RICHTLINIE 2003/102/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 17. November 2003

zum Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern vor und bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ([1]),

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ([2]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Um die Zahl der Verkehrsopfer in der Gemeinschaft zu senken, ist es notwendig, Maßnahmen zu erlassen, die geeignet sind, den Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern vor und bei Kollisionen mit der Frontfläche eines Kraftfahrzeugs zu verbessern.

(2) Zur Verbesserung der Sicherheit von ungeschützten Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern, Radfahrern und Motorradfahrern ist im Rahmen des Aktionsprogramms für Straßenverkehrssicherheit ein Paket passiver und aktiver Maßnahmen (Unfallverhütung und Reduzierung der Folgen von Unfällen durch Verkehrsberuhigung und Infrastrukturverbesserung) dringend erforderlich.

(3) Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet sein muss und in dem zu diesem Zweck ein Gemeinschafts-Typzulassungssystem für Kraftfahrzeuge in Kraft ist. Die technischen Anforderungen für die Typzulassung von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf den Fußgängerschutz sollten harmonisiert werden, um die Annahme von unterschiedlichen Anforderungen in den Mitgliedstaaten zu vermeiden und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten.

(4) Fußgängerschutz kann durch eine Kombination aus aktiven und passiven Sicherheitsmaßnahmen erreicht werden. Die entsprechenden Empfehlungen des Europäischen Ausschusses für die Verbesserung der Fahrzeugsicherheit (EEVC) vom Juni 1999 finden breite Unterstützung. Diese Empfehlungen schlagen Leistungsanforderungen für die Frontpartien bestimmter Fahrzeugklassen im Hinblick auf die Minderung ihres Verletzungspotenzials vor. Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Prüfungen und Grenzwerte entsprechen den Empfehlungen des EEVC.

(5) Die Kommission sollte prüfen, ob der Geltungsbereich dieser Richtlinie auf Kraftfahrzeuge mit einer Gesamtmasse von bis zu 3,5 Tonnen erweitert werden kann, und dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Ergebnisse dieser Untersuchung Bericht erstatten.

(6) Diese Richtlinie sollte als Teil eines umfassenderen Maßnahmenpakets in Bezug auf Verkehrsteilnehmer, Fahrzeuge und Infrastruktur betrachtet werden, das die Gemeinschaft, die Industrie und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten auf der Grundlage eines Austauschs bewährter Methoden in Angriff nehmen sollten, um die Sicherheit von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern vor dem Aufprall (aktiv), beim Aufprall (passiv) und nach dem Aufprall zu verbessern.

(7) In Anbetracht der raschen technischen Entwicklung in diesem Bereich kann die Industrie alternative Konzepte des Fußgängerschutzes — passive Maßnahmen oder eine Kombination aus aktiven und passiven Maßnahmen — vorschlagen, die den in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen an tatsächlicher Wirksamkeit mindestens gleichkommen und die im Anschluss an eine bis zum 1. Juli 2004 von unabhängigen Sachverständigen vorzunehmende Durchführbarkeitsstudie bewertet werden. Die Einführung alternativer Maßnahmen, deren tatsächliche Wirksamkeit mindestens gleichwertig ist, würde eine Anpassung oder Änderung dieser Richtlinie erfordern.

(8) Angesichts der laufenden Forschung zum Fußgängerschutz und des technischen Fortschritts erscheint ein gewisses Maß an Flexibilität in diesem Bereich angebracht. In dieser Richtlinie sollten folglich die grundlegenden Anforderungen an den Fußgängerschutz in Form von Prüfungen festgelegt werden, die neue Fahrzeugtypen und neue Fahrzeuge bestehen müssen. Die technischen Vorschriften für die Durchführung solcher Prüfungen sollten Gegenstand einer Entscheidung der Kommission sein.

(9) Die schnelle Entwicklung der Technologie der aktiven Sicherheit bedeutet, dass die Systeme zur Reduzierung der Auswirkungen und zur Vermeidung von Kollisionen einen wesentlichen Beitrag zu mehr Sicherheit leisten könnten, beispielsweise im Hinblick auf die Reduzierung der Kollisionsgeschwindigkeit sowie die Korrektur des Aufprallwinkels. Die Entwicklung solcher Technologien sollte durch diese Richtlinie gefördert werden.

