

## I

(Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse er obligatorisk)

## FORORDNINGER

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 78/2009

af 14. januar 2009

**om typegodkendelse af motorkøretøjer med henblik på beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter og om ændring af direktiv 2007/46/EF og ophævelse af direktiv 2003/102/EF og direktiv 2005/66/EF**

(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,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251 <sup>(2)</sup>,

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 2007/46/EF af 5. september 2007 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) <sup>(3)</sup>. Med henblik på at nå de i denne forordnings betragtning 1 omhandlede mål bør bilag I, III, IV, VI og XI til direktiv 2007/46/EF ændres.

- (3) Erfaringerne viser, at lovgivning vedrørende motorkøretøjer ofte har 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, eftersom der ikke vil være behov for gennemførelse i national lovgivning. 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 <sup>(4)</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/66/EF af 26. oktober 2005 om anvendelsen af systemer til frontal beskyttelse på motorkøretøjer <sup>(5)</sup>, 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 denne forordning. Dette indebærer, at medlemsstaterne ophæver gennemførelseslovgivningen i forbindelse med de ophævede direktiver.

<sup>(1)</sup> EUT C 211 af 19.8.2008, s. 9.

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 18.6.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 16.12.2008.

<sup>(3)</sup> EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

<sup>(4)</sup> EUT L 321 af 6.12.2003, s. 15.

<sup>(5)</sup> EUT L 309 af 25.11.2005, s. 37.

- (4) Kravene i den anden fase af gennemførelsen af direktiv 2003/102/EF har vist sig ikke at være gennemførlige. I denne forbindelse skal Kommissionen i henhold til artikel 5 i det pågældende direktiv fremlægge de nødvendige forslag for at løse problemer med disse kravs 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 beskyttelse af fodgængere kan forbedres betydeligt ved at kræve en kombination af passive og aktive foranstaltninger, som giver et højere beskyttelsesniveau end de tidligere bestemmelser. Især viser undersøgelsen, at det aktive sikkerhedssystem »bremseassistent«, kombineret med ændringer af kravene til passiv sikkerhed i betydelig grad vil øge beskyttelsesniveauet for fodgængere. Det er derfor hensigtsmæssigt at indføre bestemmelser om obligatorisk montering af bremseassistentssystemer i motorkøretøjer. Dette bør dog ikke erstatte, men snarere supplere passive sikkerhedssystemer, der sikrer et højt sikkerhedsniveau.
- (6) Køretøjer udstyret med kollisionforebyggende systemer kan fritages fra visse krav i denne forordning, hvis de er i stand til at forebygge kollisioner med fodgængere snarere end blot at reducere virkningerne af sådanne kollisioner. Kommissionen kan efter en vurdering af, om anvendelsen af denne form for teknologi effektivt kan forebygge kollisioner med fodgængere og andre bløde trafikanter, forelægge forslag til ændring af denne forordning for at tage hensyn til anvendelsen af kollisionforebyggende systemer.
- (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 begrænset overgangsperiode, på køretøjer i klasse M<sub>1</sub> og N<sub>1</sub>, der overstiger denne grænse.
- (8) For at forbedre beskyttelsen af fodgængere på det tidligst mulige stadium, 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 <sup>(1)</sup>.
- (10) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til på baggrund af overvågningsresultaterne at vedtage tekniske bestemmelser for anvendelse af prøvningskravene og gennemførelsesforanstaltninger. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, herunder ved at supplere den med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (11) For at sikre en gnidningsløs overgang fra bestemmelserne i direktiv 2003/102/EF og 2005/66/EF til denne forordning bør anvendelsen af forordningen udskydes til efter en vis periode efter dens ikrafttræden.
- (12) Målet for denne forordning, nemlig gennemførelsen af det indre marked ved indførelse af fælles tekniske krav vedrørende fodgængerbeskyttelse, kan ikke i tilstrækkelig grad nås af medlemsstaterne og kan derfor på grund af omfanget af den påkrævede indsats 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 dette mål —

## UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

## KAPITEL I

## INDHOLD, ANVENDELSESOMRÅDE OG DEFINITIONER

## Artikel 1

**Genstand**

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

## Artikel 2

**Anvendelsesområde**

1. Denne forordning finder anvendelse på:

- a) motorkøretøjer i klasse M<sub>1</sub>, som defineret i artikel 3, stk. 11, i direktiv 2007/46/EF og i bilag II, del A, punkt 1, til nævnte direktiv, med forbehold af nærværende artikels stk. 2
- b) motorkøretøjer i klasse N<sub>1</sub>, som defineret i artikel 3, stk. 11, i direktiv 2007/46/EF og i bilag II, del A, punkt 2, til nævnte direktiv, med forbehold af nærværende artikels stk. 2.

