periode efter dens ikrafttrædelse.
- (12) Formålet med denne forordning, nemlig gennemførelsen af det indre marked ved indførelse af fælles tekniske krav vedrørende fodgængerbeskyttelse, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne. På grund af omfanget af den påkrævede aktion kan målene bedre nås på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I

Indhold, anvendelsesområde og definitioner

Artikel 1

Genstand

I denne forordning fastlægges krav til konstruktion af og funktioner for køretøjer og systemer til frontal beskyttelse for at reducere antallet af kvæstelser og disses omfang hos fodgængere og andre bløde trafikanter, der rammes af disse køretøjers front, og for at undgå sådanne kollisioner.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på:
 - a) motorkøretøjer i klasse M₁, som defineret i artikel [3, stk. 11,] i direktiv [.../.../EF] og i del A i bilag II til nævnte direktiv
 - b) motorkøretøjer i klasse N₁, som defineret i artikel [3, stk. 11,] i direktiv [.../.../EF] og i del A i bilag II til nævnte direktiv og med forbehold af artiklens stk. 2
 - c) systemer til frontal beskyttelse, som er monteret som originaludstyr på de køretøjer, der henvises til i punkt a) eller b), eller som sælges som separate tekniske enheder til montering på sådanne køretøjer.
2. Punkt 2 og 3 i bilag I finder ikke anvendelse på køretøjer i klasse N1, hvis førerens position, "R-punktet", enten befinder sig foran forakslens eller mindre end 1 000 mm i længderetningen bag forakslens tværgående midterlinje.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- (1) "A-stolpe": den forreste og yderste tagstøtte, som går fra chassiset til køretøjets tag.
- (2) "Bremseassistentsystem": et system, der hjælper køretøjets fører, ved at sikre den størst mulige deceleration ved nødopbremsning.
- (3) "Kofanger": den forreste, underste, yderste struktur på køretøjet, som er bestemt til at beskytte køretøjet, når det involveres i en frontalkollision ved lav fart med et andet køretøj.
- (4) "System til frontal beskyttelse": en eller flere separate strukturer, som et safarigitter eller en supplerende kofanger, som ud over den oprindelige standardkofanger skal beskytte køretøjets ydre overflade mod skader i tilfælde af kollision med et objekt. Særskilte strukturer med en højeste masse under 0,5 kg, der kun er beregnet til at beskytte lygterne, hører ikke ind under denne definition.
- (5) "Totalmasse": maksimal teknisk tilladt totalmasse som oplyst af fabrikanten i henhold til punkt 3.8 i bilag I til direktiv [.../.../EF].
- (6) "Køretøjer i klasse N_1 afledt af klasse M_1 ": køretøjer i klasse N_1 med en totalmasse på højst 2 500 kg, som med hensyn til partiet foran A-stolperne har samme generelle struktur og form som et forinden eksisterende køretøj tilhørende klasse M_1 .

Kapitel II

Fabrikantens forpligtelser

Artikel 4

Fabrikantens forpligtelser

1. I overensstemmelse med artikel 9 sikrer fabrikanterne, at køretøjer, der markedsføres, er udstyret med et verificeret bremseassistentsystem, som overholder kravene i punkt 4 i bilag I og i punkt 2 eller 3 i bilag I.
2. I overensstemmelse med artikel 10 sikrer fabrikanterne, at systemer til frontal beskyttelse, som er monteret som originaludstyr på markedsførte køretøjer eller leveres som separate tekniske enheder, opfylder kravene i punkt 5 i bilag I.

3. Fabrikkerne giver de godkendende myndigheder de relevante oplysninger om specifikationer og prøvningsbetingelser for køretøjet og systemet til frontal beskyttelse. Oplysningerne skal omfatte de oplysninger, der er nødvendige for at foretage en funktionel kontrol af enhver aktiv sikkerhedsanordning monteret i køretøjet.
4. For så vidt angår systemer til frontal beskyttelse, der sælges som separate tekniske enheder, giver fabrikkerne de godkendende myndigheder de relevante oplysninger om specifikationer og prøvningsbetingelser for systemet til frontal beskyttelse. Oplysningerne skal omfatte data om de køretøjer, som systemet er blevet prøvet til, samt en fyldestgørende monteringsvejledning.
5. Systemer til frontal beskyttelse leveret som separate tekniske enheder må ikke distribueres, udbydes til salg eller sælges, uden at de er ledsaget af en liste over de køretøjstyper, systemet er godkendt til, og en klart formuleret monteringsvejledning. Monteringsvejledningen skal omfatte specifikke monteringsanvisninger, herunder fastgørelsesanvisninger for de køretøjer, enheden er godkendt til, og gøre det muligt at montere de godkendte komponenter på det pågældende køretøj på en måde, der er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i punkt 6 i bilag I.
6. Kommissionen vedtager gennemførelsesforanstaltninger, der fastsætter de tekniske bestemmelser for anvendelse af kravene i bilag I.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning bl.a. ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 40, stk. 2, i direktiv [...]/.../EF].

Artikel 5

Ansøgning om EF-typegodkendelse

1. Fabrikanten tilsender den godkendende myndighed et oplysningsskema i henhold til modellen i del 1 i bilag II, når han ansøger om EF-typegodkendelse for en type køretøj for så vidt angår fodgængerbeskyttelse.

Fabrikanten indleverer et køretøj, som er repræsentativt for den køretøjstype, som søges godkendt, til den tekniske tjeneste, som forestår godkendelsesprøvningen.

2. Fabrikanten tilsender de godkendende myndigheder oplysningsskemaet i henhold til modellen i del 2 i bilag II, når han ansøger om EF-typegodkendelse for en køretøjstype for så vidt angår montering på køretøjet af et system til frontal beskyttelse.

Fabrikanten indleverer et køretøj, udstyret med et system til frontal beskyttelse, som er repræsentativt for den køretøjstype, som søges godkendt, til den tekniske tjeneste, som forestår godkendelsesprøvningen. På anmodning fra den pågældende tekniske tjeneste indleveres desuden specifikke komponenter eller prøver på anvendte materialer.

3. Fabrikanten tilsender de godkendende myndigheder et oplysningsskema i henhold til modellen i del 3 i bilag II, når han ansøger om EF-typegodkendelse for et system til frontal beskyttelse som separat teknisk enhed.

Fabrikanten indleverer et prøveeksemplar af den type system til frontal beskyttelse, som søges godkendt, til den tekniske tjeneste, som forestår godkendelsesprøvningen. Den tekniske tjeneste kan rekvirere yderligere prøver, hvis den skønner det nødvendigt. Prøverne skal på tydelig og uudslettelig måde være mærket med ansøgerens navn og typebetegnelsen. Fabrikanten træffer foranstaltninger med hensyn til den efterfølgende obligatoriske påførsel af EF-typegodkendelsesmærket.

Kapitel III

Forpligtelser for medlemsstaternes myndigheder

Artikel 6

Meddelelse af EF-typegodkendelse

1. Hvis de relevante krav er opfyldt, meddeler den godkendende myndighed EF-typegodkendelse og udsteder et godkendelsesnummer i overensstemmelse med nummereringssystemet i bilag VII til direktiv [.../.../EF].

En godkendende myndighed må ikke tildele samme nummer til en anden køretøjstype eller type af system til frontal beskyttelse.