(10) Die Verbände der europäischen, der japanischen und der koreanischen Automobilindustrie haben sich verpflichtet, bei neuen Fahrzeugtypen hinsichtlich der Grenzwerte und Prüfungen ab dem Jahr 2010 die EEVC-Empfehlungen oder vereinbarte alternative Maßnahmen mindestens gleicher Wirkung umzusetzen und ab dem Jahr 2005 eine erste Reihe von Grenzwerten und Prüfungen einzuführen sowie ab dem 1. Juli 2010 die erste Reihe von Prüfungen auf 80 % aller Neufahrzeuge, ab dem 1. Juli 2011 auf 90 % aller Neufahrzeuge und ab dem 31. Dezember 2012 auf alle Neufahrzeuge anzuwenden.

([1]) ABl. C 234 vom 30.9.2003, S. 10.

([2]) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 3. Juli 2003 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 4. November 2003 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

(11) Diese Richtlinie sollte auch dazu beitragen, dass im Zuge der internationalen Harmonisierung der Rechtsvorschriften in diesem Bereich, die mit dem Abschluss des UN/ECE-Übereinkommens von 1998 über die Festlegung globaler technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut oder verwendet werden können, begonnen hat, ein hohes Schutzniveau erreicht wird.

(12) Diese Richtlinie ist eine der Einzelrichtlinien, die im Rahmen des EG-Typgenehmigungsverfahrens beachtet werden müssen, das durch die Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger [1] eingeführt wurde.

(13) Die Richtlinie 70/156/EWG sollte deshalb entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Diese Richtlinie gilt für die Frontpartie von Fahrzeugen. Als „Fahrzeug" im Sinne dieser Richtlinie gilt jedes Kraftfahrzeug der Klasse M_1 mit einer Gesamtmasse von höchstens 2,5 Tonnen und jedes von einem Fahrzeug der Klasse M_1 abgeleitete Fahrzeug der Klasse N_1 mit einer Gesamtmasse von höchstens 2,5 Tonnen, das der Definition des Artikels 2 und des Anhangs II der Richtlinie 70/156/EWG entspricht.

(2) Ziel dieser Richtlinie ist es, die Schwere der Verletzungen zu mindern, die Fußgänger und andere ungeschützte Verkehrsteilnehmer beim Aufprall auf die Frontflächen der in Absatz 1 genannten Fahrzeuge erleiden.

Artikel 2

(1) Mit Wirkung vom 1. Januar 2004 darf kein Mitgliedstaat aus Gründen des Fußgängerschutzes

— für einen Fahrzeugtyp die EG-Typgenehmigung oder die nationale Betriebserlaubnis versagen, oder

— die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen untersagen,

wenn die Fahrzeuge den technischen Vorschriften des Anhangs I Nummer 3.1 oder 3.2 entsprechen.

(2) Mit Wirkung vom 1. Oktober 2005 dürfen die Mitgliedstaaten außer bei Geltendmachung des Artikels 8 Absatz 2 der Richtlinie 70/156/EWG aus Gründen des Fußgängerschutzes für einen Fahrzeugtyp nicht länger

— die EG-Typgenehmigung oder

— eine nationale Betriebserlaubnis

erteilen, wenn er den technischen Vorschriften des Anhangs I Nummer 3.1 oder 3.2 nicht entspricht.

(3) Absatz 2 gilt nicht für noch nicht nach dieser Richtlinie genehmigte Fahrzeuge, die in den wesentlichen Merkmalen ihres Aufbaus und der Konstruktion ihrer vor den A-Säulen liegenden Teile nicht von Fahrzeugtypen abweichen, für die vor dem 1. Oktober 2005 die EG-Typgenehmigung oder eine nationale Betriebserlaubnis erteilt wurde und die noch nicht nach dieser Richtlinie genehmigt wurden.

