

## I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte, die in Anwendung des EG-Vertrags/Euratom-Vertrags erlassen wurden)

## VERORDNUNGEN

## VERORDNUNG (EG) Nr. 78/2009 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 14. Januar 2009

**über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf den Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinien 2003/102/EG und 2005/66/EG**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital zu gewährleisten ist. Deshalb ist ein gemeinschaftliches System für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen geschaffen worden. Die technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf den Fußgängerschutz sollten harmonisiert werden, um den Erlass voneinander abweichender Vorschriften in den Mitgliedstaaten zu vermeiden und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten.

- (2) Diese Verordnung ist einer der Einzelrechtsakte, die im Rahmen der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) <sup>(3)</sup> erlassen werden. Um die in Erwägungsgrund 1 der vorliegenden Verordnung dargelegten Ziele zu erreichen, sollten die Anhänge I, III, IV, VI und XI der Richtlinie 2007/46/EG geändert werden.

- (3) Erfahrungsgemäß regeln Rechtsvorschriften für Kraftfahrzeuge oft sehr ausführlich technische Einzelheiten. Deshalb ist eine Verordnung einer Richtlinie vorzuziehen, um Abweichungen zwischen den Umsetzungsmaßnahmen der Mitgliedstaaten und einen unnötig hohen gesetzgeberischen Aufwand zu vermeiden; eine Umsetzung in nationales Recht wird nicht erforderlich sein. Aus diesen Gründen sollten die Richtlinie 2003/102/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. November 2003 zum Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern vor und bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen <sup>(4)</sup> und die Richtlinie 2005/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 über die Verwendung von Frontschutzsystemen an Fahrzeugen <sup>(5)</sup>, die ebenfalls Aspekte des Fußgängerschutzes betrifft, im Interesse konsistenter Regelungen durch diese Verordnung ersetzt werden. Daraus ergibt sich, dass Mitgliedstaaten die Rechtsvorschriften aufzuheben haben, die sie zur Umsetzung der aufgehobenen Richtlinien erlassen haben.

<sup>(1)</sup> ABl. C 211 vom 19.8.2008, S. 9.

<sup>(2)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 18. Juni 2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 16. Dezember 2008.

<sup>(3)</sup> ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

<sup>(4)</sup> ABl. L 321 vom 6.12.2003, S. 15.

<sup>(5)</sup> ABl. L 309 vom 25.11.2005, S. 37.

- (4) Die Anforderungen für die zweite Phase der Umsetzung der Richtlinie 2003/102/EG haben sich als nicht durchführbar erwiesen. Diesbezüglich bestimmt Artikel 5 der genannten Richtlinie, dass die Kommission alle Vorschläge unterbreitet, die notwendig sind, um die Probleme der Durchführbarkeit dieser Anforderungen zu überwinden und dabei gegebenenfalls auch die Verwendung aktiver Sicherheitssysteme vorsieht, wobei gleichzeitig sichergestellt wird, dass keine Verringerung des Schutzniveaus für den ungeschützten Verkehrsteilnehmer eintritt.
- (5) Eine von der Kommission in Auftrag gegebene Studie zeigt, dass sich der Fußgängerschutz durch eine Kombination von passiven und aktiven Maßnahmen erheblich verbessern lässt, die zusammen eine höhere Schutzwirkung bieten als die früheren Bestimmungen. Insbesondere zeigt die Studie, dass Bremsassistentensysteme als aktive Sicherheitssysteme in Kombination mit geänderten Anforderungen an die passive Sicherheit einen deutlich wirksameren Fußgängerschutz gewährleisten würden. Es ist deshalb angezeigt, für neue Kraftfahrzeuge den Einbau von Bremsassistentensystemen verbindlich vorzuschreiben. Dies sollte jedoch hochwertige Systeme der passiven Sicherheit nicht ersetzen, sondern sie vielmehr ergänzen.
- (6) Mit Kollisionsvermeidungssystemen ausgerüstete Fahrzeuge können von bestimmten Anforderungen dieser Verordnung freigestellt werden, da solche Systeme Kollisionen mit Fußgängern verhindern, statt lediglich ihre Folgen zu mildern. Nach Bewertung, ob der Einsatz dieser Technik tatsächlich der Vermeidung von Kollisionen mit Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern dient, kann die Kommission Vorschläge zur Änderung dieser Verordnung vorlegen, die die Voraussetzungen für den Einsatz von Kollisionsvermeidungssystemen schaffen.
- (7) Da die Zahl der im Stadtverkehr fahrenden schwereren Fahrzeuge zunimmt, ist es angebracht, den Geltungsbereich der Vorschriften für den Fußgängerschutz nicht auf Fahrzeuge mit einer Höchstmasse bis 2 500 kg zu beschränken, sondern ihn nach einer beschränkten Übergangsfrist auf Fahrzeuge der Klassen M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> mit einer höheren Höchstmasse zu erweitern.
- (8) Um die Verbesserung des Fußgängerschutzes möglichst frühzeitig zu fördern, sollte Herstellern, die bei der Typgenehmigung ihrer Fahrzeuge die neuen Anforderungen erfüllen wollen, ehe sie verbindlich werden, die Möglichkeit dazu gegeben werden, sofern die erforderlichen Durchführungsmaßnahmen bereits in Kraft sind.
- (9) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse <sup>(1)</sup> erlassen werden.
- (10) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, technische Vorschriften für die Anwendung der Prüfanforderungen und Durchführungsmaßnahmen auf der Grundlage der Ergebnisse ihrer Überwachungstätigkeit zu erlassen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung, auch durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen, bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (11) Im Interesse eines reibungslosen Übergangs von den Richtlinien 2003/102/EG und 2005/66/EG zu dieser Verordnung sollte die Anwendung dieser Verordnung noch eine gewisse Zeit nach Inkrafttreten aufgeschoben werden.
- (12) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Verwirklichung des Binnenmarktes durch die Einführung einheitlicher technischer Anforderungen an den Fußgängerschutz, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen des Umfangs der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Zieles erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### KAPITEL I

#### GEGENSTAND, GELTUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

##### Artikel 1

##### Gegenstand

In dieser Verordnung werden Anforderungen an Konstruktion und Funktion von Kraftfahrzeugen und Frontschutzsystemen mit dem Ziel festgelegt, die Zahl und Schwere der Verletzungen zu verringern, die Fußgänger und andere ungeschützte Verkehrsteilnehmer beim Aufprall auf die Frontpartie von Fahrzeugen erleiden und um solche Kollisionen zu vermeiden.

##### Artikel 2

##### Geltungsbereich

- (1) Diese Verordnung gilt für:
- a) Kraftfahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub> im Sinne des Artikels 3 Absatz 11 und des Anhangs II Teil A Abschnitt 1 der Richtlinie 2007/46/EG nach Maßgabe von Absatz 2 des vorliegenden Artikels;
  - b) Kraftfahrzeuge der Klasse N<sub>1</sub> im Sinne des Artikels 3 Absatz 11 und des Anhangs II Teil A Abschnitt 2 der Richtlinie 2007/46/EG nach Maßgabe von Absatz 2 des vorliegenden Artikels;

<sup>(1)</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

c) Frontschutzsysteme, mit denen die unter Buchstaben a und b bezeichneten Fahrzeuge herstellerseitig ausgestattet sind oder die als selbstständige technische Einheiten zum Anbau an diese Fahrzeuge in Verkehr gebracht werden.

(2) Die Abschnitte 2 und 3 des Anhangs I dieser Verordnung gelten nicht für:

- a) Fahrzeuge der Klasse  $N_1$  und
- b) von Fahrzeugen der Klasse  $N_1$  abgeleitete Fahrzeuge der Klasse  $M_1$  mit einer Höchstmasse von über 2 500 kg,

bei denen der R-Punkt des Fahrersitzes entweder vor der Vorderachse oder in Fahrzeuginnenrichtung höchstens 1 100 mm hinter der Quermittellinie der Vorderachse liegt.

