

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 motor-køretøj og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF

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,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽²⁾,

og ud fra følgende betragtninger:

- (1) For at nedbringe antallet af tilskadekomne ved trafikulykker i Europa må der vedtages foranstaltninger, som giver fodgængere og andre bløde trafikanter bedre beskyttelse forud for og ved kollision med forpartiet på et motorkøretøj.
- (2) Det er bydende nødvendigt, at der inden for rammerne af handlingsprogrammet for trafikikkerhed fastsættes en række foranstaltninger til forbedring af passiv og aktiv sikkerhed for bløde trafikanter som fodgængere, cyklister og motorcyklister (forebyggelse af ulykker og begrænsning af sekundære virkninger gennem hastighedsnedsættende foranstaltninger og infrastrukturforbedringer).
- (3) Det indre marked omfatter et område uden indre grænser med fri bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital. I dette øjemed er der gennemført 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 vedtages forskellige krav, og med henblik på at sikre, at det indre marked fungerer hensigtsmæssigt.
- (4) Målene for beskyttelse af fodgængere kan opnås gennem en kombination af aktive og passive sikkerhedsforanstaltninger. Anbefalingerne fra Det Europæiske Udvalg for Eksperimentalkøretøjer (European Enhanced Vehicle Safety Committee — EEVC) fra juni 1999 får bred støtte på dette område. Disse anbefalinger indeholder præstationsforskrifter for forpartiet af visse klasser af motorkøretøjer, som skal nedsætte disse køretøjers skadevoldende egenskaber. I dette direktiv angives prøver og grænseværdier, der er baseret på EEVC-anbefalingerne.
- (5) Kommissionen bør undersøge muligheden for at udvide anvendelsesområdet for dette direktiv til at omfatte køretøjer med en totalmasse på op til 3,5 tons og forelægge en rapport om resultaterne for Europa-Parlamentet og Rådet.

- (6) Dette direktiv bør betragtes som bestanddel af en større pakke af foranstaltninger, som med hensyn til vejbrugere, køretøjer og infrastruktur skal gennemføres af Fællesskabet, industrien og medlemsstaternes relevante myndigheder på basis af udveksling af information om den bedst mulige praksis med henblik på beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter forud for kollision (aktiv sikkerhed), ved kollision (passiv sikkerhed) og sikkerhed efter kollision.
- (7) På baggrund af den hastige teknologiske udvikling på dette område vil der fra industriens side kunne foreslås alternative foranstaltninger — enten passive foranstaltninger eller en kombination af aktive og passive foranstaltninger —, der med hensyn til reel virkning opfylder minimumskravene i dette direktiv. Disse foranstaltninger skal inden den 1. juli 2004 gøres til genstand for en gennemførlighedsvurdering på grundlag af en rapport fra uafhængige eksperter. Indførelsen af alternative foranstaltninger med mindst den samme reelle virkning vil kræve en tilpasning eller ændring af dette direktiv.
- (8) På grund af den igangværende forskning og de tekniske fremskridt inden for beskyttelsen af fodgængere er det påkrævet at indføre et mål af fleksibilitet på dette område. Derfor bør direktivet fastlægge de grundlæggende bestemmelser for fodgængerbeskyttelse i form af prøver, der skal anvendes på nye køretøjstyper og nye køretøjer. Kommissionen træffer beslutning om de tekniske specifikationer for gennemførelsen af sådanne prøver.
- (9) Den hastige teknologiske udvikling inden for aktiv sikkerhed betyder, at systemer til at undgå kollisioner og begrænse virkningerne heraf frembyder væsentlige fordele for sikkerheden, f.eks. ved at nedsætte kollisionshastigheden og styre anslagsretningen. Dette direktiv bør derfor tage sigte på at fremme udvikling af sådanne teknologier.
- (10) Den europæiske, den japanske og den koreanske bilfabrikantforening har indgået forpligtelser om at begynde at anvende EEVC-anbefalingerne vedrørende grænseværdier og prøver — eller vedtagne alternative foranstaltninger, der har mindst samme virkning — fra 2010, om at tage et udsnit af disse grænseværdier og prøver i anvendelse på nye køretøjer fra 2005 og om at anvende dette første sæt prøver på 80 % af alle nye køretøjer fra den 1. juli 2010, på 90 % af alle nye køretøjer fra den 1. juli 2011 og på alle nye køretøjer fra den 31. december 2012.