(4) Mit Wirkung vom 1. September 2010 dürfen die Mitgliedstaaten außer bei Geltendmachung des Artikels 8 Absatz 2 der Richtlinie 70/156/EWG aus Gründen des Fußgängerschutzes für einen Fahrzeugtyp nicht länger

— die EG-Typgenehmigung oder

— eine nationale Betriebserlaubnis

erteilen, wenn er den technischen Vorschriften des Anhangs I Nummer 3.2 nicht entspricht.

(5) Mit Wirkung vom 31. Dezember 2012

— betrachten die Mitgliedstaaten die nach der Richtlinie 70/156/EWG ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge aus Gründen des Fußgängerschutzes als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 der genannten Richtlinie und

— untersagen die Mitgliedstaaten aus Gründen des Fußgängerschutzes die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen, die nicht mit einer Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Richtlinie 70/156/EWG versehen sind,

wenn sie den technischen Vorschriften des Anhangs I Nummer 3.1 oder 3.2 nicht entsprechen.

(6) Mit Wirkung vom 1. September 2015

— betrachten die Mitgliedstaaten die nach der Richtlinie 70/156/EWG ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge aus Gründen des Fußgängerschutzes als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 der genannten Richtlinie und

— untersagen die Mitgliedstaaten aus Gründen des Fußgängerschutzes die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen, die nicht mit einer Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Richtlinie 70/156/EWG versehen sind,

wenn sie den technischen Vorschriften des Anhangs I Nummer 3.2 nicht entsprechen.

Artikel 3

Nach Maßgabe der Bestimmungen des Artikels 2 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die in Anhang I Nummer 3.1 oder 3.2 genannten Prüfungen entsprechend den technischen Vorschriften durchgeführt werden, die die Kommission in einer gesonderten Entscheidung erlässt.

Artikel 4

Jeden Monat übermitteln die Genehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten der Kommission die Typgenehmigungsbögen nach Anhang II Anlage 2 für die Fahrzeuge, die sie in dem jeweiligen Monat nach dieser Richtlinie genehmigt haben.

[1] ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 807/2003 (ABl. L 122 vom 16.5.2003, S. 36).

Artikel 5

(1) Auf der Grundlage der Information, die sie von den Genehmigungsbehörden und interessierten Stellen erhalten und Studien unabhängiger Stellen entnommen hat, überwacht die Kommission die Fortschritte der Industrie beim Fußgängerschutz und führt bis zum 1. Juli 2004 eine unabhängige Durchführbarkeitsbewertung hinsichtlich der Bestimmungen des Anhangs I Nummer 3.2 sowie insbesondere alternativer technischer Maßnahmen — entweder passiver Maßnahmen oder einer Kombination aus aktiven und passiven Maßnahmen — mit mindestens gleichwertiger Wirksamkeit durch. Basis der Durchführbarkeitsbewertung sind unter anderem praktische Tests und unabhängige wissenschaftliche Studien.

(2) Wird es aufgrund der Durchführbarkeitsbewertung gemäß Absatz 1 für erforderlich gehalten, die Bestimmungen des Anhangs I Nummer 3.2 dahin gehend anzupassen, dass eine Kombination aus passiven und aktiven Maßnahmen einbezogen wird, die eine mindest ebenso hohe Schutzwirkung bieten wie die Bestimmungen des Anhangs I Nummer 3.2, so legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag zur Änderung dieser Richtlinie vor.

(3) Soweit die Anpassung dieser Richtlinie sich auf die Einführung alternativer passiver Maßnahmen mit einer mindest ebenso hohen Schutzwirkung wie die bestehenden Bestimmungen des Anhangs I Nummer 3.2 beschränkt, kann diese Anpassung nach dem in Artikel 13 der Richtlinie 70/156/EWG genannten Verfahren vom Ausschuss für die Anpassung an den technischen Fortschritt vorgenommen werden.

(4) Die Kommission berichtet dem Europäischen Parlament und dem Rat vor dem 1. April 2006 und anschließend alle zwei Jahre über die Ergebnisse der in Absatz 1 genannten Überwachung.