### Artikel 3

#### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „A-Säule“ den vorderen äußeren Holm, der zwischen dem Unterteil der Karosserie und dem Dach verläuft und das Dach trägt;
2. „Bremsassistentensystem“ eine Funktion des Bremssystems, die aus den Merkmalen der Bremsauslösung des Fahrers auf eine Notbremsung schließt und unter diesen Bedingungen:
  - a) den Fahrer dabei unterstützt, die maximal erzielbare Abbremsung zu erreichen, oder
  - b) ausreichend ist, um vollständige Regelzyklen des Antiblockiersystems herbeizuführen;
3. „Stoßfänger“ die äußere Struktur des unteren Teils der Fahrzeugfront einschließlich aller Anbauteile, die das Fahrzeug bei leichten Frontalkollisionen mit anderen Fahrzeugen schützen sollen; unter diesen Begriff fallen jedoch keine Frontschutzsysteme;
4. „Frontschutzsystem“ eine am Fahrzeug angebrachte selbstständige Struktur wie einen Rammschutzbügel oder einen weiteren Stoßfänger, der, zusätzlich zum Original-Stoßfänger, die Außenfläche des Fahrzeugs bei einem Zusammenstoß mit einem Gegenstand vor Beschädigung schützen soll; Strukturen mit einer Masse von weniger als 0,5 kg, die nur zum Schutz der Fahrzeugscheinwerfer bestimmt sind, fallen nicht unter diesen Begriff;
5. „Höchstmasse“ die vom Hersteller angegebene technisch zulässige Gesamtmasse nach Anhang I Nummer 2.8 der Richtlinie 2007/46/EG;
6. „von Fahrzeugen der Klasse  $M_1$  abgeleitete Fahrzeuge der Klasse  $N_1$ “ Fahrzeuge der Klasse  $N_1$ , die in ihrem vor den A-Säulen liegenden Teil den gleichen allgemeinen Aufbau und die gleiche allgemeine Form aufweisen wie ein bereits vorhandenes Fahrzeug der Klasse  $M_1$ ;

7. „von Fahrzeugen der Klasse  $N_1$  abgeleitete Fahrzeuge der Klasse  $M_1$ “ Fahrzeuge der Klasse  $M_1$ , die in ihrem vor den A-Säulen liegenden Teil den gleichen allgemeinen Aufbau und die gleiche allgemeine Form aufweisen wie ein bereits vorhandenes Fahrzeug der Klasse  $N_1$ .

## KAPITEL II

### PFLICHTEN DER HERSTELLER

#### Artikel 4

#### Technische Anforderungen

(1) Die Hersteller stellen nach den Bestimmungen des Artikels 9 sicher, dass in Verkehr gebrachte Fahrzeuge mit einem nach Anhang I Abschnitt 4 typgenehmigten Bremsassistentensystem ausgerüstet sind und dass solche Fahrzeuge die Anforderungen in Anhang I Abschnitt 2 oder 3 erfüllen.

(2) Die Hersteller stellen nach den Bestimmungen des Artikels 10 sicher, dass Frontschutzsysteme, mit denen in Verkehr gebrachte Fahrzeuge herstellerseitig ausgestattet sind oder die als selbstständige technische Einheiten in Verkehr gebracht werden, die Anforderungen in Anhang I Abschnitte 5 und 6 erfüllen.

(3) Die Hersteller stellen den Genehmigungsbehörden geeignete Daten über Konstruktion und Prüfbedingungen des Fahrzeugs und des Frontschutzsystems zur Verfügung. Diese Daten umfassen auch die Angaben, die für eine Funktionsprüfung etwaiger in das Fahrzeug eingebauter aktiver Sicherheitseinrichtungen erforderlich sind.

(4) Sollen Frontschutzsysteme als selbstständige technische Einheiten in Verkehr gebracht werden, stellen die Hersteller den Genehmigungsbehörden geeignete Daten über deren Konstruktion und Prüfbedingungen zur Verfügung.

(5) Frontschutzsysteme als selbstständige technische Einheiten werden nur vertrieben, zum Verkauf angeboten oder verkauft, wenn ihnen eine klar verständliche Montageanleitung und eine Liste der Fahrzeugtypen beigelegt sind, für die sie typgenehmigt sind. Die Montageanleitung muss für die Fahrzeuge, für die das System genehmigt ist, jeweils spezifische Anweisungen für den Anbau enthalten, damit die genehmigten Bauteile so am Fahrzeug angebracht werden können, dass die einschlägigen Anforderungen in Anhang I Abschnitt 6 erfüllt sind.

(6) Die Kommission erlässt Durchführungsmaßnahmen zur Festlegung technischer Vorschriften für die Anwendung der Bestimmungen des Anhangs I. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung, auch durch Ergänzung, werden nach dem in Artikel 40 Absatz 2 der Richtlinie 2007/46/EG genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

#### Artikel 5

#### Antrag auf Erteilung der EG-Typgenehmigung

(1) Mit dem Antrag auf EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich des Fußgängerschutzes legt der Hersteller der Genehmigungsbehörde den in Anhang II Teil 1 wiedergegebenen Beschreibungsbogen vor.

Der Hersteller stellt dem für die Genehmigungsprüfungen zuständigen technischen Dienst ein Fahrzeug zur Verfügung, das für den zu genehmigenden Typ repräsentativ ist.

(2) Mit dem Antrag auf EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich des Anbaus eines Frontschutzsystems legt der Hersteller der Genehmigungsbehörde den in Anhang II Teil 2 wiedergegebenen Beschreibungsbogen vor.

Der Hersteller stellt dem für die Genehmigungsprüfungen zuständigen technischen Dienst ein Fahrzeug zur Verfügung, das für den zu genehmigenden Typ repräsentativ und mit einem Frontschutzsystem ausgestattet ist. Auf Verlangen muss der Hersteller dem technischen Dienst auch bestimmte Bauteile des Frontschutzsystems oder Proben der verwendeten Werkstoffe zur Verfügung stellen.

(3) Mit dem Antrag auf EG-Typgenehmigung eines Frontschutzsystems als selbstständige technische Einheit legt der Hersteller der Genehmigungsbehörde einen Beschreibungsbogen vor, der dem in Anhang II Teil 3 wiedergegebenen Muster entspricht.

Der Hersteller stellt dem für die Genehmigungsprüfungen zuständigen technischen Dienst ein Muster des zu genehmigenden Frontschutzsystems zur Verfügung. Der Dienst kann weitere Muster anfordern, wenn er das für notwendig erachtet. Auf dem Muster bzw. den Mustern müssen die Handelsmarke des Antragstellers oder der Markenname und die Typbezeichnung klar erkennbar und dauerhaft angebracht sein. Der Hersteller muss Vorkehrungen für die vorgeschriebene spätere Anbringung des EG-Typgenehmigungszeichens treffen.

### KAPITEL III

#### PFLICHTEN DER BEHÖRDEN DER MITGLIEDSTAATEN

##### Artikel 6

#### Erteilung der EG-Typgenehmigung

(1) Sind die einschlägigen Anforderungen erfüllt, erteilt die Genehmigungsbehörde die EG-Typgenehmigung und vergibt eine Typgenehmigungsnummer nach dem in Anhang VII der Richtlinie 2007/46/EG wiedergegebenen Nummerierungssystem.