⁽¹⁾ EUT C 234 af 30.9.2003, s. 10.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 3.7.2003 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 4.11.2003.

- (11) Dette direktiv skal også bidrage til et højt beskyttelsesniveau i forbindelse med den internationale harmonisering af lovgivningen på dette område, der påbegyndtes med FN/ECE-aftalen (1998) om etablering af globale tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer.
- (12) Dette direktiv er et af de særdirektiver, hvis krav skal være opfyldt, for at køretøjerne opfylder kravene ved den EF-typegodkendelsesprocedure, der er fastlagt ved Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer ⁽¹⁾.
- (13) Direktiv 70/156/EØF bør følgelig ændres i overensstemmelse hermed —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

1. Dette direktiv finder anvendelse på køretøjers frontflade. I dette direktiv forstås ved »køretøj« ethvert køretøj i klasse M₁ med en totalmasse på højst 2,5 tons, og ethvert køretøj i klasse N₁, afledt af køretøjer i klasse M₁, med en totalmasse på højst 2,5 tons, jf. artikel 2 i direktiv 70/156/EØF og bilag II til samme direktiv.

2. Formålet med dette direktiv er at mindske de kvæstelser, som fodgængere og andre »bløde« trafikanter pådrager sig, når de rammes af frontfladen af de i stk. 1 angivne køretøjer.

Artikel 2

1. Fra den 1. januar 2004 kan medlemsstaterne ikke af grunde, der vedrører beskyttelse af fodgængere:

- nægte EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse af en køretøjstype, eller
- forbyde indregistrering, salg eller ibrugtagning af køretøjer

forudsat at køretøjerne overholder de tekniske bestemmelser i bilag I, punkt 3.1 eller punkt 3.2.

2. Fra den 1. oktober 2005 må medlemsstaterne ikke længere meddele:

- EF-typegodkendelse, eller
- national typegodkendelse

til en køretøjstype af grunde, som vedrører beskyttelse af fodgængere, medmindre bestemmelserne i artikel 8, stk. 2, i direktiv 70/156/EØF påberåbes, hvis kravene i de tekniske bestemmelser i bilag I, punkt 3.1 eller 3.2, ikke er overholdt.

3. Stk. 2 finder ikke anvendelse på køretøjer, der ikke med hensyn til væsentlige aspekter ved karosseriets konstruktion og udformning foran A-stolperne adskiller sig fra køretøjstyper, der er meddelt EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse før den 1. oktober 2005, og som ikke allerede er godkendt i henhold til dette direktiv.

4. Fra den 1. september 2010 må medlemsstaterne ikke længere meddele:

- EF-typegodkendelse, eller
- national typegodkendelse

til en køretøjstype af grunde, som vedrører beskyttelse af fodgængere, medmindre bestemmelserne i artikel 8, stk. 2, i direktiv 70/156/EØF påberåbes, hvis kravene i de tekniske bestemmelser i bilag I, punkt 3.2, ikke er overholdt.

5. Fra den 31. december 2012 skal medlemsstaterne:

- anse typeattester, som ledsager nye køretøjer i henhold til bestemmelserne i direktiv 70/156/EØF, for ugyldige til det i samme direktivs artikel 7, stk. 1, omhandlede formål
- forbyde registrering, salg og ibrugtagning af nye køretøjer, hvis de ikke er ledsaget af en typeattest som omhandlet i direktiv 70/156/EØF

af grunde som vedrører fodgængerbeskyttelse, hvis kravene i de tekniske bestemmelser i bilag I, punkt 3.1 eller 3.2, ikke er overholdt.

6. Fra den 1. september 2015 skal medlemsstaterne:

- anse typeattester, som ledsager nye køretøjer i henhold til bestemmelserne i direktiv 70/156/EØF, for ugyldige til det i samme direktivs artikel 7, stk. 1, omhandlede formål
- forbyde registrering, salg og ibrugtagning af nye køretøjer, hvis de ikke er ledsaget af en typeattest som omhandlet i direktiv 70/156/EØF

af grunde som vedrører fodgængerbeskyttelse, hvis kravene i de tekniske bestemmelser i bilag I, punkt 3.2, ikke er overholdt.