Artikel 6

Die Richtlinie 70/156/EWG wird wie folgt geändert:

1. In Anhang I werden folgende Nummern eingefügt:

„9.23. Fußgängerschutz

9.23.1. Ausführliche Beschreibung — mit beigefügten Fotos und/oder Zeichnungen — der Frontteile des Fahrzeugs (innen und außen), ihrer Bauweise, Abmessungen, Bezugslinien und verwendeten Werkstoffe. Diese Beschreibung sollte Angaben zu allen vorhandenen aktiven Schutzeinrichtungen enthalten.“

2. In Anhang III Abschnitt A werden folgende Nummern eingefügt:

„9.23. Fußgängerschutz

9.23.1. Ausführliche Beschreibung — mit beigefügten Fotos und/oder Zeichnungen — der Frontteile des Fahrzeugs (innen und außen), ihrer Bauweise, Abmessungen, Bezugslinien und verwendeten Werkstoffe. Diese Beschreibung sollte Angaben zu allen vorhandenen aktiven Schutzeinrichtungen enthalten.“

3. Dem Anhang IV Teil I wird folgende Nummer [58] mit Fußnoten angefügt:

Genehmigungsgegenstand	Richtlinie Nr.	Fundstelle im Amtsblatt	Anzuwenden auf Fahrzeugklasse									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„58. Fußgängerschutz	2003/102/EG	ABl. L 321, vom 6.12.2003, S. 15	X (6)			X (6) (7)						

(6) Gesamtmasse ≤ 2,5 t.
(7) von Fahrzeugen der Klasse M1 abgeleitet.“

4. Anhang XI wird wie folgt geändert:

— Der Anlage 1 wird folgende Nummer 58 angefügt:

Nr.	Genehmigungsgegenstand	Richtlinie Nr.	M_1 ≤ 2 500 (1) kg	M_1 > 2 500 (1) kg	M_2	M_3
„58	Fußgängerschutz	2003/102/EG	X“			

— Der Anlage 2 wird folgende Nummer 58 angefügt:

Nr.	Genehmigungsgegenstand	Richtlinie Nr.	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„58	Fußgängerschutz	2003/102/EG“										

— Der Anlage 3 wird folgende Nummer 58 angefügt:

Nr.	Genehmigungsgegenstand	Richtlinie Nr.	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„58	Fußgängerschutz	2003/102/EG“									

Artikel 7

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens bis zum 31. Dezember 2003 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem 1. Januar 2004 an.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 8

Diese Richtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 9

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 17. November 2003.

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident
P. COX

Im Namen des Rates
Der Präsident
G. ALEMANNO

ANHANG I

TECHNISCHE VORSCHRIFTEN

1. GELTUNGSBEREICH

Diese Richtlinie gilt für die Frontpartie von Fahrzeugen. Als „Fahrzeug“ im Sinne dieser Richtlinie gilt jedes Kraftfahrzeug der Klasse M_1 mit einer Gesamtmasse von höchstens 2,5 Tonnen und jedes von einem Fahrzeug der Klasse M_1 abgeleitete Fahrzeug der Klasse N_1 mit einer Gesamtmasse von höchstens 2,5 Tonnen, das der Definition des Artikels 2 und des Anhangs II der Richtlinie 70/156/EWG entspricht.

2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Im Sinne dieser Richtlinie ist

2.1. „A-Säule“ der vordere äußere Holm, der zwischen dem Unterteil der Karosserie und dem Dach verläuft und das Dach trägt.

2.2. „Stoßfänger“ die äußere Struktur des unteren Teils der Fahrzeugfront. Hierzu gehören alle Bauteile, die das Fahrzeug bei leichten Frontalkollisionen mit anderen Fahrzeugen schützen sollen, sowie alle daran befestigten Teile.

2.3. „Fronthaubenvorderkante“ die äußere Struktur des oberen Teils der Fahrzeugfront, einschließlich der Fronthaube und der Kotflügel, der oberen und seitlichen Teile der Scheinwerferverkleidung und daran befestigter Teile.