(2) Für die Zwecke von Abschnitt 3 dieser Typgenehmigungsnummer wird einer der folgenden Buchstaben verwendet:

- a) für die Genehmigung von Fahrzeugen im Hinblick auf den Fußgängerschutz:
- „A“, wenn das Fahrzeug den Vorgaben von Anhang I Abschnitt 2 entspricht;
  - „B“, wenn das Fahrzeug den Vorgaben von Anhang I Abschnitt 3 entspricht.

b) für die Genehmigung eines Fahrzeugs im Hinblick auf seine Ausstattung mit einem Frontschutzsystem oder die Genehmigung eines Frontschutzsystems, das als selbstständige technische Einheit in Verkehr gebracht werden soll:

- „A“, wenn das Frontschutzsystem den Vorgaben von Anhang I Abschnitt 5 entspricht, was die Anwendung der Nummern 5.1.1.1, 5.1.2.1, 5.2 und 5.3 betrifft,
- „B“, wenn das Frontschutzsystem den Vorgaben von Anhang I Abschnitt 5 entspricht, was die Anwendung der Nummern 5.1.1.2, 5.1.2.1, 5.2 und 5.3 betrifft,
- „X“, wenn das Frontschutzsystem den Vorgaben von Anhang I Abschnitt 5 entspricht, was die Anwendung der Nummern 5.1.1.3, 5.1.2.2, 5.2 und 5.3 betrifft.

(3) Eine Genehmigungsbehörde darf dieselbe Nummer keinem anderen Fahrzeugtyp oder Frontschutzsystemtyp zuteilen.

(4) Für die Zwecke des Absatzes 1 stellt die Genehmigungsbehörde einen EG-Typgenehmigungsbogen aus, der einem der folgenden Muster entspricht:

- a) bei Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich des Fußgängerschutzes dem in Anhang III Teil 1 wiedergegebenen Muster;
- b) bei Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich des Anbaus eines Frontschutzsystems dem in Anhang III Teil 2 wiedergegebenen Muster;
- c) bei Typgenehmigung eines Frontschutzsystems, das als selbstständige technische Einheit nach dem in Anhang III Teil 3 wiedergegebenen Muster in Verkehr gebracht werden soll.

##### Artikel 7

#### EG-Typgenehmigungszeichen

Jedes Frontschutzsystem, das nach dieser Verordnung im Wege einer Typgenehmigung für ein Fahrzeug hinsichtlich des Anbaus eines Frontschutzsystems oder einer Typgenehmigung für ein Frontschutzsystem, das als selbstständige technische Einheit in den Verkehr gebracht werden soll, genehmigt ist, muss den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen; ihm wird ein EG-Typgenehmigungszeichen nach den Bestimmungen des Anhangs IV erteilt, das anzubringen ist.

##### Artikel 8

#### Veränderung des Typs und Änderung der Typgenehmigung

Jede Veränderung des Fahrzeugs vor den A-Säulen und jede Veränderung des Frontschutzsystems, die Veränderungen der Fahrzeugstruktur, der Hauptabmessungen, der Werkstoffe, der außen liegenden Teile des Fahrzeugs, des Anbaus oder der Lage außen oder innen liegender Komponenten nach sich zieht und die Prüfergebnisse signifikant beeinflussen kann, gilt als Änderung gemäß Artikel 13 der Richtlinie 2007/46/EG und erfordert daher einen erneuten Antrag auf Typgenehmigung.

## Artikel 9

**Zeitplan für die Anwendung der Verordnung auf Fahrzeuge**

(1) Ab dem in Artikel 16 Absatz 2 angegebenen Zeitpunkt versagen die Mitgliedstaaten aus Gründen des Fußgängerschutzes die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für folgende neue Fahrzeugtypen:

- a) Fahrzeugtypen der Klasse M<sub>1</sub>, die die technischen Anforderungen von Anhang I Abschnitt 4 nicht erfüllen;
- b) Fahrzeugtypen der Klasse M<sub>1</sub> mit einer Höchstmasse bis 2 500 kg, die die technischen Anforderungen von Anhang I Abschnitt 2 oder 3 nicht erfüllen;
- c) von Fahrzeugtypen der Klasse M<sub>1</sub> abgeleitete Fahrzeugtypen der Klasse N<sub>1</sub> mit einer Höchstmasse bis 2 500 kg, die die technischen Anforderungen von Anhang I Abschnitte 2 und 4 oder Abschnitte 3 und 4 nicht erfüllen.

(2) Ab dem 24. Februar 2011 betrachten die Mitgliedstaaten aus Gründen des Fußgängerschutzes Übereinstimmungsbescheinigungen als für die Zwecke des Artikels 26 der Richtlinie 2007/46/EG nicht mehr gültig und untersagen den Verkauf, die Zulassung und die Inbetriebnahme folgender Neufahrzeuge, die die technischen Anforderungen von Anhang I Abschnitt 4 dieser Verordnung nicht erfüllen:

- a) Fahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub>;
- b) von Fahrzeugen der Klasse M<sub>1</sub> abgeleitete Fahrzeuge der Klasse N<sub>1</sub> mit einer Höchstmasse bis 2 500 kg.

(3) Ab dem 24. Februar 2013 versagen die Mitgliedstaaten aus Gründen des Fußgängerschutzes die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für folgende neue Fahrzeugtypen:

- a) Fahrzeugtypen der Klasse M<sub>1</sub> mit einer Höchstmasse bis 2 500 kg, die die technischen Anforderungen von Anhang I Abschnitt 3 nicht erfüllen;
- b) von Fahrzeugtypen der Klasse M<sub>1</sub> abgeleitete Fahrzeugtypen der Klasse N<sub>1</sub> mit einer Höchstmasse bis 2 500 kg, die die technischen Anforderungen von Anhang I Abschnitt 3 nicht erfüllen.

(4) Ab dem 31. Dezember 2012 betrachten die Mitgliedstaaten aus Gründen des Fußgängerschutzes Übereinstimmungsbescheinigungen als für die Zwecke des Artikels 26 der Richtlinie 2007/46/EG nicht mehr gültig und untersagen den Verkauf, die Zulassung und die Inbetriebnahme folgender Neufahrzeuge, die die technischen Anforderungen von Anhang I Abschnitt 2 oder 3 dieser Verordnung nicht erfüllen:

- a) Fahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub> mit einer Höchstmasse bis 2 500 kg,
- b) von Fahrzeugen der Klasse M<sub>1</sub> abgeleitete Fahrzeuge der Klasse N<sub>1</sub> mit einer Höchstmasse bis 2500 kg.

(5) Ab dem 24. Februar 2015 versagen die Mitgliedstaaten aus Gründen des Fußgängerschutzes die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für folgende neue Fahrzeugtypen:

- a) Fahrzeugtypen der Klasse M<sub>1</sub> mit einer Höchstmasse von über 2 500 kg, die die technischen Anforderungen von Anhang I Abschnitt 3 nicht erfüllen;
- b) Fahrzeugtypen der Klasse N<sub>1</sub>, die die technischen Anforderungen von Anhang I Abschnitte 3 und 4 nicht erfüllen.

(6) Ab dem 24. August 2015 betrachten die Mitgliedstaaten aus Gründen des Fußgängerschutzes Übereinstimmungsbescheinigungen für die Zwecke des Artikels 26 der Richtlinie 2007/46/EG als nicht mehr gültig und untersagen den Verkauf, die Zulassung und die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen der Klasse N<sub>1</sub>, die die technischen Anforderungen von Anhang I Abschnitt 4 dieser Verordnung nicht erfüllen.