<sup>(1)</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

c) systemer til frontal beskyttelse, som er monteret som originaludstyr på de køretøjer, der henvises til i litra a) eller b), eller som leveres som separate tekniske enheder til montering på sådanne køretøjer.

2. Punkt 2 og 3 i bilag I til denne forordning finder ikke anvendelse på:

- a) køretøjer i klasse  $N_1$  og
- b) køretøjer i klasse  $M_1$  afledt af klasse  $N_1$  med en totalmasse på over 2 500 kg,

hvis førerens position, »R-punktet«, enten befinder sig foran forakslen eller højst 1 100 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«: en funktion i bremsesystemet, der ud fra førerens særlige bremsekraft kan afgøre, om der er tale om en nødopbremsning og under sådanne omstændigheder:
  - a) hjælpe køretøjets fører ved at sikre de bedst mulige bremseforhold eller
  - b) være tilstrækkeligt til at igangsætte det blokeringsfri bremsesystem
- 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; det omfatter ikke et eventuelt system til frontal beskyttelse
- 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 køretøjets lygter, hører ikke ind under denne definition
- 5) »totalmasse«: maksimal teknisk tilladt totalmasse som oplyst af fabrikanten i henhold til punkt 2.8 i bilag I til direktiv 2007/46/EF
- 6) »køretøjer i klasse  $N_1$  afledt af klasse  $M_1$ «: køretøjer i klasse  $N_1$ , som med hensyn til partiet foran A-stolperne har samme generelle struktur og form som et forinden eksisterende køretøj tilhørende klasse  $M_1$

7) »køretøjer i klasse  $M_1$  afledt af klasse  $N_1$ «: køretøjer i klasse  $M_1$ , som med hensyn til partiet foran A-stolperne har samme generelle struktur og form som et tidligere eksisterende køretøj tilhørende klasse  $N_1$ .

## KAPITEL II

### FABRIKANTENS FORPLIGTELSE

#### Artikel 4

#### Tekniske krav

1. I overensstemmelse med artikel 9 sikrer fabrikkerne, at køretøjer, der markedsføres, er udstyret med et typegodkendt bremseassistentsystem, som er i overensstemmelse med kravene i punkt 4 i bilag I, og at sådanne køretøjer overholder kravene i punkt 2 eller 3 i bilag I.

2. I overensstemmelse med artikel 10 sikrer fabrikkerne, at systemer til frontal beskyttelse, som er monteret som originaludstyr på markedsførte køretøjer eller leveres som separate tekniske enheder, opfylder kravene i punkt 5 og 6 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 kontrollere, at enhver aktiv sikkerhedsanordning monteret i køretøjet fungerer.

4. For så vidt angår systemer til frontal beskyttelse, der skal leveres som separate tekniske enheder, giver fabrikkerne de godkendende myndigheder de relevante oplysninger om specifikationer og prøvningsbetingelser for systemet til frontal beskyttelse.

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, samt 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, herunder ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 40, stk. 2, i direktiv 2007/46/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 typebetegnelse. Fabrikanten træffer foranstaltninger med hensyn til den efterfølgende obligatoriske påførsel af EF-typegodkendelsesmærket.

### KAPITEL III

#### FORPLIGTELSE 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 2007/46/EF.

2. I punkt 3 under det pågældende godkendelsesnummer anvendes et af følgende bogstaver:

a) Ved godkendelse af køretøjer for så vidt angår beskyttelse af fodgængere:

— »A«, hvis køretøjet opfylder kravene i punkt 2 i bilag I

— »B«, hvis køretøjet opfylder kravene i punkt 3 i bilag I.

b) Ved godkendelse af et køretøj for så vidt angår montering på køretøjet af et system til frontal beskyttelse eller ved godkendelse af et system til frontal beskyttelse, der skal leveres som en separat teknisk enhed:

— »A«, hvis systemet til frontal beskyttelse opfylder kravene i punkt 5 i bilag I, hvad angår anvendelsen af punkt 5.1.1.1, 5.1.2.1, 5.2 og 5.3 i samme bilag

— »B«, hvis systemet til frontal beskyttelse opfylder kravene i punkt 5 i bilag I, hvad angår anvendelsen af punkt 5.1.1.2, 5.1.2.1, 5.2 og 5.3 i samme bilag

— »X«, hvis systemet til frontal beskyttelse opfylder kravene i punkt 5 i bilag I, hvad angår anvendelsen af punkt 5.1.1.3, 5.1.2.2, 5.2 og 5.3 i samme bilag.

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

4. 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, der skal leveres som separat teknisk enhed.