2. Ved anvendelse af stk. 1 udsteder den typegodkendende myndighed en EF-typegodkendelsesattest, som er i overensstemmelse med:
 - a) den model, som er angivet i del 1 i bilag III, for en køretøjstype, for så vidt angår beskyttelse af fodgængere
 - b) den model, som er angivet i del 2 i bilag III, for en køretøjstype, for så vidt angår montering på køretøjet af et system til frontal beskyttelse
 - c) den model, som er angivet i del 3 i bilag III, for en type system til frontal beskyttelse som separat teknisk enhed.

Artikel 7

EF-typegodkendelsesmærke for separat teknisk enhed

Ethvert system til frontal beskyttelse, der er i overensstemmelse med den godkendte type, for hvilken der er meddelt EF-typegodkendelse som separat teknisk enhed, skal bære et EF-typegodkendelsesmærke for en separat teknisk enhed som angivet i bilag IV.

Artikel 8

Ændring af typen og ændringer af godkendelser

Enhver ændring af køretøjet foran A-stolperne eller af systemet til frontal beskyttelse, som enten berører køretøjets struktur, hoveddimensioner, de materialer køretøjets ydre flader består af, fastgørelsesmetoder eller komponenternes (ydre eller indre) placering i forhold til hinanden, og som kan have en mærkbar indvirkning på resultaterne af prøvningerne, betragtes som en ændring i henhold til artikel [13] i direktiv [.../.../EF] og kræver derfor, at der indsendes en ny ansøgning om typegodkendelse.

Artikel 9

Tidsplan for anvendelse på køretøjer

1. Med virkning fra den i artikel 15, andet afsnit, angivne dato skal de nationale myndigheder af grunde, der vedrører fodgængerbeskyttelse, nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse for følgende nye køretøjstyper:
 - a) klasse M₁, som ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 4 i bilag I
 - b) klasse M₁ med en totalmasse på ikke over 2 500 kg, som ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 2 eller 3 i bilag I
 - c) klasse N₁ afledt af M₁ og med en totalmasse på ikke over 2 500 kg, som ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 2 og 4 eller i punkt 3 og 4 i bilag I.
2. Med virkning fra [DATO 33 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] skal de nationale myndigheder, hvis der er tale om nye køretøjer i klasse M₁ eller N₁ afledt af M₁ med en totalmasse på ikke over 2 500 kg, der ikke opfylder de tekniske bestemmelser i punkt 4 i bilag I, af grunde, der vedrører fodgængerbeskyttelse, anse typeattester for ikke længere at være gyldige for så vidt angår artikel [26] i direktiv [.../.../EF], og forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer.
3. Med virkning fra [56 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] skal de nationale myndigheder af grunde, der vedrører fodgængerbeskyttelse, nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse for følgende nye køretøjstyper:
 - a) klasse M₁, som ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 4 i bilag I
 - b) klasse M₁ med en totalmasse på ikke over 2 500 kg, som ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 3 i bilag I
 - c) klasse N₁ afledt af M₁ og med en totalmasse på ikke over 2 500 kg, som ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 3 og 4 i bilag I.

4. Med virkning fra [DATO 60 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] skal de nationale myndigheder, hvis der er tale om nye køretøjer i klasse M₁ eller N₁ afledt af M₁ med en totalmasse på ikke over 2 500 kg, der ikke opfylder de tekniske bestemmelser i punkt 2 og 4 eller i punkt 3 og 4 i bilag I, af grunde, der vedrører fodgængerbeskyttelse, anse typeattester for ikke længere at være gyldige for så vidt angår artikel [26] i direktiv [.../.../EF], og forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer.
5. Med virkning fra [DATO 78 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] skal de nationale myndigheder, hvis der er tale om en ny køretøjstype, der ikke opfylder de tekniske bestemmelser i punkt 3 og 4 i bilag I, af grunde, der vedrører fodgængerbeskyttelse, nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse for køretøjstypen.
6. Med virkning fra [DATO 78 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] skal de nationale myndigheder af grunde, der vedrører fodgængerbeskyttelse, anse typeattester for ikke længere at være gyldige for så vidt angår artikel [26] i direktiv [.../.../EF] og forbyde registrering, salg og ibrugtagning af følgende nye køretøjer:
 - a) klasse M₁ eller N₁, som ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 4 i bilag I
 - b) klasse M₁ eller N₁ afledt af M₁ og med en totalmasse på ikke over 2 500 kg, som ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 2 eller 3 i bilag I.
7. Med virkning fra [DATO 116 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] skal de nationale myndigheder af grunde, der vedrører fodgængerbeskyttelse, anse typeattester for ikke længere at være gyldige for så vidt angår artikel [26] i direktiv [.../.../EF] og forbyde registrering, salg og ibrugtagning af følgende nye køretøjer:
 - a) klasse M₁ eller N₁, som ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 4 i bilag I
 - b) klasse M₁ eller N₁ afledt af M₁ og med en totalmasse på ikke over 2 500 kg, som ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 3 i bilag I.
8. Med virkning fra [DATO 138 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] skal de nationale myndigheder, hvis der er tale om nye køretøjer, der ikke opfylder de tekniske bestemmelser i punkt 3 og 4 i bilag I, af grunde, der vedrører fodgængerbeskyttelse, anse typeattester for ikke længere at være gyldige for så vidt angår artikel [26] i direktiv [.../.../EF], og forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer.
9. Uanset denne artikels stk. 1 til 8 og med forbehold af ikrafttrædelsen af de foranstaltninger, der er vedtaget i henhold til artikel 4, stk. 6, må de nationale myndigheder, hvis en fabrikant anmoder herom, ikke af grunde, der vedrører fodgængerbeskyttelse, nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse for et nyt køretøj eller forbyde registrering, salg eller ibrugtagning heraf, hvis det pågældende køretøj opfylder de tekniske bestemmelser i punkt 3 eller 4 i bilag I.

Artikel 10

Anvendelse på systemer til frontal beskyttelse

1. De nationale myndigheder skal nægte at meddele EF-typegodkendelse eller nationale typegodkendelse for en ny køretøjstype udstyret med et system til frontal beskyttelse eller for en ny type system til frontal beskyttelse, der leveres som separat teknisk enhed, og som ikke overholder kravene i punkt 5 og 6 i bilag I.
2. De nationale myndigheder skal af grunde, der vedrører fodgængerbeskyttelse, anse typeattester for ikke længere at være gyldige for så vidt angår artikel [26] i direktiv [.../.../EF] og forbyde registrering, salg og ibrugtagning af nye køretøjer, som ikke overholder kravene i punkt 5 og 6 i bilag I til denne forordning.
3. Kravene i punkt 5 og 6 i bilag I til denne forordning finder anvendelse på systemer til frontal beskyttelse, der leveres som separate tekniske enheder i henhold til artikel [28] i direktiv [.../.../EF].

Artikel 11

Kollisionsforebyggende systemer

1. Køretøjer udstyret med kollisionsforebyggende systemer behøver ikke opfylde prøvningskravene i punkt 2 og 3 i bilag I for at opnå EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse for en køretøjstype for så vidt angår fodgængerbeskyttelse eller for at blive solgt, registreret eller taget i brug.
2. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesforanstaltninger, der fastsætter de nødvendige præstationskrav for anvendelse af stk. 1.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning bl.a. ved at supplere den, vedtages efter proceduren i artikel 40, stk. 2, i direktiv [.../.../EF].