(7) Ab dem 24. Februar 2018 betrachten die Mitgliedstaaten aus Gründen des Fußgängerschutzes Übereinstimmungsbescheinigungen für die Zwecke des Artikels 26 der Richtlinie 2007/46/EG als nicht mehr gültig und untersagen den Verkauf, die Zulassung und die Inbetriebnahme folgender Neufahrzeuge:

- a) Fahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub> mit einer Höchstmasse bis 2 500 kg, die die technischen Anforderungen von Anhang I Abschnitt 3 dieser Verordnung nicht erfüllen,
- b) von Fahrzeugen der Klasse M<sub>1</sub> abgeleitete Fahrzeuge der Klasse N<sub>1</sub>, die die technischen Anforderungen von Anhang I Abschnitt 3 dieser Verordnung nicht erfüllen.

(8) Ab dem 24. August 2019 betrachten die Mitgliedstaaten aus Gründen des Fußgängerschutzes Übereinstimmungsbescheinigungen für die Zwecke des Artikels 26 der Richtlinie 2007/46/EG als nicht mehr gültig und untersagen den Verkauf, die Zulassung und die Inbetriebnahme folgender Neufahrzeuge:

- a) Fahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub> mit einer Höchstmasse von über 2 500 kg, die die technischen Anforderungen von Anhang I Abschnitt 3 dieser Verordnung nicht erfüllen,
- b) Fahrzeuge der Klasse N<sub>1</sub>, die die technischen Anforderungen von Anhang I Abschnitt 3 dieser Verordnung nicht erfüllen.

(9) Unbeschadet der Absätze 1 bis 8 dieses Artikels und nach Maßgabe des Inkrafttretens der nach Artikel 4 Absatz 6 zu erlassenden Maßnahmen, dürfen die Mitgliedstaaten, wenn ein Hersteller einen entsprechenden Antrag stellt, aus Gründen des Fußgängerschutzes weder die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für einen Fahrzeugtyp, der die technischen Anforderungen von Anhang I Abschnitt 3 oder 4 erfüllt, versagen noch den Verkauf, die Zulassung und die Inbetriebnahme eines Neufahrzeugs untersagen.

*Artikel 10***Anwendung der Verordnung auf Frontschutzsysteme**

(1) Die Mitgliedstaaten versagen die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für einen neuen Fahrzeugtyp im Hinblick auf seine Ausstattung mit einem Frontschutzsystem oder die EG-Typgenehmigung für einen neuen Typ eines Frontschutzsystems als selbständige technische Einheit, wenn das Frontschutzsystem nicht die Anforderungen von Anhang I Abschnitte 5 und 6 erfüllt.

(2) Die Mitgliedstaaten betrachten die Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge, deren Frontschutzsystem die Anforderungen von Anhang I Abschnitte 5 und 6 dieser Verordnung nicht erfüllt, aus Gründen des Fußgängerschutzes für die Zwecke des Artikels 26 der Richtlinie 2007/46/EG als nicht mehr gültig und untersagen den Verkauf, die Zulassung und die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge.

(3) Für Frontschutzsysteme, die als selbstständige technische Einheiten in Verkehr gebracht werden, gelten für die Zwecke des Artikels 28 der Richtlinie 2007/46/EG die Anforderungen von Anhang I Abschnitte 5 und 6 dieser Verordnung.

*Artikel 11***Kollisionsvermeidungssysteme**

(1) Nach Bewertung durch die Kommission können mit einem Kollisionsvermeidungssystem ausgestattete Fahrzeuge hinsichtlich des Fußgängerschutzes eine EG-Typgenehmigung oder eine Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung erhalten und verkauft, zugelassen und in Betrieb genommen werden, ohne die Prüfanforderungen von Anhang I Abschnitte 2 und 3 zu erfüllen.

(2) Die Kommission legt die Bewertung dem Europäischen Parlament und dem Rat vor, gegebenenfalls mit Vorschlägen zur Änderung dieser Verordnung.

Alle vorgeschlagenen Maßnahmen müssen mindestens den gleichen effektiven Schutz gewährleisten wie die Anforderungen von Anhang I Abschnitte 2 und 3 dieser Verordnung.

*Artikel 12***Überwachung**

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission jährlich die Ergebnisse der in Anhang I Nummern 2.2, 2.4 und 3.2 dieser Verordnung genannten Prüfungen zur Überwachung, und zwar bis spätestens 28. Februar des auf die Erhebung der Daten folgenden Jahres.

Die Pflicht zur Übermittlung dieser Prüfergebnisse endet am 24. Februar 2014.

(2) Die Kommission kann auf der Grundlage der ihr übermittelten Ergebnisse der Prüfungen nach Anhang I Nummern 2.2, 2.4 und 3.2 die von ihr für notwendig erachteten Durchführungsmaßnahmen erlassen.

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung, auch durch Ergänzung, werden nach dem in Artikel 40 Absatz 2 der Richtlinie 2007/46/EG genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(3) Die Kommission überwacht auf der Grundlage einschlägiger Informationen, die die Genehmigungsbehörden sowie interessierte Kreise vorlegen, sowie auf der Grundlage unabhängiger Untersuchungen die technischen Entwicklungen im Bereich der verstärkten Anforderungen an die passive Sicherheit, Bremsassistentensysteme und andere Technologien der aktiven Sicherheit, die für einen besseren Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer sorgen können.

(4) Bis 24. Februar 2014 überprüft die Kommission die Erfüllbarkeit und die Anwendung sämtlicher derartiger verstärkter Anforderungen an die passive Sicherheit. Sie überprüft die Anwendung dieser Verordnung mit Blick auf die Verwendung und die Effizienz von Bremsassistentensystemen und anderen Technologien der aktiven Sicherheit.

(5) Die Kommission unterbreitet dem Europäischen Parlament und dem Rat einen diesbezüglichen Bericht, dem gegebenenfalls Vorschläge zu dem Thema beigefügt sind.

*Artikel 13***Sanktionen**

(1) Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße von Herstellern gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen fest und treffen die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die von ihnen festgelegten Sanktionen bis 24. August 2010 mit und melden ihr spätere Änderungen unverzüglich.

(2) Zu den Verstößen, die Sanktionen nach sich ziehen, gehören mindestens:

- a) falsche Angaben in Genehmigungsverfahren oder in Verfahren, die zu einem Rückruf führen,
- b) Fälschung von für die Typgenehmigung vorzulegenden Prüfergebnissen,
- c) Zurückhalten von Daten oder technischen Spezifikationen, die zu einem Rückruf oder zum Entzug der Typgenehmigung führen können,
- d) Weigerung, Informationen zugänglich zu machen.

## KAPITEL IV

**ÜBERGANGS- UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN***Artikel 14***Änderungen der Richtlinie 2007/46/EG**

Die Richtlinie 2007/46/EG wird gemäß dem Anhang V dieser Verordnung geändert.

*Artikel 15***Aufgehobene Rechtsakte**

Die Richtlinien 2003/102/EG und 2005/66/EG werden mit Wirkung ab dem in Artikel 16 Absatz 2 dieser Verordnung genannten Zeitpunkt aufgehoben.

Verweisungen auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Verweisungen auf diese Verordnung.