Artikel 3

Med forbehold af bestemmelserne i artikel 2 skal medlemsstaterne sikre, at de prøver, der er fastsat i bilag I, punkt 3.1 og 3.2, udføres i overensstemmelse med de tekniske forskrifter, som skal fastlægges ved Kommissionens beslutning.

Artikel 4

Hver måned sender godkendelsesmyndighederne i medlemsstaterne Kommissionen en kopi af typegodkendelsesattesten, for hvilken modellen er fastsat i tillæg 2 til bilag II, for hvert køretøj, de i løbet af måneden har godkendt i henhold til dette direktiv.

⁽¹⁾ EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 807/2003 (EUT L 122 af 16.5.2003, s. 36).

Artikel 5

1. På grundlag af relevante oplysninger afgivet af godkendelsesmyndigheder og interesserede parter og ud fra uafhængige undersøgelser overvåger Kommissionen industriens fremskridt med hensyn til beskyttelse af fodgængere og udfører senest den 1. juli 2004 en uvildig gennemførlighedsvurdering angående bestemmelserne i bilag I, punkt 3.2, og navnlig alternative foranstaltninger — enten passive foranstaltninger eller en kombination af aktive og passive foranstaltninger —, der har mindst samme reelle virkning. Gennemførlighedsvurderingen skal bl.a. baseres på praktiske tests og uafhængige videnskabelige undersøgelser.

2. Hvis det af den i stk. 1 nævnte gennemførlighedsvurdering fremgår, at det skønnes nødvendigt at tilpasse bestemmelserne i bilag I, punkt 3.2, således at de også omfatter en kombination af passive og aktive foranstaltninger, som giver mindst samme beskyttelsesvirkning som de eksisterende bestemmelser i bilag I, punkt 3.2, forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet et forslag om ændring af direktivet.

3. Så længe tilpasningen af direktivet er begrænset til indførelse af alternative passive foranstaltninger, som giver mindst samme beskyttelsesvirkning som de eksisterende bestemmelser i bilag I, punkt 3.2, kan tilpasningen foretages af Udvalget for Tilpasning til Den Tekniske Udvikling efter proceduren i artikel 13 i direktiv 70/156/EØF.

4. Kommissionen aflægger inden den 1. april 2006 og herefter hvert andet år rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om resultaterne af den i stk. 1 nævnte overvågning.

Artikel 6

Direktiv 70/156/EØF ændres som følger:

1) Følgende punkter indsættes i bilag I:

»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 skal omfatte detaljer vedrørende alle installerede aktive beskyttelsessystemer.«

2) Følgende punkter indsættes i bilag III, afsnit A:

»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 skal omfatte detaljer vedrørende alle installerede aktive beskyttelsessystemer.«

3) Følgende punkt 58 og fodnoter hertil indsættes i bilag IV, del I:

»Emne	Direktiv	Henvisning til EFT/EUT	Anvendelsesområde									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
58. Fodgængerbeskyttelse	2003/102/EF	EUT L 321 af 6.12.2003, s. 15.	X ⁽⁶⁾			X ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾						

⁽⁶⁾ Med en totalmasse på højst 2,5 tons.

⁽⁷⁾ Afledt af køretøjsklasse M₁.«

4) Bilag XI affattes som følger:

— Følgende punkt 58 indsættes i tillæg 1:

Punkt	Emne	Direktiv	M_1 $\leq 2\,500$ (!) kg	M_1 $> 2\,500$ (!) kg	M_2	M_3
»58	Fodgængerbeskyttelse	2003/102/EF	X«			

— Følgende punkt 58 indsættes i tillæg 2:

Punkt	Emne	Direktiv	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
»58	Fodgængerbeskyttelse	2003/102/EF«										

— Følgende punkt 58 indsættes i tillæg 3:

Punkt	Emne	Direktiv	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
»58	Fodgængerbeskyttelse	2003/102/EF«									

Artikel 7

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 2003. De underretter straks Kommissionen herom.

De anvender disse bestemmelser fra den 1. januar 2004.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 8

Dette direktiv træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 9

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 17. november 2003.

På Europa-Parlamentets vegne

P. COX

Formand

På Rådets vegne

G. ALEMANNO

Formand

BILAG I

TEKNISKE BESTEMMELSER

1. OMRÅDE

Dette direktiv finder anvendelse på køretøjers frontflade. I dette direktiv forstås ved »køretøj« ethvert køretøj i klasse M₁ med en totalmasse på højst 2,5 tons, og ethvert køretøj i klasse N₁, afledt af køretøjer i klasse M₁, med en totalmasse på højst 2,5 tons, jf. artikel 2 i direktiv 70/156/EØF og bilag II til samme direktiv.