Kravene skal sikre beskyttelsesniveauer, der med hensyn til reel effektivitet mindst svarer til beskyttelsesniveauerne i punkt 2 og 3 i bilag I til denne forordning.

Artikel 12

Overvågning

1. Hvert år, og senest den 28. februar i året efter indsamlingen af oplysningerne, meddeler de nationale myndigheder Kommissionen resultaterne af den overvågning, der er beskrevet i punkt 2.2, 2.4 og 3.2 i bilag I.

Kravet om at meddele disse resultater ophører med at gælde fra [DATO: fem år efter denne forordnings ikrafttræden].

2. Kommissionen kan på grundlag af resultaterne af den overvågning, der er gennemført i henhold til punkt 2.2, 2.4 og 3.2 i bilag I, vedtage de nødvendige gennemførelsesforanstaltninger.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning bl.a. ved at supplere den, vedtages efter proceduren i artikel 40, stk. 2, i direktiv [...]/.../EF].

3. Kommissionen overvåger anvendelsen af bremseassistentsystemer og andre teknologier, som kan forbedre sikkerheden for bløde trafikanter, og vurderer senest [*DATO: fem år efter denne forordnings ikrafttræden*], hvorvidt denne forordning fungerer efter hensigten for så vidt angår udbredelsen og anvendelsen af teknologien og dennes videreudvikling og forelægger en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet, som i nødvendigt omfang vil være ledsaget af forslag vedrørende emnet.

Artikel 13

Sanktioner

1. Medlemsstaterne fastsætter sanktionsbestemmelser i tilfælde af fabrikanters overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de iværksættes. Disse sanktioner skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne anmelder disse sanktionsbestemmelser til Kommissionen senest [*DATO: 18 måneder efter denne forordnings ikrafttræden*] og giver den omgående besked om enhver ændring af dem.
2. De overtrædelser, for hvilke der gælder sanktioner, omfatter:
 - a) afgivelse af falske erklæringer i forbindelse med godkendelsesprocedurer eller procedurer, der fører til tilbagekaldelse
 - b) forfalskning af prøvningsresultater med henblik på typegodkendelse
 - c) tilbageholdelse af data eller tekniske specifikationer, der kunne føre til tilbagekaldelse eller inddragelse af typegodkendelsen
 - d) nægtelse af adgang til oplysninger.

Kapitel IV

Overgangsbestemmelser og afsluttende bestemmelser

Artikel 14

Ophævelse

Med virkning fra den dato, som er angivet i artikel 15, andet afsnit, ophæves direktiv 2003/102/EF og direktiv 2005/66/EF.

Henvisninger til de ophævede direktiver betragtes som henvisninger til nærværende forordning.

Artikel 15

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen for dens offentliggørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den finder anvendelse fra [DATO: 9 måneder efter ikrafttrædelsen], bortset fra artikel 9, stk. 9, som finder anvendelse fra ikrafttrædelsesdatoen.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG

BILAG I

TEKNISKE BESTEMMELSER FOR PRØVNING AF KØRETØJER OG SYSTEMER TIL FRONTAL BESKYTTELSE

1. I dette bilag forstås ved:
 - 1.1. "Hjelmforkant": den forreste, øverste, yderste struktur bestående af motorhjelm og skærme, forlygterandens over- og sidedel og eventuelt andet påmonteret udstyr.
 - 1.2. "Motorhjelmforkantens referencelinje": det geometriske spor af berøringspunkter mellem en 1 000 mm lang lineal og hjelmens frontflade, når linealen holdes parallelt med køretøjets langsgående vertikalplan og med en hældning bagud på 50° med underkanten 600 mm over jorden føres tværs hen langs hjelmforkanten og i berøring med denne. For køretøjer, på hvilke hjelmoversiden hælder omkring 50°, således at linealen rører i en sammenhængende række punkter frem for i et enkelt punkt, fastlægges referencelinjen med linealen hældende bagud i en vinkel på 40°. For køretøjer, hvis form er sådan, at linealens underste ende kommer i berøring først, anses denne berøring for at være hjelmforkantens referencelinje i den pågældende sideværts position. For køretøjer, hvis form er sådan, at linealens øverste ende kommer i berøring først, anses det geometriske spor med 1 000 mm indhyllingsafstand som hjelmforkantens referencelinje i den pågældende sideværts position. Kofangerens overkant vil i denne forordning også blive betragtet som hjelmforkant, hvis den kommer i berøring med linealen under denne procedure.
 - 1.3. "1 000 mm indhyllingsafstand": det geometriske spor, som afsættes på forreste øvre yderside af enden af et 1 000 mm langt fleksibelt bånd, når dette holdes i køretøjets langsgående vertikalplan og føres tværs hen over forsiden af hjelm, kofanger og frontalbeskyttelsessystemet. Under hele proceduren holdes båndet stramt, mens den ene ende rører jordreferenceniveauet lodret under kofangerens forside, og den anden ende rører den forreste øvre yderside. Køretøjet er anbragt i sin normale kørestilling.
 - 1.4. "Hjelmoverside": den ydre struktur, som omfatter den øvre overflade af alle udvendige strukturer bortset fra vindspejl, A-stolper og strukturerne bagud for disse. Den indbefatter således, men er ikke begrænset til, hjelm, skærme, forbræt, viskeraksel og vindspejlsrammens nederste del.
 - 1.5. "Forreste øvre overflade": den ydre struktur, som omfatter den øvre overflade af alle udvendige strukturer bortset fra forrude, A-stolper og strukturen bagud for disse.
 - 1.6. "Jordreferenceniveau": det vandrette plan, som er parallelt med jordplanet og repræsenterer jordniveau for et køretøj, som bringes til stilstand på en plan overflade med håndbremsen trukket an og køretøjet i sin normale kørestilling.
 - 1.7. "Normal kørestilling": køretøjets stilling, når dette er i køreklar stand og holder på jorden med dækkene oppumpet til det foreskrevne tryk, forhjulene i ligeud-stilling og alle de til køretøjets drift nødvendige væskebeholdninger fuldt optanket, med alt det af køretøjets fabrikant foreskrevne tilbehør, med en masse på 75 kg placeret på førersædet og en masse på 75 kg på forsædepassagerens sæde, og med hjulophænget

indstillet som foreskrevet af fabrikanten til en kørehastighed på 40 km/h eller 35 km/h ved normale kørebetingelser (sidstnævnte særligt for køretøjer med aktiv affjedring eller automatisk niveauregulering).

- 1.8. "Forrude": køretøjets forreste glasparti, som opfylder alle de relevante krav i bilag I til Rådets direktiv 77/649/EØF⁽¹²⁾.
- 1.9. "Belastningsindeks for hoved (HPC)": en beregning over et foreskrevet tidsrum ud fra den maksimale resulterende acceleration registreret under anslaget. Indekset beregnes ud fra resultanten af de registrerede accelerometerværdier som maksimum (afhængigt af t_1 og t_2) af ligningen:

$$HPC = \left[\frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_1}^{t_2} a \, dt \right]^{2,5} (t_2 - t_1)$$

hvor 'a' er den resulterende acceleration (i 'g'-enheder), og t_1 og t_2 er de to tidspunkter (i sekunder) under anslaget, som bestemmer begyndelsen og afslutningen af den registrering, for hvilken HPC-værdien er maksimum. Ved beregning af maksimumværdien ses bort fra de værdier af HPC, for hvilke tidsintervallet ($t_1 - t_2$) er større end 15 ms.