##### Artikel 7

#### EF-typegodkendelsesmærke

Ethvert system til frontal beskyttelse, der er godkendt i overensstemmelse med denne forordning i henhold til typegodkendelsen af en køretøjstype for så vidt angår montering på køretøjet af et system til frontal beskyttelse eller typegodkendelsen af systemer til frontal beskyttelse, der skal leveres som separate tekniske enheder skal opfylde kravene i denne forordning og tildeles og derefter forsynes med et godkendelsesmærke, der er fastsat i overensstemmelse med bestemmelserne 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 2007/46/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 16, stk. 2, 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 M<sub>1</sub>, som ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 4 i bilag I
- b) klasse M<sub>1</sub> med en totalmasse på højst 2 500 kg, som ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 2 eller 3 i bilag I
- c) klasse N<sub>1</sub> afledt af M<sub>1</sub> og med en totalmasse på højst 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 den 24. februar 2011 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 2007/46/EF og forbyde registrering, salg og ibrugtagning af følgende nye køretøjer, der ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 4 i bilag I til denne forordning:

- a) køretøjer i klasse M<sub>1</sub>
- b) køretøjer i klasse N<sub>1</sub> afledt af klasse M<sub>1</sub> og med en totalmasse på højst 2 500 kg.

3. Med virkning fra den 24. februar 2013 skal de nationale myndigheder af grunde, der vedrører fodgængerbeskyttelse, nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse for følgende nye køretøjstyper:

- a) klasse M<sub>1</sub> med en totalmasse på højst 2 500 kg, som ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 3 i bilag I
- b) klasse N<sub>1</sub> afledt af M<sub>1</sub> og med en totalmasse på højst 2 500 kg, som ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 3 i bilag I.

4. Med virkning fra den 31. december 2012 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 2007/46/EF, og forbyde registrering, salg og ibrugtagning af følgende nye køretøjer, hvis de ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 2 eller 3 i bilag I til denne forordning:

- a) køretøjer i klasse M<sub>1</sub> med en totalmasse på højst 2 500 kg
- b) køretøjer i klasse N<sub>1</sub> afledt af klasse M<sub>1</sub> og med en totalmasse på højst 2 500 kg.

5. Med virkning fra den 24. februar 2015 skal de nationale myndigheder af grunde, der vedrører fodgængerbeskyttelse, nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse for følgende nye køretøjstyper:

- a) klasse M<sub>1</sub> med en totalmasse på over 2 500 kg, som ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 3 i bilag I
- b) klasse N<sub>1</sub>, som ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 3 og 4 i bilag I.

6. Med virkning fra den 24. august 2015 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 2007/46/EF og forbyde registrering, salg og ibrugtagning af nye køretøjer i klasse N<sub>1</sub>, som ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 4 i bilag I til denne forordning.

7. Med virkning fra den 24. februar 2018 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 2007/46/EF og forbyde registrering, salg og ibrugtagning af følgende nye køretøjer:

- a) køretøjer i klasse M<sub>1</sub> med en totalmasse på højst 2 500 kg, som ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 3 i bilag I til denne forordning
- b) køretøjer i klasse N<sub>1</sub> afledt af M<sub>1</sub> og med en totalmasse på højst 2 500 kg, som ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 3 i bilag I til denne forordning.

8. Med virkning fra den 24. august 2019 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 2007/46/EF og forbyde registrering, salg og ibrugtagning af følgende nye køretøjer:

- a) køretøjer i klasse M<sub>1</sub> med en totalmasse på over 2 500 kg, som ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 3 i bilag I til denne forordning
- b) køretøjer i klasse N<sub>1</sub>, som ikke overholder de tekniske bestemmelser i punkt 3 i bilag I til denne forordning.

9. Uden at dette foregriber denne artikels stk. 1-8 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 national typegodkendelse for en ny køretøjstype for så vidt angår montering af et system til frontal beskyttelse eller EF-typegodkendelse for separate tekniske enheder i en ny type system til frontal beskyttelse, 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 2007/46/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 2007/46/EF.

### Artikel 11

#### Kollisionsforebyggende systemer

1. På grundlag af en vurdering forelagt af Kommissionen kan køretøjer udstyret med kollisionsforebyggende systemer fritages fra 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 forelægger en sådan vurdering, eventuelt ledsaget af forslag om ændring af denne forordning, for Europa-Parlamentet og Rådet.
- Alle foreslåede foranstaltninger skal sikre beskyttelsesniveauer, der med hensyn til reel effektivitet mindst svarer til beskyttelsesniveauerne i punkt 2 og 3 i bilag I.

### 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 den 24. februar 2014.
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 forskriftsproceduren med kontrol i artikel 40, stk. 2, i direktiv 2007/46/EF.

3. Kommissionen, der handler på grundlag af relevante oplysninger fra de godkendende myndigheder og interesserede parter og på grundlag af uafhængige undersøgelser, overvåger den tekniske udvikling vedrørende øgede krav til passiv sikkerhed, bremseassistentsystemer og andre aktive sikkerhedsteknologier, som kan forbedre sikkerheden for bløde trafikanter.