2. DEFINITIONER

I dette direktiv forstås ved:

- 2.1. »A-stolpe«: den forreste og yderste tagstøtte, som går fra chassiset til køretøjets tag.
- 2.2. »Kofanger«: køretøjets forreste, underste, yderste struktur. Hertil hører alle strukturer, som er bestemt til at beskytte køretøjet, når det indblandes i en frontalkollision ved lav fart med et andet køretøj, samt eventuelt tilbehør monteret på disse strukturer.
- 2.3. »Hjelmforkant«: den forreste, øverste, yderste opbygning bestående af fronthjelm og skærme, forlygterandens over- og sidedel og eventuelt andet påmonteret udstyr.
- 2.4. »Hjelmoverside«: den ydre struktur, som omfatter den øvre overflade af alle udvendige strukturer bortset fra vindspejl, A-stolper og strukturerne bagud for disse. Hjelmoversiden indbefatter således, men er ikke begrænset til, hjelm, skærme, forbræt, viskeraksel og vindspejlsrammens nederste del.
- 2.5. »Belastningsindeks for hoved (HPC)«: beregnes over et foreskrevet tidsrum ud fra den maksimale resulterende acceleration registreret under anslaget.
- 2.6. »Forrude«: køretøjets forreste glasparti, som opfylder alle de relevante krav i bilag I til direktiv 77/649/EØF ⁽¹⁾.
- 2.7. »Køretøjstype«: en køretøjsklasse, der med hensyn til partiet foran A-stolperne ikke frembyder væsentlige forskelle med hensyn til:
 - struktur
 - hoveddimensioner
 - de materialer, køretøjets ydre flader består af
 - komponenternes (indre eller ydre) placering i forhold til hinanden

i det omfang, de kan betragtes som havende en negativ indvirkning på resultaterne af de i dette direktiv foreskrevne slagprøver.

- 2.8. »Totalmasse«: maksimal teknisk tilladt totallast som oplyst af fabrikanten i henhold til punkt 2.8 i bilag I til direktiv 70/156/EØF.

3. BESTEMMELSER VEDRØRENDE PRØVER

- 3.1. Følgende prøver skal udføres, idet de grænseværdier, der er fastsat i punkt 3.1.3 og 3.1.4 dog kun tjener overvågningsformål.

- 3.1.1. Benattrap-kofanger: En af følgende to benattrapprøver beskrevet i 3.1.1.1 eller 3.1.1.2 skal udføres:

- 3.1.1.1. Underbenattrap-kofanger: Prøven 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.

- 3.1.1.2. Låratrap-kofanger: Prøven 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.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 77/649/EØF af 27. september 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende førerens synsfelt i motordrevne køretøjer (EFT L 267 af 19.10.1977 s. 1). Senest ændret ved Kommissionens direktiv 90/630/EØF (EFT L 341 af 6.12.1990, s. 20).

- 3.1.2. Barneattraphoved/lille voksenattraphoved-hjelmoverside: Prøven 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.
 - 3.1.3. Låratrap-hjelmforkant: Prøven udføres med en anslagshastighed på indtil 40 km/h. Den øjeblikkelige sum af anslagskræfterne må ikke være over 5,0 kN, og det bøjende moment, der påføres attrappen, skal registreres og relateres til referenceværdien 300 Nm.
 - 3.1.4. Voksenattraphoved-forrude: Prøven udføres med en anslagshastighed på 35 km/h under anvendelse af en attrap, der vejer 4,8 kg. Belastningsindekset for hoved (HPC) skal registreres og relateres til referenceværdien 1 000.
 - 3.2. Følgende prøver skal udføres.
 - 3.2.1. Benattrap-kofangerprøve: En af følgende to benattrap-prøver beskrevet i 3.2.1.1 eller 3.2.1.2 skal udføres:
 - 3.2.1.1. Underbenattrap-kofanger: Prøven udføres med en anslagshastighed på 40 km/h. Den maksimale dynamiske knæbøjningsvinkel må ikke overstige 15,0°, den maksimale forskydningsdeformation af knæet må ikke overstige 6,0 mm, og accelerationen, målt ved skinnebenets øvre ende, må ikke overstige 150 g.
 - 3.2.1.2. Låratrap-kofanger: Prøven udføres med en anslagshastighed på 40 km/h. Den øjeblikkelige sum af anslagskræfterne må ikke være over 5,0 kN, og attrappen må ikke påføres et bøjende moment på over 300 Nm.
 - 3.2.2. Barneattraphoved-hjelmoverside: Prøven udføres med en anslagshastighed på 40 km/h under anvendelse af en attrap, der vejer 2,5 kg. Belastningsindekset for hoved (HPC) må ikke overstige 1 000 for hele prøvningsområdet på hjelmen.
 - 3.2.3. Låratrap-hjelmforkant: Prøven udføres med en anslagshastighed på indtil 40 km/h. Den øjeblikkelige sum af anslagskræfterne må ikke være over 5,0 kN, og attrappen må ikke påføres et bøjende moment på over 300 Nm.
 - 3.2.4. Voksenattraphoved-hjelmoverside: Prøven udføres med en anslagshastighed på 40 km/h under anvendelse af en attrap, der vejer 4,8 kg. Belastningsindekset for hoved (HPC) må ikke overstige 1 000 for hele prøvningsområdet på hjelmen.
-