- 1.10. "Krumningsradius": radius i den cirkelbue, som svarer nærmest til den pågældende komponents afrundede form.

2. Følgende prøvninger skal udføres på køretøjer:

- 2.1. Benattrap mod kofanger:

En af følgende prøvninger skal udføres:

- a) Underbenattrap mod kofanger: Denne prøvning udføres med en anslagshastighed på 40 km/h. Den maksimale dynamiske knæbøjningsvinkel må ikke overstige $21,0^\circ$, den maksimale forskydningsdeformation af knæet må ikke overstige 6,0 mm, og accelerationen, målt ved skinnebenets øvre ende, må ikke overstige 200 g.
- b) Låratrap mod kofanger: Denne prøvning udføres med en anslagshastighed på 40 km/h. Den øjeblikkelige sum af anslagskræfterne må ikke være over 7,5 kN, og attrappen må ikke påføres et bøjende moment på over 510 Nm.

- 2.2. Låratrap mod hjelmforkant:

Denne prøvning udføres med en anslagshastighed på 40 km/h. Den øjeblikkelige sum af anslagskræfterne bør ikke overstige en målværdi på 5,0 kN, og det bøjningsmoment, der påføres slaglegemet, skal registreres og relateres til målværdien 300 Nm.

¹² EFT L 267 af 19.10.1977, s. 1.

Denne prøvning udføres kun til overvågningsformål, og resultaterne registreres fuldt ud.

2.3. Barnehovedattrap/lille voksenhovedattrap mod hjelmoverside:

Denne prøvning udføres med en anslagshastighed på 35 km/h under anvendelse af en attrap, der vejer 3,5 kg. Belastningsindekset for hoved (HPC) må ikke overstige 1 000 for to tredjedele af prøvningsområdet på hjelmen og 2 000 for den resterende tredjedel af prøvningsområdet på hjelmen.

2.4. Voksenhovedattrap mod forrude:

Denne prøvning udføres med en anslagshastighed på 35 km/h under anvendelse af en attrap, der vejer 4,8 kg. HPC skal registreres og relateres til referenceværdien 1 000.

Denne prøvning udføres kun til overvågningsformål, og resultaterne registreres fuldt ud.

3. Følgende prøvninger skal udføres på køretøjer:

3.1. Benattrap mod kofanger:

En af følgende prøvninger skal udføres:

- a) Underbenattrap mod kofanger: Denne prøvning udføres med en anslagshastighed på 40 km/h. Den maksimale dynamiske knæbøjningsvinkel må ikke overstige $19,0^\circ$, den maksimale forskydningsdeformation af knæet må ikke overstige 6,0 mm, og accelerationen, målt ved skinnebenets øvre ende, må ikke overstige 170 g.

Desuden kan fabrikanten udpege prøvningsbredder på kofangeren på indtil i alt 264 mm, hvor accelerationen, målt ved skinnebenets øvre ende, ikke må overstige 250 g.

- b) Låratrap mod kofanger: Denne prøvning udføres med en anslagshastighed på 40 km/h. Den øjeblikkelige sum af anslagskræfterne må ikke være over 7,5 kN, og slaglegemet må ikke påføres et bøjende moment på over 510 Nm.

3.2. Låratrap mod hjelmforkant:

Denne prøvning udføres med en anslagshastighed på indtil 40 km/h. Den øjeblikkelige sum af anslagskræfterne skal sammenlignes med et muligt maksimum på 5,0 kN, og det bøjningsmoment, der påføres slaglegemet, skal sammenlignes med et muligt maksimum på 300 Nm.

Denne prøvning udføres kun til overvågningsformål, og resultaterne registreres fuldt ud.

3.3. Barnehovedattrap/lille voksenhovedattrap mod hjelmoverside:

Denne prøvning udføres med en anslagshastighed på 35 km/h under anvendelse af en attrap, der vejer 3,5 kg. HPC skal opfylde kravene i punkt 3.5.

3.4. Voksenattraphoved mod hjelmoverside:

Prøvningen udføres med en anslagshastighed på 35 km/h under anvendelse af en attrap, der vejer 4,5 kg. HPC skal opfylde kravene i punkt 3.5.

3.5. HPC må ikke være mere end 1 000 over én halvdel af prøvningsområdet for barneattraphovedet, og må desuden ikke være mere end 1 000 over 2/3 over de kombinerede prøvningsområder for barneattraphoved og voksenattraphoved. HPC må i de øvrige områder for begge attraphoveder ikke være mere end 1 700.

4. Følgende prøvninger skal udføres på køretøjer:

4.1. En referenceprøvning for at fastslå det punkt i driftsystemet, hvor det blokeringsfri bremsesystem (ABS) aktiveres.

4.2. En prøvning for at kontrollere, at bremseassistentsystemet aktiveres korrekt og således giver køretøjet de bedst mulige decelerationsegenskaber.

5. Følgende prøvninger skal udføres på systemer til frontal beskyttelse:

5.1. Underbenattrap mod system til frontal beskyttelse:

Denne prøvning udføres med en anslagshastighed på 40 km/h. Den maksimale dynamiske knæbøjningsvinkel må ikke overstige 21,0°, den maksimale forskydningsdeformation af knæet må ikke overstige 6,0 mm, og accelerationen, målt ved skinnebenets øvre ende, må ikke overstige 200 g.

5.1.1. For så vidt angår systemer til frontal beskyttelse, godkendt som separate tekniske enheder, som kun anvendes på specifikke køretøjer med en totalmasse på højst 2,5 tons, typegodkendt inden den 1. oktober 2005, eller på køretøjer med en tilladt totalmasse på over 2,5 ton, kan prøvningen enten i punkt 5.1.1.1 eller 5.1.1.2 dog anvendes i stedet for prøvningen i punkt 5.1

5.1.1.1. Denne prøvning udføres med en anslagshastighed på 40 km/h. Den maksimale dynamiske knæbøjningsvinkel må ikke overstige 26,0°, den maksimale forskydningsdeformation af knæet må ikke overstige 7,5 mm, og accelerationen, målt ved skinnebenets øvre ende, må ikke overstige 250 g.

5.1.1.2. Der udføres et sæt prøvninger på køretøjet, bestående af en prøvning med og en uden påmonteret frontalbeskyttelsessystem med en anslagshastighed på 40 km/h. Hvert prøvningssæt udføres på ækvivalente steder efter aftale med de pågældende prøvningsmyndigheder. Værdierne for den maksimale knæbøjningsvinkel, den maksimale forskydningsdeformation af knæet og accelerationen, målt ved skinnebenet, registreres. I hvert tilfælde må værdier registreret for køretøjet med påmonteret frontalbeskyttelsessystem ikke overstige 90 % af de værdier, der registreres for køretøjet uden frontalbeskyttelsessystem.

5.1.2. Hvis den nedre højde af systemet til frontal beskyttelse overstiger 500 mm, erstattes denne prøvning af prøvningen med låratrap mod system til frontal beskyttelse, jf. punkt 5.2.

5.2. Låratrap mod system til frontal beskyttelse:

Denne prøvning udføres med en anslagshastighed på 40 km/h. Den øjeblikkelige sum af anslagskræfterne må ikke være over 7,5 kN, og attrappen må ikke påføres et bøjende moment på over 510 Nm.