4. Senest den 24. februar 2014 vurderer Kommissionen gennemførligheden og anvendelsen af sådanne øgede krav til passiv sikkerhed. Den vurderer, hvorvidt denne forordning fungerer efter hensigten for så vidt angår anvendelsen og virkningen af bremseassistentsystemet og andre aktive sikkerhedsteknologier.

5. Kommissionen 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 bestemmelser om sanktioner i tilfælde af fabrikanter 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 bestemmelser til Kommissionen senest den 24. august 2010 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

#### Ændringer af direktiv 2007/46/EF

Direktiv 2007/46/EF ændres som angivet i bilag V til denne forordning.

*Artikel 15***Ophævelse**

Direktiv 2003/102/EF og direktiv 2005/66/EF ophæves med virkning fra den dato, som er angivet i denne forordnings artikel 16, stk. 2.

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

*Artikel 16***Ikrafttræden**

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

Den finder anvendelse fra den 24. november 2009, bortset fra artikel 4, stk. 6, og artikel 9, stk. 9, som finder anvendelse fra ikrafttrædelsesdatoen, og artikel 9, stk. 2-8, som finder anvendelse fra de deri fastsatte datoer.

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

Udfærdiget i Strasbourg, den 14. januar 2009.

*På Europa-Parlamentets vegne*

H.-G. PÖTTERING

*Formand*

*På Rådets vegne*

A. VONDRA

*Formand*

## LISTE OVER BILAG

- Bilag I Tekniske bestemmelser for prøvning af køretøjer og systemer til frontal beskyttelse
- Bilag II Modeller af oplysningsskemaer, som fabrikanten skal indsende
- Del 1 Oplysningsskema vedrørende EF-typegodkendelse af et køretøj for så vidt angår fodgængerbeskyttelse
  - Del 2 Oplysningsskema vedrørende EF-typegodkendelse af en køretøjstype for så vidt angår montering på køretøjet af et system til frontal beskyttelse
  - Del 3 Oplysningsskema vedrørende EF-typegodkendelse af systemer til frontal beskyttelse, der skal leveres som separate tekniske enheder
- 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, der skal leveres som separat teknisk enhed
- Bilag IV EF-typegodkendelsesmærke
- Tillæg Eksempel på EF-typegodkendelsesmærke
- Bilag V Ændringer af direktiv 2007/46/EF



## BILAG I

**Tekniske bestemmelser for prøvning af køretøjer og systemer til frontal beskyttelse**

1. I dette bilag forstås ved:
- 1.1. »hjelmforkant«: den forreste del af den øverste, yderste struktur bestående af motorhjelms 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. »hjelmoerside«: 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 af 27. september 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende førerens synsfelt i motordrevne køretøjer <sup>(1)</sup>
- 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 resultatanten af de registrerede accelerometer-værdier som maksimum (afhængigt af  $t_1$  og  $t_2$ ) af ligningen:

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

I denne formel er »a« 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 maksimumsværdien ses bort fra de værdier af HPC, for hvilke tidsintervallet ( $t_2 - t_1$ ) er større end 15 ms

(1) EFT L 267 af 19.10.1977, s. 1.

- 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°, 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 indtil 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.
- Denne prøvning udføres kun til overvågningsformål, og resultaterne registreres fuldt ud.
- 2.3. Barnehovedattrap/lille voksehovedattrap 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. Voksehovedattrap 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°, 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 attrappen må ikke påføres et bøjende moment på over 510 Nm.

3.2. Låratrap mod hjelmforkant:

Prøven 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. En af følgende prøvninger i punkt 5.1.1 eller 5.1.2 skal udføres:

5.1.1. Underbenattrap mod system til frontal beskyttelse:

Alle prøvninger udføres med en anslagshastighed på 40 km/h.

5.1.1.1. For så vidt angår systemer til frontal beskyttelse til køretøjer, der opfylder kravene i punkt 2, må den maksimale dynamiske knæbøjningsvinkel 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.

5.1.1.2. For så vidt angår systemer til frontal beskyttelse til køretøjer, der opfylder kravene i punkt 3, må den maksimale dynamiske knæbøjningsvinkel ikke overstige 19,0°, den maksimale forskydningsdeformation af knæet må ikke overstige 6,0 mm, og accelerationen, målt ved skinnebenets øvre ende, må ikke overstige 170 g.

5.1.1.3. For så vidt angår systemer til frontal beskyttelse, godkendt til montering på køretøjer, der ikke overholder hverken punkt 2 eller punkt 3, kan prøvningskravene i punkt 5.1.1.1 og 5.1.1.2 erstattes af prøvningskravene enten i punkt 5.1.1.3.1 eller punkt 5.1.1.3.2.