BILAG II

ADMINISTRATIVE BESTEMMELSER FOR TYPEGODKENDELSE

1. ANSØGNING OM EF-TYPEGODKENDELSE

- 1.1. Ansøgninger i henhold til artikel 3, stk. 4, i direktiv 70/156/EØF om EF-typegodkendelse af en køretøjstype, hvad angår beskyttelse af fodgængere, indgives af køretøjets fabrikant.
- 1.2. I tillæg 1 findes en model for oplysningsskemaet.
- 1.3. Et køretøj, som er repræsentativt for den køretøjstype, der søges godkendt, skal indleveres til den tekniske tjeneste, der forestår godkendelsesprøvningen.

2. MEDDELELSE AF EF-TYPEGODKENDELSE

- 2.1. Hvis de i bilag I nævnte prøver udføres i overensstemmelse med specifikationerne i dette bilag og med de tekniske bestemmelser, som er nævnt i nærværende direktivs artikel 3, meddeles der EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 1, og artikel 4, stk. 3, i direktiv 70/156/EØF.
- 2.2. En model for EF-typegodkendelsesattesten findes i tillæg 2.
- 2.3. Hver godkendt køretøjstype tildeles et nummer i henhold til bilag VII til direktiv 70/156/EØF. Den samme medlemsstat må ikke tildele en anden køretøjstype det samme nummer.
- 2.4. I tvivlstilfælde skal der ved efterprøvning af køretøjets overensstemmelse med prøvningsforskrifterne tages hensyn til alle oplysninger og prøvningsresultater, som forelægges af fabrikanten, og som kan tages i betragtning ved vurdering af den godkendelsesprøvning, som er foretaget af den godkendende myndighed.

3. ÆNDRING AF TYPE OG ÆNDRING AF GODKENDELSEN

- 3.1. Enhver ændring af køretøjet, som berører den almindelige form af køretøjets forparti, og som efter myndighedens skøn vil få mærkbar indvirkning på resultaterne af prøvningen, skal medføre gentagelse af prøven.
- 3.2. For ændring af en køretøjstype, der er godkendt i henhold til dette direktiv, finder bestemmelserne i artikel 5 i direktiv 70/156/EØF anvendelse.

4. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

- 4.1. Der skal træffes foranstaltninger til sikring af produktionens overensstemmelse efter forskrifterne i artikel 10 i direktiv 70/156/EØF.

Tillæg 1 til bilag II

Oplysningsskema nr. ... i henhold til bilag I til Rådets direktiv 70/156/EØF vedrørende EF-typegodkendelse af et køretøj hvad 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 denne størrelse. Eventuelle fotos skal være tilstrækkeligt detaljerede.

Hvis systemer, komponenter eller separate tekniske enheder omfatter elektronisk styrede funktioner, anføres relevante funktionsspecifikationer.