5.2.1. For så vidt angår systemer til frontal beskyttelse, godkendt som separate tekniske enheder, som kun anvendes på specifikke køretøjer med en tilladt totalmasse på højst 2,5 tons, typegodkendt inden den 1. oktober 2005, eller på køretøjer med en totalmasse på over 2,5 tons, kan prøvningen enten i punkt 5.2.1.1 eller 5.2.1.2 dog anvendes i stedet for prøvningen i punkt 5.2.

5.2.1.1. Denne prøvning udføres med en anslagshastighed på 40 km/h. Den øjeblikkelige sum af anslagskræfterne må ikke være over 9,4 kN, og attrappen må ikke påføres et bøjende moment på over 640 Nm.

5.2.1.2. Der udføres et sæt prøvninger på køretøjet, bestående af en prøvning med og en prøvning uden påmonteret frontalbeskyttelsessystem med en anslagshastighed på 40 km/h. Hvert prøvningssæt udføres på ækvivalente steder efter aftale med de pågældende prøvningsmyndigheder. Værdierne for den øjeblikkelige sum af anslagskræfterne og det bøjende moment, der påføres attrappen, registreres. I hvert tilfælde må værdier registreret for køretøjet med påmonteret frontalbeskyttelsessystem ikke overstige 90 % af de værdier, der registreres for køretøjet uden frontalbeskyttelsessystem.

5.2.2. Hvis den nedre højde af systemet til frontal beskyttelse er mindre end eller lig med 500 mm, erstattes denne prøvning af prøvningen underbenattrap mod system til frontal beskyttelse, jf. punkt 5.1.

5.3. Låratrap mod system til frontal beskyttelses-forkant. Denne prøvning udføres med en anslagshastighed på 40 km/h. Den øjeblikkelige sum af anslagskræfterne mod attrappens øverste og nederste ende må ikke overstige en målværdi på 5,0 kN, og prøveattrappen må ikke påføres et bøjende moment på over en målværdi på 300 Nm. Begge resultater registreres med henblik på overvågning.

5.4. Barneattraphoved/lille voksenattraphoved mod system til frontal beskyttelse. Prøvningen udføres ved en anslagshastighed på 35 km/h, idet der anvendes en barnehovedattrap/lille voksenhovedattrap på 3,5 kg. Belastningsindekset for hovedet (HPC), beregnet af resultanten af de registrerede accelerometerforløb, må under ingen omstændigheder være over 1 000.

6. Bestemmelser om konstruktion og montering af et system til frontal beskyttelse:

6.1. Følgende krav gælder såvel for systemer til frontal beskyttelse leveret som en del af udstyret på nye køretøjer som for systemer til frontal beskyttelse leveret som separate tekniske enheder til montering på specificerede køretøjer.

- 6.1.1. Komponenterne i systemer til frontal beskyttelse skal være udformet således, at alle stive overflader, som kan komme i berøring med en kugle med en diameter på 100 mm, har en rundingsradius på mindst 5 mm.
- 6.1.2. Den samlede masse af et system til frontal beskyttelse må inklusive alle beslag og befæstelser ikke være over 1,2 % af totalmassen af det køretøj, det er konstrueret til, og højst 18 kg.
- 6.1.3. Højden af systemet til frontal beskyttelse må, når det er monteret på et køretøj, ikke være mere end 50 mm over højden for hjelmforkantens referencelinje.
- 6.1.4. Systemet til frontal beskyttelse må ikke øge bredden af det køretøj, det er monteret på. Hvis systemets samlede bredde er større end 75 % af køretøjets bredde, skal enderne af systemet vende ind mod den udvendige overflade for at mindske risikoen for karambolage. Dette krav anses for opfyldt, hvis systemet til frontal beskyttelse enten er forsænket eller indbygget i karrosseriet, eller hvis enden af systemet er bøjet indad, således at det ikke kan komme i berøring med en kugle med diameter 100 mm, og således at mellemrummet mellem enden af systemet og den omgivende del af karrosseriet ikke er over 20 mm.
- 6.1.5. Med forbehold af punkt 6.1.4 må mellemrummet mellem komponenterne af systemet til frontal beskyttelse og den underliggende udvendige overflade ikke være over 80 mm. Der ses bort fra mindre afbrydelser i konturerne af den underliggende del af karrosseriet (såsom åbninger i gitre, luftindtag mv.).
- 6.1.6. For at bevare fordelene ved køretøjets kofanger må afstanden i længderetningen mellem kofangerens forreste del og den forreste del af systemet til frontal beskyttelse intetsteds i køretøjets bredde være over 50 mm.
- 6.1.7. Systemet til frontal beskyttelse må ikke væsentligt nedsætte virkningen af kofangeren. Dette krav anses for opfyldt, hvis højst to lodrette og ingen vandrette komponenter af systemet til frontal beskyttelse overlapper med kofangeren.
- 6.1.8. Systemet til frontal beskyttelse må ikke have en hældning fremad i forhold til det lodrette plan. De øverste dele af systemet til frontal beskyttelse må ikke opad eller bagud (mod forruden) overskride hjelmforkantens referencelinje som fastlagt, når systemet til frontal beskyttelse er fjernet, med mere end 50 mm.
- 6.1.9. Opfyldelsen af kravene for typegodkendelse må ikke tilsidesættes ved montering af systemer til frontal beskyttelse.
7. Som undtagelse for punkt 2, 3 og 5 kan den relevante godkendende myndighed anse kravene til de deri foreskrevne prøvninger for at være overholdt ved tilsvarende prøvninger, der er udført i henhold til dette bilag.

BILAG II

Modeller af oplysningsskemaer, som fabrikanten skal indsende.

Del 1:

Oplysningsskema vedrørende typegodkendelse af et køretøj for så vidt angår fodgængerbeskyttelse.

Del 2:

Oplysningsskema vedrørende typegodkendelse af en køretøjstype for så vidt angår montering på køretøjet af et system til frontal beskyttelse.

Del 3:

Oplysningsskema vedrørende typegodkendelse af systemer til frontal beskyttelse som separate tekniske enheder.

Del 1

(MODEL)

Oplysningsskema nr.

vedrørende EF-typegodkendelse af et køretøj for så vidt angår

fodgængerbeskyttelse

Følgende oplysninger skal i de relevante tilfælde indsendes i tre eksemplarer og omfatte en indholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal forelægges i en passende målestok på A4-ark eller foldet til dette format. Eventuelle fotografier skal ligeledes være tilstrækkelig detaljerede.

Hvis systemer, komponenter eller separate tekniske enheder omfatter elektronisk styrede funktioner, forelægges der relevante oplysninger vedrørende ydelsen.

0 GENERELT

0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse):

0.2. Type:

0.2.1. Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):

0.3. Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet^{(b)(1)}:

0.3.1. Mærkets anbringelsessted:

0.4. Køretøjets klasse^(c):

0.5. Fabrikantens navn og adresse:

0.8. Navn og adresse på samlefabrik(ker):

0.9. Navn og adresse på fabrikantens repræsentant (i givet fald).....

1. KØRETØJETS ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER

1.1. Fotografier og/eller tegninger af et repræsentativt køretøj:

1.6. Motorens placering og montering:

^(b) Hvis typeidentifikationsmærkerne består af tegn, der ikke er relevante for beskrivelsen af de typer køretøjer, separate tekniske enheder eller komponenter, der er omfattet af dette oplysningsskema, skal disse tegn i følgedokumenterne markeres med symbolet "?". (f.eks. ABC??123??).