5.1.1.3.1. Den maksimale dynamiske knæbøjningsvinkel må ikke overstige 24,0°, den maksimale forskydningsdeformation af knæet må ikke overstige 7,5 mm, og accelerationen, målt ved skinnebenets øvre ende, må ikke overstige 215 g.

5.1.1.3.2. Der udføres et sæt prøvninger på køretøjet, bestående af en prøvning med og en prøvning uden påmonteret frontalbeskyttelsessystem. Hvert prøvnings sæt udføres på ækvivalente steder efter aftale med de pågældende godkendende myndigheder. 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. Låratrap mod system til frontal beskyttelse:
- Alle prøvninger udføres med en anslagshastighed på 40 km/h.
- 5.1.2.1. Den øjeblikkelige sum af anslagskræfterne må ikke være over 7,5 kN, og attrappen må ikke påføres et bøjende moment på over 510 Nm.
- 5.1.2.2. For så vidt angår systemer til frontal beskyttelse, godkendt til montering på køretøjer, der ikke overholder hverken punkt 2 eller punkt 3, kan prøvningskravene i punkt 5.1.2.1 erstattes af prøvningskravene enten i punkt 5.1.2.2.1 eller punkt 5.1.2.2.2.
- 5.1.2.2.1. Den øjeblikkelige sum af anslagskræfterne må ikke overstige 9,4 kN, og attrappen må ikke påføres et bøjende moment på over 640 Nm.
- 5.1.2.2.2. Der udføres et sæt prøvninger på køretøjet, bestående af en prøvning med og en prøvning uden påmonteret frontalbeskyttelsessystem. Hvert prøvnings sæt udføres på ækvivalente steder efter aftale med de pågældende godkendende myndigheder. 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. 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.
- 5.3. Barnehovedattrap/lille voksenhovedattrap 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 som en del af udstyret på nye køretøjer som for systemer til frontal beskyttelse, der skal leveres 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 istedet 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 EF-typegodkendelse af et køretøj for så vidt angår fodgængerbeskyttelse

Del 2

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

Del 3

Oplysningsskema vedrørende EF-typegodkendelse af systemer til frontal beskyttelse, der skal leveres 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, skal der forelægges relevante oplysninger vedrørende ydelsen.

## 0. ALMINDELIGE BESTEMMELSER

0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse):

0.2. Type:

0.2.1. Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):

0.3. Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet <sup>(b)</sup> <sup>(1)</sup>

0.3.1. Mærkets anbringelsessted:

0.4. Køretøjets klasse (-):

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 arrangement:

## 9. KARROSSERI

9.1. Karrosseriets art:

9.2. Materialer og konstruktion:

9.2.3. Fodgængerbeskyttelse

9.2.3.1. 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.

## DEL 2

## MODEL

**Oplysningsskema nr. ... vedrørende 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, skal det oplyses, hvordan disse fungerer.

0. ALMINDELIGE BESTEMMELSER
  - 0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse):
  - 0.2. Type:
    - 0.2.1. Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):
  - 0.3. Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet <sup>(b)</sup> <sup>(1)</sup>:
    - 0.3.1. Mærkets anbringelsessted:
  - 0.4. Køretøjets klasse <sup>(c)</sup>:
  - 0.5. Fabrikantens navn og adresse:
  - 0.7. EF-godkendelsesmærkets placering og fastgørelsesmåde:
  - 0.8. Navn og adresse på samlefabrik(ker):
  - 0.9. Navn og adresse på fabrikantens befuldmægtigede 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:
    - 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, kølegitter, 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 førnævnte dele ikke er farlige, kan de af dokumentationshensyn erstattes af fotografier, der om nødvendigt kan være ledsaget af målangivelser og/eller en beskrivelse:
- 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 systemer til frontal beskyttelse, der skal leveres som separate tekniske enheder**

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, skal det oplyses, 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:
  - 0.8. Navn og adresse(r) på samlefabrik(ker):
  - 0.9. Navn og adresse på fabrikantens befuldmægtigede repræsentant (i givet fald):
- 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:

<sup>(b)</sup> 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??).

<sup>(c)</sup> Klassificeret i overensstemmelse med definitionerne i del A i bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer («Rammedirektiv») (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

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

*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, der skal leveres som separat teknisk enhed

DEL 1

**MODEL****største format: A4 (210 × 297 mm)**

EF-TYPEGODKENDELSESATTEST

Den EF-typegodkendende myndigheds stempel

Meddelelse vedrørende:

- EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>
- udvidelse af EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>
- afslag på EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>
- inddragelse af EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>

for en køretøjstype for så vidt angår fodgængerbeskyttelse

i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009 af 14. januar 2009 gennemført ved ...

senest ændret ved forordning (EF) nr. .../... <sup>(2)</sup>,

EF-typegodkendelsesnummer:

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 <sup>(3)</sup>:
  - 0.3.1. Mærkets anbringelsessted:
- 0.4. Køretøjets klasse <sup>(4)</sup>:
- 0.5. Fabrikantens navn og adresse:
- 0.8. Navne og adresse på samlefabrik(ker):
- 0.9. Navn og adresse på fabrikantens repræsentant (i givet fald):

## AFSNIT II

1. Eventuelle supplerende oplysninger (se addendum)
2. Teknisk tjeneste, der forestår prøvningerne:
3. Prøvningsrapportens dato:
4. Prøvningsrapportens nummer:

<sup>(1)</sup> Det ikke-gældende overstreges.