*Artikel 16***Inkrafttreten**

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

Sie gilt ab dem 24. November 2009, mit Ausnahme des Artikels 4 Absatz 6 und des Artikels 9 Absatz 9, die ab dem Tag des Inkrafttretens gelten, und mit Ausnahme von Artikel 9 Absätze 2 bis 8, die ab den jeweils darin genannten Daten gelten.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Straßburg am 14. Januar 2009.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*  
H.-G. PÖTTERING

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*  
A. VONDRA

*LISTE DER ANHÄNGE*

- Anhang I Technische Vorschriften für die Prüfung von Fahrzeugen und Frontschutzsystemen
- Anhang II Muster der vom Hersteller vorzulegenden Beschreibungsbogen
- Teil 1 Beschreibungsbogen zur EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich des Fußgängerschutzes
  - Teil 2 Beschreibungsbogen zur EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich des Anbaus eines Frontschutzsystems
  - Teil 3 Beschreibungsbogen zur EG-Typgenehmigung von Frontschutzsystemen, die als selbstständige technische Einheiten in Verkehr gebracht werden sollen
- Anhang III Muster der EG-Typgenehmigungsbogen
- Teil 1 EG-Typgenehmigungsbogen für die Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich des Fußgängerschutzes
  - Teil 2 EG-Typgenehmigungsbogen für die Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich des Anbaus eines Frontschutzsystems
  - Teil 3 EG-Typgenehmigungsbogen für die Typgenehmigung eines Frontschutzsystems, das als selbstständige technische Einheit in Verkehr gebracht werden soll
- Anhang IV EG-Typgenehmigungszeichen
- Anlage Beispiel für das EG-Typgenehmigungszeichen
- Anhang V Änderungen der Richtlinie 2007/46/EG



## ANHANG I

**Technische Vorschriften für die Prüfung von Fahrzeugen und Frontschutzsystemen**

1. Für die Zwecke dieses Anhangs bezeichnet der Ausdruck
  - 1.1. „Fronthaubenvorderkante“ die äußere Struktur des oberen Teils der Fahrzeugfront, einschließlich der Fronthaube und der Kotflügel, der oberen und seitlichen Teile der Scheinwerferverkleidung und sonstiger Anbauteile;
  - 1.2. „Bezugslinie der Fronthaubenvorderkante“ die Ortslinie der Berührungspunkte zwischen der Fronthaubenoberfläche und einem 1 000 mm langen Kantenlineal, das parallel zur senkrechten Längsebene gehalten und um 50° nach hinten geneigt an der Frontfläche des Fahrzeugs entlang geführt wird und dabei ständigen Kontakt mit der Fronthaubenvorderkante hält, während sich sein unteres Ende 600 mm über der Fahrbahn befindet. Bei Fahrzeugen, deren Fronthaube in wesentlichen Teilen um 50° geneigt ist, sodass sie von dem Kantenlineal nicht in einem Punkt, sondern in mehreren Punkten oder linear berührt wird, ist die Bezugslinie mit einem um 40° nach hinten geneigten Kantenlineal zu bestimmen. Ist die Fahrzeugfront so geformt, dass in bestimmten seitlichen Positionen das untere Ende des Kantenlineals zuerst mit dem Fahrzeug in Berührung kommt, sind diese Berührungspunkte in diesen Positionen als Punkte der Bezugslinie der Fronthaubenvorderkante zu betrachten. Ist die Fahrzeugfront so geformt, dass in bestimmten seitlichen Positionen das obere Ende des Kantenlineals zuerst mit dem Fahrzeug in Berührung kommt, ist in diesen Positionen die 1 000-mm-Abwickellinie als Bezugslinie der Fronthaubenvorderkante zu betrachten. Wird bei diesem Verfahren die Oberkante des Stoßfängers vom Kantenlineal berührt, ist auch sie als Fronthaubenvorderkante im Sinne dieser Richtlinie zu betrachten;
  - 1.3. „1 000-mm-Abwickellinie“ die Linie, die das Ende eines 1 000 mm langen flexiblen Maßbandes, das in einer senkrechten Längsebene des Fahrzeugs gehalten und über die Vorderseite von vorderem Stoßfänger und Frontschutzsystem geführt wird, auf der Fronthaubenseite beschreibt. Das Band ist während der Bestimmung dieser Linie straff zu halten. Dabei berührt ein Ende den Boden senkrecht unter der Vorderkante des Stoßfängers, das andere Ende berührt die Fronthaubenseite. Das Fahrzeug muss sich in normaler Fahrstellung befinden;
  - 1.4. „Fronthaubenseite“ die obere Außenfläche der äußeren Strukturen vor der Windschutzscheibe und den A-Säulen, sie umfasst u. a. die Motorhaube, die Kotflügel, die Lufthutzen, die Scheibenwischerwellen und den unteren Rand der Windschutzscheibe;
  - 1.5. „Oberseite der Fahrzeugfront“ die obere Außenfläche aller Strukturen mit Ausnahme der Windschutzscheibe, der A-Säulen und der dahinter liegenden Strukturen;
  - 1.6. „Standflächen-Bezugsebene“ eine zur Fahrbahn parallele waagerechte Ebene, die die Standfläche eines mit angezogener Feststellbremse auf einer ebenen Fläche in normaler Fahrstellung stehenden Fahrzeugs repräsentiert;
  - 1.7. „normale Fahrstellung“ die Stellung des Fahrzeugs auf der Fahrbahn in fahrbereitem Zustand: Reifen mit dem empfohlenen Luftdruck, Vorderräder in Geradeausstellung, alle für den Betrieb des Fahrzeugs erforderlichen Flüssigkeiten voll aufgefüllt, mit allen serienmäßig vom Hersteller mitgelieferten Ausrüstungsgegenständen, Fahrer- und Beifahrersitz mit einer Masse von je 75 kg belastet und Federung nach den Anweisungen des Herstellers eingestellt auf eine Fahrgeschwindigkeit von 40 km/h oder 35 km/h bei normalen Fahrbedingungen (letzteres insbesondere bei Fahrzeugen mit aktiver Federung oder Einrichtungen zur automatischen Höhenregelung);
  - 1.8. „Windschutzscheibe“ die allen einschlägigen Bestimmungen von Anhang I der Richtlinie 77/649/EWG des Rates vom 27. September 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über das Sichtfeld der Fahrer von Kraftfahrzeugen <sup>(1)</sup> entsprechende Verglasung der Fahrzeugfront;
  - 1.9. „Kopfverhaltens-Kriterium“ („Head Performance Criterion“ — HPC) ein Maß für die Belastung des Kopfes, errechnet auf der Grundlage des Höchstwertes der im Zeitintervall  $t_1 - t_2$  vom Beschleunigungsmesser aufgezeichneten Beschleunigung nach der Gleichung:

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

Darin ist „a“ die resultierende Beschleunigung in g, „ $t_1$ “ und „ $t_2$ “ sind die beiden in Sekunden ausgedrückten Zeitpunkte während des Aufpralls, die das Intervall begrenzen, in dem der HPC-Wert ein Maximum ist. HPC-Werte, für die das Zeitintervall ( $t_1 - t_2$ ) mehr als 15 ms beträgt, bleiben unberücksichtigt;

(<sup>1</sup>) Abl. L 267 vom 19.10.1977, S. 1.