⁽¹⁾ Det ikke-gældende overstreges (i nogle tilfælde skal intet overstreges, f.eks. hvis flere muligheder foreligger).

^(c) Klassificeret i overensstemmelse med definitionerne i del A i bilag II til direktiv [.../.../EF].

9. KARROSSERI

9.1. Karrosseriets art:

9.2. Materialer og konstruktion:

9.23. Fodgængerbeskyttelse

9.23.1. En detaljeret beskrivelse med fotografier og/eller tegninger af køretøjet med hensyn til konstruktion, dimensioner, relevante referencelinjer og materialesammensætning for køretøjets forparti (indvendigt og udvendigt) skal forelægges. Denne beskrivelse bør omfatte detaljer vedrørende alle installerede aktive beskyttelsessystemer.

Del 2

(MODEL)

Oplysningsskema nr.

om EF-typegodkendelse af en køretøjstype for så vidt angår montering på køretøjet af et system til frontal beskyttelse

Følgende oplysninger skal i de relevante tilfælde indsendes i tre eksemplarer og omfatte en indholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal forelægges i en passende målestok på A4-ark eller foldet til dette format. Eventuelle fotografier skal ligeledes være tilstrækkelig detaljerede.

Hvis systemer, komponenter eller separate tekniske enheder omfatter specialiserede materialer, oplyses det, hvordan disse fungerer.

0. GENERELT

0.1 Fabriksmærke (firmabetegnelse):

0.2 Type

0.2.1. Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):

0.3 Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet^{(b)(1)}:

0.3.1 Mærkets anbringelsessted:

0.4 Køretøjets klasse^(c):

0.5 Fabrikantens navn og adresse:

0.8 Navn og adresse på samlefabrik(ker):

0.9. Navn og adresse på fabrikantens repræsentant (i givet fald).....

1. KØRETØJETS ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER

1.1 Fotografier og/eller tegninger af et repræsentativt køretøj:

2. MASSE OG DIMENSIONER: (i kg og mm) (Der henvises i givet fald til tegninger)

2.8 Teknisk tilladt totalmasse som oplyst af fabrikanten:

^(b) Hvis typeidentifikationsmærkerne består af tegn, der ikke er relevante for beskrivelsen af de typer køretøjer, separate tekniske enheder eller komponenter, der er omfattet af dette oplysningsskema, skal disse tegn i følgedokumenterne markeres med symbolet "?". (f.eks. ABC??123??).

⁽¹⁾ Det ikke-gældende overstreges (i nogle tilfælde skal intet overstreges, f.eks. hvis flere muligheder foreligger).

^(c) Klassificeret i overensstemmelse med definitionerne i del A i bilag II til direktiv [.../.../EF].

2.8.1. Denne masses fordeling på akslerne (største og mindste):

9. KARROSSERI

9.1. Karrosseriets art:

9.24. System til frontal beskyttelse

9.24.1. Generel udformning (tegninger eller fotografier) med angivelse af placering og fastgørelse af et system til frontal beskyttelse:

9.24.2. Tegninger og/eller fotografier, hvis dette er relevant, af luftindtagsgitre, kølergitter, pynteudstyr, skilte, emblemer og indskæringer samt enhver anden udvendig udragende del eller dele af den udvendige overflade, som kan betragtes som kritiske (f.eks. lygter). Hvis de i foregående sætning opførte dele ikke er kritiske, kan de til dokumentationsformål erstattes af fotografier, om nødvendigt med målangivelser og/eller tekst:

9.24.3. Fuld detaljering af krævede samlinger og fyldestgørende monteringsvejledning, herunder med krav vedrørende tilspændingsmoment:

9.24.4. Tegning af kofangere:

9.24.5 Tegning af gulvlinje ved køretøjets forende:

Del 3

(MODEL)

Oplysningsskema nr.

vedrørende EF-typegodkendelse af et system til frontal beskyttelse

som separat teknisk enhed

Følgende oplysninger skal i de relevante tilfælde indsendes i tre eksemplarer og omfatte en indholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal forelægges i en passende målestok på A4-ark eller foldet til dette format. Eventuelle fotografier skal ligeledes være tilstrækkelig detaljerede.

Hvis systemer, komponenter eller separate tekniske enheder omfatter specialiserede materialer, oplyses det, hvordan disse fungerer.

0. GENERELT

0.1 Fabriksmærke (firmabetegnelse):

0.2 Type:

0.2.1. Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):

0.5 Fabrikantens navn og adresse:

0.7. EF-typegodkendelsesmærkets anbringelsessted og fastgørelsesmåde:

1. BESKRIVELSE AF ANORDNINGEN

1.1 Detaljeret teknisk beskrivelse (herunder fotografier eller tegninger):

1.2. Anvisninger for samling og montering, herunder tilspændingsmoment:

1.3. Liste over de køretøjstyper, systemet må monteres på:

1.4 Eventuelle begrænsninger for anvendelsen samt monteringsforskrifter:

BILAG III

Model af EF-typegodkendelsesattester

Del 1:

EF-typegodkendelsesattest vedrørende typegodkendelse af et køretøj for så vidt angår fodgængerbeskyttelse.

Del 2:

EF-typegodkendelse vedrørende typegodkendelse af et køretøj for så vidt angår montering på køretøjet af et system til frontal beskyttelse

Del 3:

EF-typegodkendelsesattest vedrørende typegodkendelse af systemer til frontal beskyttelse som separat teknisk enhed.

Del 1

(MODEL)

(største format: A4 (210 x 297 mm))

EF-TYPEGODKENDELSESATTEST

EF-STEMPEL Typegodkendende myndighed
--

Meddelelse vedrørende:

- EF-typegodkendelse ⁽¹⁾
- udvidelse af EF-typegodkendelse ⁽¹⁾
- afslag på EF-typegodkendelse ⁽¹⁾
- inddragelse af EF-typegodkendelse ⁽¹⁾

for en køretøjstype for så vidt angår fodgængerbeskyttelse
i henhold til forordning (EF) nr. .../..., gennemført ved...
senest ændret ved forordning (EF) nr. .../...

EF-typegodkendelsesnummer: _____

Begrundelse for udvidelse

AFSNIT I

- 0.1. Fabrikmærke (firmabetegnelse):
- 0.2. Type:
 - 0.2.1. Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
- 0.3. Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet⁽²⁾:
 - 0.3.1. Mærkets anbringelsessted:
- 0.4. Køretøjets klasse⁽³⁾:

⁽¹⁾ Det ikke-gældende overstreges.

⁽²⁾ Hvis typeidentifikationsmærkerne består af tegn, der ikke er relevante for beskrivelsen af de typer køretøjer, separate tekniske enheder eller komponenter, der er omfattet af dette oplysningsskema, skal disse tegn i følgedokumenterne markeres med symbolet "?". (f.eks. ABC??123??).

⁽³⁾ Klassificeret i overensstemmelse med definitionerne i del A i bilag II til direktiv [.../.../EF].