<sup>(2)</sup> Indsæt nummer på ændringsforordningen.

<sup>(3)</sup> 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??).

<sup>(4)</sup> Klassificeret i overensstemmelse med definitionerne i del A i bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer («Rammedirektiv») (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

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. 78/2009

1. Supplerende oplysninger
- 1.1. Kort beskrivelse af køretøjstypen med hensyn til konstruktion, dimensioner, linjer og materialesammensætning:
- 1.2. Motorens placering: front/hæk/center <sup>(1)</sup>
- 1.3. Træk: forhjulstræk/baghjulstræk <sup>(1)</sup>
- 1.4. Masse af det køretøj, som er indleveret til prøvning (som defineret i punkt 1.7 i bilag I til forordning (EF) nr. 78/2009):
- På foraksel:
  - På bagaksel:
  - Total:
- 1.5. Prøvningsresultater i henhold til kravene i bilag I til forordning (EF) nr 78/2009:
- 1.5.1. Punkt 2-prøvningsresultater:

Prøvning	Registreret værdi		Bestået/ikke bestået <sup>(1)</sup>
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	<sup>(2)</sup>
	Bøjningsmoment	..... Nm	<sup>(2)</sup>
Barneatmosphoved/lille voksenatmosphoved (3,5 kg) mod hjelmoverside	HPC-værdier i område A (12 resultater <sup>(3)</sup> )		
	HPC-værdier i område B (6 resultater <sup>(3)</sup> )		
Voksenatmosphoved (4,8 kg) mod forrude	HPC-værdier (5 resultater <sup>(3)</sup> )		<sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> I henhold til de værdier, der er angivet i bilag I, punkt 2, i forordning (EF) nr. 78/2009.

<sup>(2)</sup> Kun til overvågningsformål.

<sup>(3)</sup> I henhold til Kommissionens [gennemførelseslovgivning].

<sup>(1)</sup> Det ikke-gældende overstreges.

## 1.5.2. Punkt 3-prøvningsresultater:

Prøvning	Registreret værdi		Bestået/ikke bestået <sup>(1)</sup>
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	<sup>(2)</sup>
	Bøjningsmoment	..... Nm	<sup>(2)</sup>
Barneatmosphoved/lille voksenatmosphoved (3,5 kg) mod hjelmoverside	HPC-værdier (9 resultater <sup>(3)</sup> )		
Voksenatmosphoved (4,5 kg) mod hjelmoverside	HPC-værdier (9 resultater <sup>(3)</sup> )		

<sup>(1)</sup> I henhold til de værdier, der er angivet i bilag I, punkt 2, i forordning (EF) nr. 78/2009.

<sup>(2)</sup> Kun til overvågningsformål.

<sup>(3)</sup> I henhold til Kommissionens [gennemførelseslovgivning].

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

## 1.5.3. Punkt 4-krav:

Nærmere oplysninger om bremseassistent-system <sup>(1)</sup>	
Bemærkninger <sup>(2)</sup> :	

<sup>(1)</sup> Angiv nærmere oplysninger om funktionsmåde.  
<sup>(2)</sup> Nærmere oplysninger om de prøvninger, der er udført for at kontrollere systemet.

DEL 2

## MODEL

største format: A4 (210 × 297 mm)

EF-TYPEGODKENDELSESATTEST

Den EF-typegodkendende myndigheds stempel

Meddelelse vedrørende:

- EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>
- udvidelse af EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>
- afslag på EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>
- inddragelse af EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>

af en køretøjstype for så vidt angår montering på køretøjet af et system til frontal beskyttelse

i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009 af 14. januar 2009 gennemført ved ...

senest ændret ved forordning (EF) nr. .../... <sup>(2)</sup>,

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 <sup>(3)</sup>:
  - 0.3.1. Mærkets anbringelsessted:
- 0.4. Køretøjets klasse <sup>(4)</sup>:
- 0.5. Fabrikantens navn og adresse:
- 0.7. EF-godkendelsesmærkets placering og fastgørelsesmåde.
- 0.8. Adresse på samlefabrik(ker):
- 0.9. Navn og adresse på fabrikantens repræsentant (i givet fald):

<sup>(1)</sup> Det ikke-gældende overstreges.