2.4. „Fronthaubenoberseite“ die obere Außenfläche der äußeren Strukturen vor der Windschutzscheibe und den A-Säulen. Sie umfasst somit u. a. die Motorhaube, die Kotflügel, die Lufthutzen, die Scheibenwischerwellen und den unteren Rand der Windschutzscheibe.

2.5. „HPC (Head Performance Criterion)“ ein Maß für die Kopfbelastung, ausgedrückt als die beim Aufprall während einer bestimmten Zeitspanne auftretende größte Kopfbeschleunigung.

2.6. „Windschutzscheibe“ die allen einschlägigen Bestimmungen des Anhangs I der Richtlinie 77/649/EWG [1] entsprechende Verglasung der Fahrzeugfront.

2.7. „Fahrzeugtyp“ eine Gesamtheit von Fahrzeugen, die sich in ihrem vor den A-Säulen liegenden Teil in den wesentlichen Merkmalen

— Struktur,

— Hauptabmessungen,

— Werkstoffe der die Außenflächen des Fahrzeugs bildenden Teile,

— Anordnung der Komponenten (innen und außen)

nicht so weit unterscheiden, dass die Ergebnisse der in dieser Richtlinie vorgesehenen Aufprallversuche ungünstig beeinflusst werden.

2.8. „Gesamtmasse“ die technisch zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand nach Angabe des Herstellers nach Anhang I Nummer 2.8 der Richtlinie 70/156/EWG.

3. PRÜFVORSCHRIFTEN

3.1. Es sind die nachstehend aufgeführten Prüfungen durchzuführen. Die in den Nummern 3.1.3 und 3.1.4 genannten Grenzwerte sind lediglich Richtwerte.

3.1.1. Prüfung mit Beinform-Schlagkörper gegen den Stoßfänger: Eine der in den Nummern 3.1.1.1 oder 3.1.1.2 genannten Prüfungen ist durchzuführen:

3.1.1.1. Unterteil des Schlagkörpers gegen den Stoßfänger: Die Prüfung wird mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchgeführt. Der größte dynamische Kniebeugewinkel darf höchstens 21,0°, die größte Knie-Scherverschiebung höchstens 6,0 mm und die am oberen Ende des Schienbeins gemessene Beschleunigung höchstens 200 g betragen.

3.1.1.2. Oberteil des Schlagkörpers gegen den Stoßfänger: Die Prüfung wird mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchgeführt. Die Summe der an einem Punkt des Zeitintervalls auftretenden Aufprallkräfte darf höchstens 7,5 kN, das auf den Schlagkörper einwirkende Biegemoment darf höchstens 510 Nm betragen.

[1] Richtlinie 77/649/EWG vom 27. September 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über das Sichtfeld der Fahrer von Kraftfahrzeugen (ABl. L 267 vom 19.10.1977, S. 1). Zuletzt geändert durch die Richtlinie 90/630/EWG der Kommission (ABl. L 341 vom 6.12.1990, S. 20).

3.1.2. Prüfung mit Schlagkörper Kinderkopfform/kleine Erwachsenenkopfform gegen die Fronthaubenoberseite: Die Prüfung wird mit einem 3,5 kg schweren Schlagkörper und einer Aufprallgeschwindigkeit von 35 km/h durchgeführt. Der HPC-Wert darf auf zwei Dritteln der Fronthauben-Prüffläche 1 000 und auf dem verbleibenden Drittel 2 000 nicht überschreiten.

3.1.3. Prüfung mit Oberteil des Beinform-Schlagkörpers gegen die Fronthaubenvorderkante: Die Prüfung wird mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchgeführt. Die Summe der an einem Punkt des Zeitintervalls auftretenden Aufprallkräfte sollte höchstens 5,0 kN betragen, das auf den Schlagkörper einwirkende Biegemoment ist aufzuzeichnen und mit dem möglichen Richtwert 300 Nm zu vergleichen.