- 1.10. „Abrundungsradius“ den Radius eines Kreisbogens, der der Abrundung des betreffenden Teils am nächsten kommt.
2. An Fahrzeugen sind folgende Prüfungen durchzuführen:
- 2.1. Prüfung mit Bein- oder Hüftprüfkörper gegen den Stoßfänger:
- Eine der folgenden Prüfungen ist durchzuführen:
- a) Beinprüfkörper gegen den Stoßfänger:
- Die Aufprallgeschwindigkeit beträgt 40 km/h. Der größte dynamische Kniebiegewinkel darf höchstens 21,0°, die größte dynamische Knie-Scherverschiebung höchstens 6,0 mm und die am oberen Ende des Schienbeins gemessene Beschleunigung höchstens 200 g betragen;
- b) Hüftprüfkörper gegen den Stoßfänger:
- Die Aufprallgeschwindigkeit beträgt 40 km/h. Die Summe der an einem Punkt des Zeitintervalls auftretenden Aufprallkräfte darf höchstens 7,5 kN, das auf den Prüfkörper einwirkende Biegemoment darf höchstens 510 Nm betragen.
- 2.2. Prüfung mit Hüftprüfkörper gegen die Fronthaubenvorderkante:
- Die Aufprallgeschwindigkeit beträgt 40 km/h. Die Summe der an einem Punkt des Zeitintervalls auftretenden Aufprallkräfte sollte 5,0 kN als möglichen Richtwert nicht übersteigen, das auf den Prüfkörper einwirkende Biegemoment ist aufzuzeichnen und mit dem möglichen Richtwert 300 Nm zu vergleichen.
- Diese Prüfung ist lediglich zu Überwachungszwecken durchzuführen und ihre Ergebnisse sind vollständig aufzuzeichnen.
- 2.3. Prüfung mit Prüfkörper Kinderkopfform/kleine Erwachsenenkopfform gegen die Fronthaubenoberseite:
- Die Prüfung wird mit einem 3,5 kg schweren Prüfkörper und einer Aufprallgeschwindigkeit von 35 km/h durchgeführt. Der HPC-Wert darf auf zwei Dritteln der Fronthauben-Prüffläche 1 000 und auf dem verbleibenden Drittel 2 000 nicht überschreiten.
- 2.4. Prüfung mit Erwachsenenkopfform-Prüfkörper gegen die Windschutzscheibe:
- Die Prüfung wird mit einem 4,8 kg schweren Prüfkörper und einer Aufprallgeschwindigkeit von 35 km/h durchgeführt. Der HPC-Wert ist aufzuzeichnen und mit dem möglichen Richtwert 1 000 zu vergleichen.
- Diese Prüfung ist lediglich zu Überwachungszwecken durchzuführen und ihre Ergebnisse sind vollständig aufzuzeichnen.
3. An Fahrzeugen sind folgende Prüfungen durchzuführen:
- 3.1. Prüfung mit Bein- oder Hüftprüfkörper gegen den Stoßfänger:
- Eine der folgenden Prüfungen ist durchzuführen:
- a) Beinprüfkörper gegen den Stoßfänger:
- Die Aufprallgeschwindigkeit beträgt 40 km/h. Der größte dynamische Kniebiegewinkel darf höchstens 19,0°, die größte dynamische Knie-Scherverschiebung höchstens 6,0 mm und die am oberen Ende des Schienbeins gemessene Beschleunigung höchstens 170 g betragen.
- Zusätzlich kann der Hersteller Stoßfängerbereiche mit einer Gesamtbreite bis 264 mm benennen, in denen die am oberen Ende des Schienbeins gemessene Beschleunigung 250 g nicht überschreiten darf;
- b) Hüftprüfkörper gegen den Stoßfänger:
- Die Aufprallgeschwindigkeit beträgt 40 km/h. Die Summe der an einem Punkt des Zeitintervalls auftretenden Aufprallkräfte darf höchstens 7,5 kN, das auf den Prüfkörper einwirkende Biegemoment darf höchstens 510 Nm betragen.

- 3.2. Prüfung mit Hüftprüfkörper gegen die Fronthaubenvorderkante:
- Die Aufprallgeschwindigkeit beträgt 40 km/h. Die Summe der an einem Punkt des Zeitintervalls auftretenden Aufprallkräfte ist mit dem möglichen Höchstwert von 5,0 kN zu vergleichen, das auf den Prüfkörper einwirkende Biegemoment ist mit dem möglichen Höchstwert von 300 Nm zu vergleichen.
- Diese Prüfung ist lediglich zu Überwachungszwecken durchzuführen und ihre Ergebnisse sind vollständig aufzuzeichnen.
- 3.3. Prüfung mit Prüfkörper Kinderkopfform/kleine Erwachsenenkopfform gegen die Fronthaubenoberseite:
- Die Prüfung wird mit einem 3,5 kg schweren Prüfkörper und einer Aufprallgeschwindigkeit von 35 km/h durchgeführt. Der HPC-Wert muss den Anforderungen von Nummer 3.5 entsprechen.
- 3.4. Prüfung mit Erwachsenenkopfform-Prüfkörper gegen die Fronthaubenoberseite:
- Die Prüfung wird mit einem 4,5 kg schweren Prüfkörper und einer Aufprallgeschwindigkeit von 35 km/h durchgeführt. Der HPC-Wert muss den Anforderungen von Nummer 3.5 entsprechen.
- 3.5. Der aufgezeichnete HPC-Wert darf auf einer Hälfte der Kinderkopfform-Prüffläche 1 000 und zusätzlich auf zwei Dritteln der Kinder- und Erwachsenenkopfform-Prüffläche zusammen 1 000 nicht überschreiten. Der HPC-Wert darf bei beiden Kopfformen auf der verbleibenden Fläche 1 700 nicht überschreiten.
4. An Fahrzeugen sind folgende Prüfungen durchzuführen:
- 4.1. Eine Prüfung zur Ermittlung des Betriebspunktes der Bremsanlage, an dem das Antiblockiersystem (ABS) aktiv wird.
- 4.2. Eine Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion des Bremsassistentensystems (Auslösung der maximalen Abbremsung des Fahrzeugs).
5. An Frontschutzsystemen sind folgende Prüfungen durchzuführen:
- 5.1. Eine der folgenden Prüfungen mit Bein- oder Hüftprüfkörper nach Nummer 5.1.1 oder 5.1.2 ist durchzuführen:
- 5.1.1. Beinprüfkörper gegen das Frontschutzsystem:
- Alle Prüfungen sind mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchzuführen.
- 5.1.1.1. Für ein Frontschutzsystem, das für den Anbau an Fahrzeuge genehmigt wurde, die den Anforderungen von Abschnitt 2 entsprechen, darf der größte dynamische Kniebiegewinkel höchstens 21,0°, die größte dynamische Knie-Scherverschiebung höchstens 6,0 mm und die am oberen Ende des Schienbeins gemessene Beschleunigung höchstens 200 g betragen.
- 5.1.1.2. Für ein Frontschutzsystem, das für den Anbau an Fahrzeuge genehmigt wurde, die den Anforderungen von Abschnitt 3 entsprechen, darf der größte dynamische Kniebiegewinkel höchstens 19,0°, die größte dynamische Knie-Scherverschiebung höchstens 6,0 mm und die am oberen Ende des Schienbeins gemessene Beschleunigung höchstens 170 g betragen.
- 5.1.1.3. Für ein Frontschutzsystem, das nur für den Anbau an Fahrzeuge genehmigt wurde, die weder den Vorgaben von Abschnitt 2 noch den Vorgaben von Abschnitt 3 entsprechen, können die Prüfanforderungen der Nummern 5.1.1.1 und 5.1.1.2 durch die Prüfanforderungen der Nummer 5.1.1.3.1 oder 5.1.1.3.2 ersetzt werden.
- 5.1.1.3.1. Der größte dynamische Kniebiegewinkel darf höchstens 24,0°, die größte dynamische Knie-Scherverschiebung höchstens 7,5 mm und die am oberen Ende des Schienbeins gemessene Beschleunigung höchstens 215 g betragen.
- 5.1.1.3.2. Am Fahrzeug sind zwei Prüfungen durchzuführen, eine mit angebautem Frontschutzsystem und eine ohne Frontschutzsystem. Beide Prüfungen sind nach Absprache mit der Genehmigungsbehörde unter gleichartigen Umgebungsbedingungen durchzuführen. Die Werte für den größten dynamischen Kniebiegewinkel, die größte Knie-Scherverschiebung und die am oberen Ende des Schienbeins gemessene Beschleunigung sind aufzuzeichnen. Der am Fahrzeug mit angebautem Frontschutzsystem gemessene Wert darf 90 % des am Fahrzeug ohne Frontschutzsystem gemessenen Wertes nicht überschreiten.