- 0.5. Fabrikantens navn og adresse:
- 0.8. Navne og adresse på samlefabrik(ker):
- 0.9. Fabrikantens repræsentant:

AFSNIT II

- 1. Eventuelle supplerende oplysninger (se addendum)
- 2. Teknisk tjeneste, der forestår prøvningerne:
- 3. Prøvningsrapportens dato:
- 4. Prøvningsrapportens nummer:
- 5. Eventuelle bemærkninger (se addendum)
- 6. Sted:
- 7. Dato:
- 8. Underskrift:

Bilag:

Informationspakke.

Prøvningsrapport

Addendum

til EF-typegodkendelsesattest nr. ...

vedrørende typegodkendelse af et køretøj for så vidt angår fodgængerbeskyttelse

i henhold til forordning (EF) nr. .../...

1. Yderligere oplysninger
 - 1.1. Kort beskrivelse af køretøjstypen med hensyn til konstruktion, dimensioner, linjer og materialesammensætning:
 - 1.2. Motorens placering: front/hæk/center⁽¹⁾
 - 1.3. Træk: forhjulstræk: baghjulstræk⁽¹⁾
 - 1.4. Masse af det køretøj, som er indleveret til prøvning:
 - På foraksel:
 - På bagaksel:
 - Total:

¹ Det ikke-gældende overstreges.

1.5. Prøvningsresultater i henhold til kravene i bilag I til forordning (EF) nr. .../...:

1.5.1. Punkt 2-prøvningsresultater:

Prøvning	Registreret værdi		Bestået/ ikke bestået ¹
Underbenattrap mod kofanger (hvis udført)	Bøjningsvinkel	----- grader	
	Forskydnings- deformation	----- mm	
	Acceleration ved skinnebenet	----- g	
Låratrap mod kofanger (hvis udført)	Sum af anslagskræfter	----- kN	
	Bøjningsmoment	----- Nm	
Låratrap mod hjelmforkant	Sum af anslagskræfter	----- kN	(2)
	Bøjningsmoment	----- Nm	(2)
Barneatmosphoved/lille voksenatmosphoved (3,5 kg) mod hjelmoerside	HPC-værdier i område A (12 resultater ⁽³⁾)		
	HPC-værdier i område B (6 resultater ⁽³⁾)		
Voksenatmosphoved (4,5 kg) mod forrude	HPC-værdier (5 resultater ⁽⁴⁾)		(2)

¹ I henhold til de værdier, der er angivet i bilag I, punkt 2, i forordning (EF) nr. [.../...].

² Kun til overvågningsformål.

³ I henhold til Kommissionens [gennemførelseslovgivning].

⁴ I henhold til Kommissionens [gennemførelseslovgivning].

1.5.2. Punkt 3-prøvningsresultater:

Prøvning	Registreret værdi		Bestået/ ikke bestået ⁵
Underbenatrap mod kofanger (hvis udført)	Bøjningsvinkel	----- grader	
	Forskydningsdeformation	----- mm	
	Acceleration ved skinnebenet	----- g	
Låratrap mod kofanger (hvis udført)	Sum af anslagskræfter	----- kN	
	Bøjningsmoment	----- Nm	
Låratrap mod hjelmforkant	Sum af anslagskræfter	----- kN	⁽⁶⁾
	Bøjningsmoment	----- Nm	⁽⁶⁾
Barneattraphoved/lille voksenattraphoved (3,5 kg) mod hjelmoverside	HPC-værdier (9 resultater ⁽⁷⁾)		
Voksenattraphoved (4,5 kg) mod hjelmoverside	HPC-værdier (9 resultater ⁽⁷⁾)		

Bemærkninger: (f.eks. gyldig for køretøjer til højre- og/eller venstrekørsel).

1.5.3. Punkt 4-krav:

Nærmere oplysninger om bremseassistent-system ⁸	
Bemærkninger: ⁽⁹⁾	

⁵ I henhold til de værdier, der er angivet i bilag I, punkt 3, i forordning (EF) nr. [...../.....].

⁶ Kun til overvågningsformål.

⁷ I henhold til Kommissionens [gennemførelseslovgivning].

⁸ Angiv nærmere oplysninger om funktionsmåde.

⁹ Nærmere oplysninger om de prøvninger, der er udført for at kontrollere systemet.

Del 2

(MODEL)

(største format: A4 (210 x 297 mm))

EF-TYPEGODKENDELSESATTEST

EF-STEMPEL Typegodkendende myndighed
--

Meddelelse vedrørende:

- EF-typegodkendelse ⁽¹⁾
- udvidelse af EF-typegodkendelse ⁽¹⁾
- afslag på EF-typegodkendelse ⁽¹⁾
- inddragelse af EF-typegodkendelse ⁽¹⁾

af en køretøjstype for så vidt angår montering på køretøjet af et system til frontal beskyttelse i henhold til forordning (EF) nr. .../..., gennemført ved...

senest ændret ved forordning (EF) nr. .../...

EF-typegodkendelsesnummer:

Årsag til udvidelse:

AFSNIT I

0.1 Fabriksmærke (firmabetegnelse):

0.2 Type

0.2.1 Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):

0.3 Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet⁽²⁾:

0.3.1 Mærkets anbringelsessted:

0.4 Køretøjets klasse⁽³⁾:

⁽¹⁾ Det ikke-gældende overstreges.

⁽²⁾ Hvis typeidentifikationsmærkerne består af tegn, der ikke er relevante for beskrivelsen af de typer køretøjer, separate tekniske enheder eller komponenter, der er omfattet af dette oplysningsskema, skal disse tegn i følgedokumenterne markeres med symbolet "?". (f.eks. ABC??123??).

⁽³⁾ Klassificeret i overensstemmelse med definitionerne i del A i bilag II til direktiv [.../.../EF].

- 0.5 Fabrikantens navn og adresse:
- 0.8 Adresse(r) på samlefabrik(ker):
- 0.9. Fabrikantens repræsentant:

AFSNIT II

- 1. Supplerende oplysninger (eventuelt): Se addendum
- 2. Teknisk tjeneste, der forestår prøvningerne:
- 3. Prøvningsrapportens dato:
- 4. Prøvningsrapportens nummer:
- 5. Eventuelle bemærkninger: Se addendum
- 6. Sted:
- 7. Dato:
- 8. Underskrift:

Bilag:

Informationspakke

Prøvningsrapport.

Addendum

til EF-typegodkendelsesattest nr. ...

om typegodkendelse af et køretøj for så vidt angår montering på køretøjet af et system til frontal beskyttelse

i henhold til forordning (EF) nr. .../...

1. Eventuelle supplerende oplysninger:
2. Bemærkninger:
3. Prøvningsresultater i henhold til kravene i punkt 5 i bilag I til forordning (EF) nr..../....

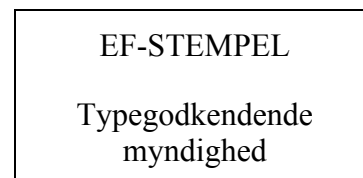
Prøvning	Registrerede værdier		Bestået/ ikke bestået
Underbenattrap mod frontalbeskyttelsessystem - 3 prøvningspositioner (hvis udført)	Bøjningsvinkel	..... ..... grader	
	Forskydningsdeformation	..... ..... mm	
	Acceleration ved skinnebenet	..... ..... g	
Låratrap mod frontalbeskyttelsessystem - 3 prøvningspositioner (hvis udført)	Sum af anslagskræfter	..... ..... kN	
	Bøjningsmoment	..... ..... Nm	
Låratrap mod frontalbeskyttelsessystemets forkant - 3 prøvningspositioner (udelukkende overvågning)	Sum af anslagskræfter	..... ..... kN	
	Bøjningsmoment	..... ..... Nm	
Barneattraphoved/lille voksenattraphoved (3,5 kg) mod system til frontal beskyttelse	HPC-værdier (mindst 3 værdier)	..... ..... .....