- 0. GENERELT
 - 0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse):
 - 0.2. Type og almindelig(e) handelsbetegnelse(r):
 - 0.3. Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet:
 - 0.3.1. Mærkets anbringelsessted:
 - 0.4. Køretøjets klasse:
 - 0.5. Fabrikantens navn og adresse:
 - 0.8. Adresse på samlefabrik(ker):
 - 1. KØRETØJETS ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER
 - 1.1. Fotografier og/eller tegninger af et repræsentativt køretøj:
 - 1.6. Motorens placering og arrangement:
 - 9. KARROSSERI
 - 9.1. Karrosseriets art:
 - 9.2. Materialer og konstruktion:
 - 9.23. Fodgængerbeskyttelse:

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 skal omfatte detaljer vedrørende alle installerede aktive beskyttelsessystemer.
-

Tillæg 2 til bilag II

MODEL

(største format: A4 (210 mm × 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 type køretøj / i henhold til direktiv / EF, senest ændret ved direktiv / EF

Typegodkendelse nr.:

Begrundelse for udvidelse:

AFSNIT I

- 0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse):
- 0.2. Type:
- 0.2.1. Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
- 0.3. Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet:
- 0.3.1. Mærkets anbringelsessted:
- 0.4. Køretøjets klasse:
- 0.5. Fabrikantens navn og adresse:
- 0.8. Navne og adresse på samlefabrik(ker):

AFSNIT II

1. Eventuelle supplerende oplysninger (se addendum)
2. Teknisk tjeneste, der forestår prøvningen:
3. Prøvningsrapportens dato:
4. Prøvningsrapportens nummer:
5. Eventuelle bemærkninger (se addendum)
6. Sted:
7. Dato:
8. Underskrift:
9. Indholdsfortegnelsen til den informationspakke, der er indgivet til den godkendende myndighed, og som kan fås ved henvendelse dertil, er vedlagt.

⁽¹⁾ Det ikke gældende overstreges.

Addendum til EF-typegodkendelsesattest nr. om EF-typegodkendelse af et køretøj hvad angår
direktiv/..... /EF, senest ændret ved direktiv/...../EF

1. Supplerende 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. Forhjulstræk/baghjulstræk ⁽¹⁾

1.4. Masse af det køretøj, som er indleveret til prøvning:

På foraksel:

På bagaksel:

Total:

1.5. Prøvningsresultater i henhold til punkt 3.1/3.2 i bilag I (det ikke gældende overstreges):

1.5.1. Prøvning i henhold til bilag I, punkt 3.1:

Prøve	Registreret værdi		Bestået/ikke bestået ⁽¹⁾
Underbenattrap-kofanger (hvis udført)	Bøjningsvinkel	grader	
	forskydningsdeformation	mm	
	Acceleration ved skinnebenets øvre ende	g	
Låratrap-hjelmforkant	Sum af anslagskræfter	kN	⁽²⁾
	Bøjende moment	Nm	⁽²⁾
Låratrap-kofanger (hvis udført)	Sum af anslagskræfter	kN	
	Bøjende moment	Nm	
Barneattraphoved/lille voksenattraphoved (3,5 kg)-hjelmoverside	HPC-værdier i zone A (mindst 12 værdier)		
	HPC-værdier i zone B (mindst 6 værdier)		
Voksenattraphoved (4,8 kg)-forrude	HPC-værdier (mindst 5 værdier)		⁽²⁾

⁽¹⁾ I henhold til de i bilag I, punkt 3.1, til 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 angivne værdier.

⁽²⁾ Kun til overvågningsformål.

⁽¹⁾ Det ikke gældende overstreges.

1.5.2. Prøvning i henhold til bilag I, punkt 3.2:

Prøve	Registreret værdi		Bestået/ikke bestået ⁽¹⁾
Underbenattrap-kofanger (hvis udført)	Bøjningsvinkel	grader	
	Forskydningsdeformation	mm	
	Acceleration ved skinnebenets øvre ende	g	
Låratrap-hjelmforkant	Sum af anslagskræfter	kN	
	Bøjende moment	Nm	
Låratrap-kofanger (hvis udført)	Sum af anslagskræfter	kN	
	Bøjende moment	Nm	
Barneattraphoved (2,5 kg)-hjelmoverside	HPC-værdier (mindst 9 værdier)		
Barneattraphoved (4,8 kg)-hjelmoverside	HPC-værdier (mindst 9 værdier)		

⁽¹⁾ I henhold til de i bilag I, punkt 3.2, til direktiv 2003/102/EF angivne værdier.

1.6. Bemærkninger: (f.eks.: gælder for venstrestyrede og højrestyrede køretøjer)

.....