- 5.1.2. Hüftprüfkörper gegen den Stoßfänger:
- Alle Prüfungen sind mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchzuführen.
- 5.1.2.1. Die Summe der an einem Punkt des Zeitintervalls auftretenden Aufprallkräfte darf höchstens 7,5 kN, das auf den Prüfkörper einwirkende Biegemoment darf höchstens 510 Nm betragen.
- 5.1.2.2. Für ein Frontschutzsystem, das nur für den Anbau an Fahrzeuge genehmigt wurde, die weder den Vorgaben von Abschnitt 2 noch den Vorgaben von Abschnitt 3 entsprechen, können die Prüfanforderungen der Nummer 5.1.2.1 durch die Prüfanforderungen der Nummer 5.1.2.2.1 oder 5.1.2.2.2 ersetzt werden.
- 5.1.2.2.1. Die Summe der an einem Punkt des Zeitintervalls auftretenden Aufprallkräfte darf 9,4 kN und das auf den Prüfkörper einwirkende Biegemoment 640 Nm nicht übersteigen.
- 5.1.2.2.2. Am Fahrzeug sind zwei Prüfungen durchzuführen, eine mit angebautem Frontschutzsystem und eine ohne Frontschutzsystem. Beide Prüfungen sind nach Absprache mit der Genehmigungsbehörde unter gleichartigen Umgebungsbedingungen durchzuführen. Die Werte für die Summe der an einem Punkt des Zeitintervalls auftretenden Aufprallkräfte und für das auf den Prüfkörper einwirkende Biegemoment sind aufzuzeichnen. Der am Fahrzeug mit angebautem Frontschutzsystem gemessene Wert darf 90 % des am Fahrzeug ohne Frontschutzsystem gemessenen Wertes nicht überschreiten.
- 5.2. Hüftprüfkörper gegen Fronthaubenvorderkante
- Die Aufprallgeschwindigkeit beträgt 40 km/h. Die Summe der an einem Punkt des Zeitintervalls im oberen und unteren Teil des Prüfkörpers auftretenden Aufprallkräfte sollte einen möglichen Zielwert von 5,0 kN und das auf den Prüfkörper einwirkende Biegemoment einen möglichen Zielwert von 300 Nm nicht überschreiten. Beide Ergebnisse sind zu Überwachungszwecken aufzuzeichnen.
- 5.3. Prüfkörper Kinderkopfform/kleine Erwachsenenkopfform gegen Frontschutzsystem
- Diese Prüfung wird mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 35 km/h unter Verwendung eines Kopfform-Prüfkörpers für Kinder/kleine Erwachsene mit einem Gewicht von 3,5 kg durchgeführt. Der aus dem zeitlichen Verlauf der am Kopfform-Prüfkörper gemessenen Beschleunigung errechnete HPC-Wert darf in keinem Fall 1 000 übersteigen.
6. Vorschriften für Konstruktion und Anbau von Frontschutzsystemen:
- 6.1. Die folgenden Vorschriften gelten für Frontschutzsysteme, die als Originalteile an Neufahrzeugen angebracht sind, und für Frontschutzsysteme, die als selbstständige technische Einheiten zum Anbau an bestimmte Fahrzeuge in Verkehr gebracht werden sollen.
- 6.1.1. Die Teile des Frontschutzsystems müssen so gestaltet sein, dass alle starren Oberflächen, die von einer Kugel mit 100 mm Durchmesser berührt werden können, einen Abrundungsradius von mindestens 5 mm aufweisen.
- 6.1.2. Die Gesamtmasse des Frontschutzsystems einschließlich aller Träger und Halterungen darf nicht mehr als 1,2 % der Höchstmasse des Fahrzeugs betragen, für das es bestimmt ist, höchstens jedoch 18 kg.
- 6.1.3. Die Oberkante des an ein Fahrzeug angebauten Frontschutzsystems darf nicht mehr als 50 mm über der Bezugslinie der Fronthaubenvorderkante liegen.
- 6.1.4. Das Frontschutzsystem darf die Breite des Fahrzeugs, an das es angebaut ist, nicht vergrößern. Beträgt die Gesamtbreite des Frontschutzsystems mehr als 75 % der Fahrzeugbreite, müssen seine Enden nach innen zur Außenfläche des Fahrzeugs hin gebogen sein, um die Gefahr des Hängenbleibens auf ein Minimum zu beschränken. Diese Anforderung gilt als erfüllt, wenn entweder das Frontschutzsystem in die Karosserie einbezogen ist oder das Ende des Bügels so nach innen gebogen ist, dass es von einer Kugel mit 100 mm Durchmesser nicht berührt werden kann, und der Zwischenraum zwischen dem Ende des Frontschutzsystems und der umgebenden Karosseriefläche höchstens 20 mm beträgt.
- 6.1.5. Vorbehaltlich Nummer 6.1.4 darf der Zwischenraum zwischen den Bauteilen des Frontschutzsystems und der unter ihnen liegenden Karosseriefläche höchstens 80 mm betragen. Unterbrechungen der allgemeinen Kontur der darunter liegenden Karosserie (wie Öffnungen in Gittern und Lufteinlässe usw.) bleiben unberücksichtigt.
- 6.1.6. Damit die Schutzwirkung des Fahrzeugstoßfängers erhalten bleibt, darf der Längsabstand zwischen dem vordersten Teil des Stoßfängers und dem vordersten Teil des Frontschutzsystems an keiner Stelle mehr als 50 mm betragen.
- 6.1.7. Die Wirksamkeit des Stoßfängers darf durch das Frontschutzsystem nicht nennenswert vermindert werden. Diese Anforderung gilt als erfüllt, wenn der Stoßfänger von nicht mehr als zwei vertikalen und von keinem horizontalen Bauteil überdeckt wird.

- 6.1.8. Das Frontschutzsystem darf nicht vor die Senkrechte geneigt sein. Die oberen Teile des Frontschutzsystems dürfen um nicht mehr als 50 mm nach oben oder hinten (zur Windschutzscheibe hin) über die Bezugslinie der Fronthaubenvorderkante des Fahrzeugs bei abgebautem Frontschutzsystem hinausragen.
  - 6.1.9. Auch nach Anbringen eines Frontschutzsystems muss das Fahrzeug alle Anforderungen der einschlägigen Typgenehmigungsvorschriften erfüllen.
  7. Die Genehmigungsbehörde kann auf die in den Abschnitten 2, 3 und 5 vorgesehenen Prüfungen verzichten, wenn die Erfüllung der betreffenden Anforderungen bereits in anderen in diesem Anhang vorgesehenen gleichwertigen Prüfungen nachgewiesen wurde.
-

*ANHANG II***Muster der vom Hersteller vorzulegenden Beschreibungsbogen**

## Teil 1

Beschreibungsbogen zur EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich des Fußgängerschutzes

## Teil 2

Beschreibungsbogen zur EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich des Anbaus eines Frontschutzsystems

## Teil 3

Beschreibungsbogen zur EG-Typgenehmigung von Frontschutzsystemen, die als selbstständige technische Einheiten in Verkehr gebracht werden sollen

## TEIL 1

## MUSTER

**Beschreibungsbogen Nr. ... zur EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich des Fußgängerschutzes**

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

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

0. ALLGEMEINES
- 0.1. Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers):
- 0.2. Typ:
  - 0.2.1. Handelsname(n) (sofern vorhanden):
- 0.3. Kennzeichen zur Typidentifizierung, sofern am Fahrzeug vorhanden <sup>(b)</sup> <sup>(1)</sup>:
  - 0.3.1. Anbringungsstelle dieser Kennzeichen:
- 0.4. Fahrzeugklasse <sup>(c)</sup>:
- 0.5. Name und Anschrift des Herstellers:
- 0.8. Name(n) und Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):
- 0.9. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Vertreters des Herstellers:
1. ALLGEMEINE BAUMERKMALE DES FAHRZEUGS
- 1.1. Fotografien und/oder Zeichnungen eines repräsentativen Fahrzeugs:
- 1.6. Lage und Anordnung der Antriebsmaschine:
9. AUFBAU
- 9.1. Art des Aufbaus:
- 9.2. Werkstoffe und Bauart:
- 9.23. Fußgängerschutz:
  - 9.23.1. Ausführliche Beschreibung — mit Fotos und/oder Zeichnungen — der Frontteile des Fahrzeugs (außen und innen), ihrer Bauweise, Abmessungen, Bezugslinien und verwendeten Werkstoffe. Diese Beschreibung enthält Angaben zu allen vorhandenen aktiven Schutzeinrichtungen.