3.1.4. Prüfung mit Erwachsenenkopfform-Schlagkörper gegen die Windschutzscheibe: Die Prüfung wird mit einem 4,8 kg schweren Schlagkörper und einer Aufprallgeschwindigkeit von 35 km/h durchgeführt. Der HPC-Wert ist aufzuzeichnen und mit dem möglichen Richtwert 1 000 zu vergleichen.

3.2. Es sind die nachstehend aufgeführten Prüfungen durchzuführen.

3.2.1. Prüfung mit Beinform-Schlagkörper gegen den Stoßfänger: Eine der in den Nummern 3.2.1.1 oder 3.2.1.2 genannten Prüfungen ist durchzuführen:

3.2.1.1. Unterteil des Schlagkörpers gegen den Stoßfänger: Die Prüfung wird mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchgeführt. Der größte dynamische Kniebeugewinkel darf höchstens 15,0°, die größte Knie-Scherverschiebung höchstens 6,0 mm und die am oberen Ende des Schienbeins gemessene Beschleunigung höchstens 150 g betragen.

3.2.1.2. Oberteil des Schlagkörpers gegen den Stoßfänger: Die Prüfung wird mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchgeführt. Die Summe der an einem Punkt des Zeitintervalls auftretenden Aufprallkräfte darf höchstens 5,0 kN, das auf den Schlagkörper einwirkende Biegemoment darf höchstens 300 Nm betragen.

3.2.2. Prüfung mit Kinderkopfform-Schlagkörper gegen die Fronthaubenoberseite: Die Prüfung wird mit einem 2,5 kg schweren Schlagkörper und einer Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchgeführt. Der HPC-Wert darf auf der gesamten Fronthauben-Prüffläche 1 000 nicht überschreiten.

3.2.3. Prüfung mit Oberteil des Beinform-Schlagkörpers gegen die Fronthaubenvorderkante: Die Prüfung wird mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchgeführt. Die Summe der an einem Punkt des Zeitintervalls auftretenden Aufprallkräfte darf höchstens 5,0 kN, das auf den Schlagkörper einwirkende Biegemoment höchstens 300 Nm betragen.

3.2.4. Prüfung mit Erwachsenenkopfform-Schlagkörper gegen die Fronthaubenoberseite: Die Prüfung wird mit einem 4,8 kg schweren Schlagkörper und einer Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchgeführt. Der HPC-Wert darf auf der gesamten Fronthauben-Prüffläche 1 000 nicht überschreiten.

ANHANG II

VERWALTUNGSVORSCHRIFTEN FÜR DIE TYPGENEHMIGUNG

1. ANTRAG AUF ERTEILUNG DER EG-TYPGENEHMIGUNG

1.1. Der Antrag auf Erteilung der EG-Typgenehmigung gemäß Artikel 3 Absatz 4 der Richtlinie 70/156/EWG für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich des Fußgängerschutzes ist vom Hersteller zu stellen.

1.2. Ein Muster des Beschreibungsbogens ist in Anlage 1 wiedergegeben.

1.3. Dem für die Durchführung der Typgenehmigungsprüfungen zuständigen technischen Dienst ist ein Fahrzeug vorzuführen, das für den zu genehmigenden Fahrzeugtyp repräsentativ ist.

2. ERTEILUNG DER EG-TYPGENEHMIGUNG

2.1. Die EG-Typgenehmigung wird nach Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie 70/156/EWG erteilt, wenn die in Anhang I genannten Prüfungen nach den dort genannten Bestimmungen und nach den in Artikel 3 der vorliegenden Richtlinie genannten technischen Vorschriften durchgeführt werden.

2.2. Ein Muster der EG-Typgenehmigung ist in Anlage 2 wiedergegeben.

2.3. Jedem genehmigten Fahrzeugtyp wird nach Anhang VII der Richtlinie 70/156/EWG eine Typgenehmigungsnummer zugeteilt. Ein Mitgliedstaat darf die gleiche Nummer keinem anderen Fahrzeugtyp zuteilen.

2.4. Bei der Prüfung des Fahrzeugs auf Übereinstimmung mit dieser Richtlinie werden im Zweifelsfall die vom Hersteller zur Verfügung gestellten Daten oder Prüfergebnisse zur Validierung der von der Genehmigungsbehörde durchgeführten Prüfungen herangezogen.