<sup>(2)</sup> Indsæt nummer på ændringsforordningen.

<sup>(3)</sup> 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??).

<sup>(4)</sup> Klassificeret i overensstemmelse med definitionerne i del A i bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (»Rammedirektiv«) (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

## 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. ... vedrørende typegodkendelse af et køretøj for så vidt angår montering på køretøjet af et system til frontal beskyttelse i henhold til forordning (EF) nr. 78/2009

1. Eventuelle supplerende oplysninger:
2. Bemærkninger:
3. Prøvningsresultater i henhold til kravene i punkt 5 i bilag I til forordning (EF) nr. 78/2009

Prøvning	Registrerede værdier		Bestået/ikke bestået
Underbensattrap mod frontalbeskyttelsessystem — 3 prøvningspositioner (hvis udført)	Bøjningsvinkel	..... grader	
	Forskydnings-deformation	..... 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 × 297 mm)**

EF-TYPEGODKENDELSESATTEST

Den EF-typegodkendende myndigheds stempel

Meddelelse vedrørende:

- EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>
- udvidelse af EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>
- afslag på EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>
- inddragelse af EF-typegodkendelse <sup>(1)</sup>

af en type system til frontal beskyttelse, der skal leveres som separat teknisk enhed

i henhold til forordning (EF) nr. 78/2009 af 14. januar 2009 gennemført ved ...

senest ændret ved forordning (EF) nr. .../... <sup>(2)</sup>,

EF-typegodkendelsesnummer:

Årsag til udvidelse:

## AFSNIT I

- 0.1. Fabriksmærke (firmabetegnelse):
- 0.2. Type:
- 0.3. Typeidentifikationsmærker, som er anført på systemet til frontal beskyttelse <sup>(3)</sup>:
  - 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):
- 0.9. Navn og adresse på fabrikantens befuldmægtigede repræsentant (i givet fald):

## AFSNIT II

1. Yderligere oplysninger: Se addendum
2. Teknisk tjeneste, der forestår prøvningerne:
3. Prøvningsrapportens dato:

<sup>(1)</sup> Det ikke-gældende overstreges.

<sup>(2)</sup> Indsæt nummer på ændringsforordningen.

<sup>(3)</sup> 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??).

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, der skal leveres som separat teknisk enhed i henhold til forordning (EF) nr. 78/2009

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. 78/2009

Prøvning	Registrerede værdier		Bestået/ikke bestået
Underbensattrap mod frontalbeskyttelsessystem — 3 prøvningspositioner (hvis udført)	Bøjningsvinkel	..... grader .....	
	Forskydnings-deformation	..... 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	
Barneatraphoved/lille voksenatraphoved (3,5 kg) mod system til frontal beskyttelse	HPC-værdier (mindst 3 værdier)		

## BILAG IV

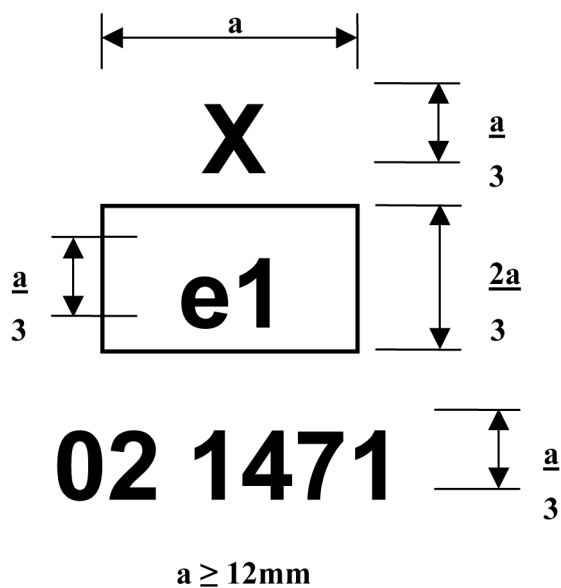
## EF-TYPEGODKENDELSESMÆRKE

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 Slovakiet
    - 29 for Estland
    - 32 for Letland
    - 34 for Bulgarien
    - 36 for Litauen
    - 49 for Cypern
    - 50 for Malta
  - 1.2. I nærheden af rektanget »basisgodkendelsens nummer« — som udgør del 4 af typegodkendelsesnummeret omhandlet i bilag VII til direktiv 2007/46/EF — med to foranstillede cifre, der er løbenummeret på den seneste væsentlige tekniske ændring af denne forordning på den dag, da EF-typegodkendelse meddeltes. Løbenummeret på denne forordning er 02.
  - 1.3. Følgende bogstaver placeres oven over rektanget:
    - 1.3.1. »A« angiver, at godkendelsen af systemet til frontal beskyttelse er givet i overensstemmelse med kravene i punkt 5.1.1.1 i bilag I, og at det er egnet til køretøjer, der overholder bestemmelserne i punkt 2 i bilag I.
    - 1.3.2. »B« angiver, at godkendelsen af systemet til frontal beskyttelse er givet i overensstemmelse med kravene i punkt 5.1.1.2 i bilag I, og at det er egnet til køretøjer, der overholder bestemmelserne i punkt 3 i bilag I.