Del 3

(MODEL)

(største format: A4 (210 x 297 mm))

EF-TYPEGODKENDELSESATTEST



Meddelelse vedrørende:

- EF-typegodkendelse ⁽¹⁾
- udvidelse af EF-typegodkendelse ⁽¹⁾
- afslag på EF-typegodkendelse ⁽¹⁾
- inddragelse af EF-typegodkendelse ⁽¹⁾

af en type system til frontal beskyttelse som separat teknisk enhed

i henhold til forordning (EF) nr. .../..., gennemført ved...

senest ændret ved forordning (EF) nr. .../...

EF-typegodkendelsesnummer:

Årsag til udvidelse:

AFSNIT I

0.1 Fabrikmærke (firmabetegnelse):

0.2 Type:

0.3 Typeidentifikationsmærker, som er anført på systemet til frontal beskyttelse⁽²⁾:

0.3.1 Mærkets anbringelsessted:

0.5 Fabrikantens navn og adresse:

0.7. EF-godkendelsesmærkets placering og fastgøring:

0.8. Navn og adresse på samlefabrik(ker):

⁽¹⁾ Det ikke-gældende overstreges.

⁽²⁾ Hvis typeidentifikationsmærkerne består af tegn, der ikke er relevante for beskrivelsen af de typer køretøjer, separate tekniske enheder eller komponenter, der er omfattet af dette oplysningsskema, skal disse tegn i følgedokumenterne markeres med symbolet "?". (f.eks. ABC??123??).

0.9. Navn og adresse på fabrikantens repræsentant (i givet fald):

AFSNIT II

1. Yderligere oplysninger: Se addendum
2. Teknisk tjeneste, der forestår prøvningerne:
3. Prøvningsrapportens dato:
4. Prøvningsrapportens nummer:
5. Eventuelle bemærkninger: Se addendum
6. Sted:
7. Dato:
8. Underskrift:

Bilag:

Informationspakke

Prøvningsrapport.

Addendum

til EF-typegodkendelsesattest nr. ...

om typegodkendelse af en type system til frontal beskyttelse som separat teknisk enhed

i henhold til forordning (EF) nr. .../...

1. Yderligere oplysninger
 - 1.1. Fastgørelsesmåde:
 - 1.2. Anvisninger for samling og montering:
 - 1.3. Liste over køretøjer, på hvilke systemet til frontal beskyttelse kan monteres, eventuelle begrænsninger i anvendelsen og nødvendige betingelser for monteringen:

.....

2. Bemærkninger:
3. Prøvningsresultater i henhold til kravene i punkt 5 i bilag I til forordning (EF) nr..../...

Prøvning	Registrerede værdier		Bestået/ ikke bestået
Underbensatrap mod frontalbeskyttelsessystem - 3 prøvningspositioner (hvis udført)	Bøjningsvinkel	..... ..... grader	
	Forskydningsdeformation	..... ..... mm	
	Acceleration ved skinnebenet	..... ..... g	
Låratrap mod frontalbeskyttelsessystem - 3 prøvningspositioner (hvis udført)	Sum af anslagskræfter	..... ..... kN	
	Bøjningsmoment	..... ..... Nm	
Låratrap mod frontalbeskyttelsessystemets forkant - 3 prøvningspositioner (udelukkende overvågning)	Sum af anslagskræfter	..... ..... kN	
	Bøjningsmoment	..... ..... Nm	
Barneattraphoved/lille voksenattraphoved (3,5 kg) mod system til frontal beskyttelse	HPC-værdier (mindst 3 værdier)	..... ..... .....

BILAG IV

EF-TYPEGODKENDELSESMÆRKE

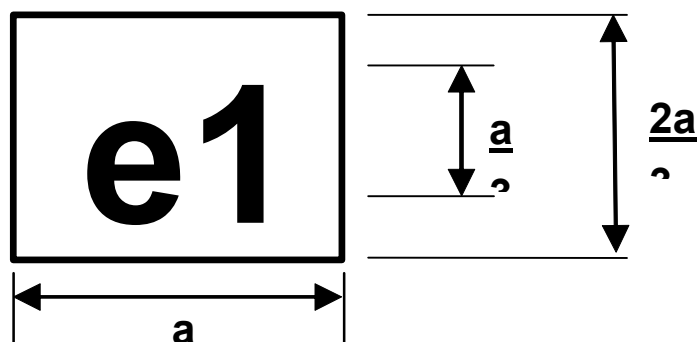
1. Dette mærke består af følgende:
 - 1.1. Et rektangel omkring et lille "e", efterfulgt af den tal- eller bogstavkombination, der kendetegner den medlemsstat, som har udstedt EF-typegodkendelse af en separat teknisk enhed:
 - 1 for Tyskland
 - 2 for Frankrig
 - 3 for Italien
 - 4 for Nederlandene
 - 5 for Sverige
 - 6 for Belgien
 - 7 for Ungarn
 - 8 for Tjekkiet
 - 9 for Spanien
 - 11 for Det Forenede Kongerige
 - 12 for Østrig
 - 13 for Luxembourg
 - 17 for Finland
 - 18 for Danmark
 - 19 for Rumænien
 - 20 for Polen
 - 21 for Portugal
 - 23 for Grækenland
 - 24 for Irland
 - 26 for Slovenien
 - 27 for Den Slovakiske Republik

- 29 for Estland
- 32 for Letland
- 34 for Bulgarien
- 36 for Litauen
- 49 for Cypern
- 50 For Malta

- 1.2. I nærheden af rektanglet "basisgodkendelsens nummer" - som udgør del 4 af typegodkendelsesnummeret omhandlet i [bilag VII til direktiv .../.../EF] - med to foranstillede cifre, der er løbenummeret på den seneste væsentlige tekniske ændring af denne forordning på den dag, da EF-typegodkendelse meddeltes. I denne forordning er løbenummeret 01.
- 1.3. En asterisk efter løbenummeret angiver, at godkendelsen af systemet til frontal beskyttelse er givet ud fra den betragtning, som for så vidt angår benatrapprøven er tilladt i henhold til bilag I, punkt 5.1.1 eller 5.2.1. Er denne betragtning ikke gjort gældende af godkendelsesmyndigheden, erstattes asterisken af et mellemrum.
- 1.4. EF-godkendelsesmærket skal være let læseligt og må ikke kunne fjernes.

Tillæg

Eksempel på EF-typegodkendelsesmærke



01*1471 $\overset{\text{a}}{\underset{\text{a}}{\updownarrow}}$

($a \geq 12$ mm)

Anordningen med ovenstående EF-typegodkendelsesmærke er et system til frontal beskyttelse, typegodkendt i Tyskland (e1) i henhold til nærværende forordning (01) under basisgodkendelsesnummeret 1471.

Asterisken efter løbenummeret angiver, at godkendelsen af systemet til frontal beskyttelse er givet ud fra den betragtning, som for så vidt angår benattrapprøven er tilladt i henhold til bilag I, punkt 5.1. Er denne betragtning ikke gjort gældende af godkendelsesmyndigheden, erstattes asterisken af et mellemrum.