3. VERÄNDERUNG DES TYPS UND ÄNDERUNG DER TYPGENEHMIGUNG

3.1. Bei Veränderungen am Fahrzeug, die die allgemeine Struktur der Frontfläche des Fahrzeugs betreffen und nach Ansicht der Behörde einen merklichen Einfluss auf die Prüfungsergebnisse haben können, muss die Prüfung wiederholt werden.

3.2. Bei Veränderung eines nach dieser Richtlinie genehmigten Fahrzeugtyps gilt Artikel 5 der Richtlinie 70/156/EWG.

4. ÜBEREINSTIMMUNG DER PRODUKTION

4.1. Maßnahmen zur Gewährleistung der Übereinstimmung der Produktion werden nach Artikel 10 der Richtlinie 70/156/EWG getroffen.

Anlage 1 zu Anhang II

Beschreibungsbogen Nr. ... nach Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG des Rates zur EG-Typgenehmigung für ein Fahrzeug hinsichtlich des Fußgängerschutzes

Die nachstehenden Angaben sind, soweit sie in Frage kommen, zusammen mit einem Verzeichnis der beiliegenden Unterlagen in dreifacher Ausfertigung einzureichen. Beigefügte Zeichnungen müssen in geeignetem Maßstab gehalten und ausreichend detailliert sein und das Format A4 haben oder auf das Format A4 gefaltet sein. Etwaige Fotografien müssen genügend Einzelheiten erkennen lassen.

Sind Funktionen der Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten elektronisch gesteuert, so sind Angaben zu den Leistungsmerkmalen der elektronischen Steuerungen zu machen.

0. ALLGEMEINES

0.1. Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers): .....

0.2. Typ und allgemeine Handelsbezeichnung(en): .....

0.3. Kennzeichen zur Typidentifizierung, sofern am Fahrzeug vorhanden: .....

0.3.1. Anbringungsstelle dieser Kennzeichen: .....

0.4. Fahrzeugklasse: .....

0.5. Name und Anschrift des Herstellers: .....

0.8. Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n): .....

1. ALLGEMEINE BAUMERKMALE DES FAHRZEUGS

1.1. Fotos und/oder Zeichnungen eines repräsentativen Fahrzeugs: .....

1.6. Lage und Anordnung der Antriebsmaschine: .....

9. AUFBAU

9.1. Art des Aufbaus: .....

9.2. Werkstoffe und Bauart: .....

9.23. Fußgängerschutz:

Ausführliche Beschreibung — mit beigefügten Foto(s) oder Zeichnungen — der Frontteile des Fahrzeugs (innen und außen), ihrer Bauweise, Abmessungen, Bezugslinien und verwendeten Werkstoffe. Diese Beschreibung sollte Angaben zu allen vorhandenen aktiven Schutzeinrichtungen enthalten.

Anlage 2 zu Anhang II

MUSTER

(größtes Format: A4 (210 × 297 mm)

EG-TYPGENEHMIGUNGSBOGEN

Stempel der EG-Typgenehmigungsbehörde

Benachrichtigung über

— die Erteilung der EG-Typgenehmigung (1)

— die Erweiterung der EG-Typgenehmigung (1)

— die Versagung der EG-Typgenehmigung (1)

— den Entzug der EG-Typgenehmigung (1)

für einen Fahrzeugtyp gemäß der Richtlinie ...../...../EG, zuletzt geändert durch die Richtlinie ...../...../EG

Typgenehmigungsnummer: .....

Grund der Erweiterung: .....

ABSCHNITT I

0.1. Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers): .....

0.2. Typ: .....

0.2.1. Handelsname(n) (falls vorhanden): .....

0.3. Kennzeichen zur Typidentifizierung, sofern am Fahrzeug vorhanden: .....

0.3.1. Anbringungsstelle dieser Kennzeichen: .....

0.4. Fahrzeugklasse: .....

0.5. Name und Anschrift des Herstellers: .....

0.8. Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n): .....