- 1.3.3. »X« angiver, at godkendelsen af systemet til frontal beskyttelse er givet ud fra den betragtning, som for så vidt angår benattningsprøven er tilladt i henhold til punkt 5.1.1.3 eller 5.1.2.2 i bilag I, og at det kun er egnet til køretøjer, der ikke overholder enten punkt 2 eller 3 i bilag I.
  - 1.4. EF-godkendelsesmærket skal være let læseligt, må ikke kunne fjernes, og det skal være synligt monteret på køretøjet.
  - 1.5. I tillægget er der vist et eksempel på et godkendelsesmærke.
-

## Tillæg

## Eksempel på EF-typegodkendelsesmærke



Anordningen med ovenstående EF-typegodkendelsesmærke er et system til frontal beskyttelse, typegodkendt i Tyskland (e1) i henhold til denne forordning (02) under basisgodkendelsesnummeret 1471.

Bogstavet »X« angiver, at godkendelsen af systemet til frontal beskyttelse er givet ud fra den betragtning, som for så vidt angår benatprøven er tilladt i henhold til enten punkt 5.1.1.2 eller 5.1.2.2 i bilag I.

## BILAG V

## Ændringer af direktiv 2007/46/EF

I direktiv 2007/46/EF foretages følgende ændringer:

1) Bilag I, punkt 9.24, affattes således:

»9.24. Systemer 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, kølegitter, 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). Er der ikke tale om kritiske dele, 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:«.

2) Bilag III, del I, litra A, punkt 9.24, affattes således:

»9.24. Systemer til frontal beskyttelse

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

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

3) I bilag IV foretages følgende ændringer:

a) I del I:

i) Punkt 58 affattes således:

»58. Fodgænger beskyttelse	Forordning (EF) nr. 78/2009	L 35 af 4.2.2009, s. 1	X			X«						
----------------------------	-----------------------------	------------------------	---	--	--	----	--	--	--	--	--	--

ii) Fodnote 7 udgår.

iii) Del I, punkt 60, udgår.

b) I tillægget:

i) Punkt 58 affattes således:

»58.	Fodgængerbeskyttelse	Forordning (EF) nr. 78/2009	L 35 af 4.2.2009, s. 1	N/A (*)
------	----------------------	-----------------------------	------------------------	---------

(\*) Systemer til frontal beskyttelse, der leveres sammen med køretøjet, skal overholde kravene i forordning (EF) nr. 78/2009, udstyres med et typegodkendelsesnummer og mærkes i overensstemmelse hermed.»

ii) Punkt 60 udgår.

4) I bilag VI foretages følgende ændringer i tillægget:

a) Punkt 58 affattes således:

»58.	Fodgængerbeskyttelse	Forordning (EF) nr. 78/2009«		
------	----------------------	------------------------------	--	--

b) Punkt 60 udgår.

5) I bilag XI foretages følgende ændringer:

a) I tillæg 1:

i) Punkt 58 affattes således:

»58.	Fodgængerbeskyttelse	Forordning (EF) nr. 78/2009	X	N/A (*)					
------	----------------------	-----------------------------	---	---------	--	--	--	--	--

(\*) Systemer til frontal beskyttelse, der leveres sammen med køretøjet, skal overholde kravene i forordning (EF) nr. 78/2009, udstyres med et typegodkendelsesnummer og mærkes i overensstemmelse hermed.«

ii) Punkt 60 udgår.

b) I tillæg 2:

i) Punkt 58 affattes således:

»58.	Fodgængerbeskyttelse	Forordning (EF) nr. 78/2009	N/A			N/A«				
------	----------------------	-----------------------------	-----	--	--	------	--	--	--	--

ii) Punkt 60 udgår.

c) I tillæg 3:

i) Punkt 58 affattes således:

»58.	Fodgængerbeskyttelse	Forordning (EF) nr. 78/2009							X«
------	----------------------	-----------------------------	--	--	--	--	--	--	----

ii) Punkt 60 udgår.

d) I tillæg 4:

i) Punkt 58 affattes således:

»58.	Fodgængerbeskyttelse	Forordning (EF) nr. 78/2009			N/A (*)				
------	----------------------	-----------------------------	--	--	---------	--	--	--	--

(\*) Systemer til frontal beskyttelse, der leveres sammen med køretøjet, skal overholde kravene i forordning (EF) nr. 78/2009, udstyres med et typegodkendelsesnummer og mærkes i overensstemmelse hermed.«

ii) Punkt 60 udgår.