ABSCHNITT II

1. Zusätzliche Angaben (soweit erforderlich) (siehe Nachtrag)

2. Für die Durchführung der Prüfungen zuständiger technischer Dienst: .....

3. Datum des Prüfberichts: .....

4. Nummer des Prüfberichts: .....

5. (ggf.) Anmerkungen (siehe Nachtrag)

6. Ort: .....

7. Datum: .....

8. Unterschrift: .....

9. Ein Verzeichnis der bei der Genehmigungsbehörde hinterlegten und auf Anfrage erhältlichen Beschreibungsunterlagen ist beigefügt.

(1) Nichtzutreffendes streichen.

Nachtrag zu dem EG-Typgenehmigungsbogen Nr. ..... über die Typgenehmigung eines Fahrzeugstyps gemäß der Richtlinie ...../...../EG, zuletzt geändert durch die Richtlinie ...../...../EG

1. **Zusätzliche Angaben**

1.1. Kurzbeschreibung des Fahrzeugtyps: Aufbau, Abmessungen, Form und Werkstoffe: .....

1.2. Anordnung der Antriebsmaschine: Front/Mitte/Heck (1)

1.3. Antrieb: Vorder-/Hinterrad (1)

1.4. Masse des zur Prüfung vorgeführten Fahrzeugs:

Vorderachse: .....

Hinterachse: .....

Insgesamt: .....

1.5. Ergebnisse der Prüfungen nach Anhang I Nummer 3.1/3.2 (Nichtzutreffendes streichen):

1.5.1 Prüfungen nach Anhang I Nummer 3.1:

Prüfung	Ermittelter Wert		Bestanden/nicht bestanden (1)
Beinform-Schlagkörper-Unterteil gegen Stoßfänger (falls durchgeführt)	Beugewinkel	Grad	
	Scherverschiebung	mm	
	Beschleunigung am Schienbein	g	
Beinform-Schlagkörper-Oberteil gegen Fronthaubenvorderkante	Summe der Stoßkräfte	kN	(2)
	Biegemoment	Nm	(2)
Beinform-Schlagkörper-Oberteil gegen Stoßfänger (falls durchgeführt)	Summe der Stoßkräfte	kN	
	Biegemoment	Nm	
Kinderkopfform-Schlagkörper (3,5 kg) gegen Fronthaubenoberseite	HPC-Werte in Zone A (mindestens 12 Werte)		
	HPC-Werte in Zone B (mindestens 6 Werte)		
Erwachsenenkopfform-Schlagkörper (4,8 kg) gegen Windschutzscheibe	HPC-Werte (mindestens 5 Werte)		(2)

(1) Grenzwerte siehe Anhang I Nummer 3.1 der Richtlinie 2003/102/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. November 2003 zum Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern vor und bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen.
(2) Nur für Überwachungszwecke.

(1) Nichtzutreffendes streichen.

1.5.2. Prüfungen nach Anhang I Nummer 3.2:

Prüfung	Ermittelter Wert		Bestanden/ nicht bestanden (1)
Beinform-Schlagkörper-Unterteil gegen Stoßfänger (falls durchgeführt)	Beugewinkel	Grad	
	Scherverschiebung	mm	
	Beschleunigung am Schienbein	g	
Beinform-Schlagkörper-Oberteil gegen Fronthaubenvorderkante	Summe der Stoßkräfte	kN	
	Biegemoment	Nm	
Beinform-Schlagkörper-Oberteil gegen Stoßfänger (falls durchgeführt)	Summe der Stoßkräfte	kN	
	Biegemoment	Nm	
Kinderkopfform-Schlagkörper (3,5 kg) gegen Fronthaubenoberseite	HPC-Werte (mindestens 9 Werte)		
Erwachsenenkopfform-Schlagkörper (4,8 kg) gegen Fronthaubenoberseite	HPC-Werte (mindestens 9 Werte)		

(1) Grenzwerte siehe Anhang I Nummer 3.2 der Richtlinie 2003/102/EG.

1.6. Bemerkungen: (z. B. gültig für Fahrzeuge mit Links- und Rechtslenkung)

.....