## TEIL 2

## MUSTER

**Beschreibungsbogen Nr. ... zur EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich des Anbaus eines Frontschutzsystems**

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

Werden in den Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten Spezialwerkstoffe verwendet, so sind Angaben zu ihren Eigenschaften zu machen.

0. ALLGEMEINES
  - 0.1. Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers):
  - 0.2. Typ:
    - 0.2.1. Handelsname(n) (sofern vorhanden):
  - 0.3. Kennzeichen zur Typidentifizierung, sofern am Fahrzeug vorhanden <sup>(b)</sup> <sup>(1)</sup>:
    - 0.3.1. Anbringungsstelle dieser Kennzeichen:
  - 0.4. Fahrzeugklasse <sup>(c)</sup>:
  - 0.5. Name und Anschrift des Herstellers:
  - 0.7. Lage und Anbringungsart des EG-Typgenehmigungszeichens:
  - 0.8. Name(n) und Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):
  - 0.9. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Vertreters des Herstellers:
1. ALLGEMEINE BAUMERKMALE DES FAHRZEUGS
  - 1.1. Fotografien und/oder Zeichnungen eines repräsentativen Fahrzeugs:
2. MASSEN UND ABMESSUNGEN (in kg und mm) (gegebenenfalls auf Zeichnungen verweisen)
  - 2.8. Technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand nach Angabe des Herstellers:
    - 2.8.1. Verteilung dieser Masse auf die Achsen (Größt- und Kleinstwert):
9. AUFBAU
  - 9.1. Art des Aufbaus:
    - 9.24. Frontschutzsystem
      - 9.24.1. Allgemeine Anordnung (Zeichnungen oder Fotografien), mit Angabe von Lage und Befestigung des Frontschutzsystems:



- 
- 9.24.2. Zeichnungen und/oder Fotografien von eventuell vorhandenen Lufteinlassgittern, Kühlergrill, Verzierungen, Plaketten, Emblemen und Ausparungen sowie sonstigen als kritisch anzusehenden Außenkanten und Teilen der Außenfläche (z. B. Beleuchtungseinrichtungen). Sind die in Satz 1 genannten Teile nicht kritisch, dürfen zu Dokumentationszwecken ersatzweise Fotos beigefügt werden, die, falls erforderlich, durch Maßangaben und/oder Text ergänzt sind:
- 9.24.3. Vollständige Angaben zu den erforderlichen Befestigungsteilen und ausführliche Anleitung für den Anbau mit Angabe der Anzugsdrehmomente:
- 9.24.4. Zeichnung der Stoßfänger:
- 9.24.5. Zeichnung der Bodenlinie an der Fahrzeugfront:

## TEIL 3

## MUSTER

**Beschreibungsbogen Nr. ... zur EG-Typgenehmigung von Frontschutzsystemen, die als selbstständige technische Einheiten in Verkehr gebracht werden sollen**

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

Werden in den Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten Spezialwerkstoffe verwendet, so sind Angaben zu ihren Eigenschaften zu machen.

0. ALLGEMEINES
  - 0.1. Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers):
  - 0.2. Typ:
    - 0.2.1. Handelsname(n) (sofern vorhanden):
  - 0.5. Name und Anschrift des Herstellers:
  - 0.7. Lage und Anbringungsart des EG-Typgenehmigungszeichens:
  - 0.8. Name(n) und Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):
  - 0.9. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Vertreters des Herstellers:
1. BESCHREIBUNG DES FRONTSCHUTZSYSTEMS
  - 1.1. Ausführliche technische Beschreibung (einschließlich Fotos oder Zeichnungen):
  - 1.2. Anleitung für Montage und Anbau mit Angabe der Anzugsdrehmomente:
  - 1.3. Liste der Fahrzeugtypen, an die das Frontschutzsystem angebaut werden kann:
  - 1.4. Einschränkungen der Verwendung und Bedingungen für den Anbau:

<sup>(b)</sup> Enthalten die Kennzeichen zur Typidentifizierung Zeichen, die für die Beschreibung des Typs des Fahrzeugs, Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit, die Gegenstand dieses Beschreibungsbogens sind, nicht relevant sind, werden diese Zeichen in den Unterlagen durch das Symbol „?“ dargestellt (z. B. ABC??123??).

<sup>(c)</sup> Zur Definition der Fahrzeugklassen siehe Anhang II Teil A der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

<sup>(1)</sup> Nicht Zutreffendes streichen (falls mehr als eine Angabe zutrifft, kann es sein, dass nichts gestrichen werden muss).

## ANHANG III

**Muster der EG-Typgenehmigungsbogen**

## Teil 1

EG-Typgenehmigungsbogen für die Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich des Fußgängerschutzes

## Teil 2

EG-Typgenehmigungsbogen für die Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich des Anbaus eines Frontschutzsystems

## Teil 3

EG-Typgenehmigungsbogen für die Typgenehmigung eines Frontschutzsystems, das als selbstständige technische Einheit in Verkehr gebracht werden soll

## TEIL 1

## MUSTER

**(größtes Format: A4 (210 × 297 mm))**

EG-TYPGENEHMIGUNGSBOGEN

Stempel der EG-Typgenehmigungsbehörde
---------------------------------------

Mitteilung über

- die Erteilung der EG-Typgenehmigung <sup>(1)</sup>
- die Erweiterung der EG-Typgenehmigung <sup>(1)</sup>
- die Versagung der EG-Typgenehmigung <sup>(1)</sup>
- den Entzug der EG-Typgenehmigung <sup>(1)</sup>

für ein Fahrzeug hinsichtlich des Fußgängerschutzes

nach der Verordnung (EG) Nr. 78/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates nach Maßgabe von 14. Januar 2009,  
zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. .../... <sup>(2)</sup>

EG-Typgenehmigungsnummer:

Grund der Erweiterung:

## ABSCHNITT I

- 0.1. Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers):
- 0.2. Typ:
  - 0.2.1. Handelsname(n) (sofern vorhanden):
- 0.3. Kennzeichen zur Typidentifizierung, sofern am Fahrzeug vorhanden <sup>(3)</sup>:
  - 0.3.1. Anbringungsstelle dieser Kennzeichen:
- 0.4. Fahrzeugklasse <sup>(4)</sup>:
- 0.5. Name und Anschrift des Herstellers:
- 0.8. Name(n) und Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):
- 0.9. (ggf.) Name und Anschrift des Bevollmächtigten des Herstellers:

## ABSCHNITT II

1. Zusätzliche Angaben (soweit erforderlich) (siehe Beiblatt)
2. Für die Durchführung der Prüfungen zuständiger technischer Dienst:
3. Datum des Prüfberichts:
4. Nummer des Prüfberichts:

<sup>(1)</sup> Nicht Zutreffendes streichen.

<sup>(2)</sup> Bitte Nummer der Änderungsverordnung einfügen.

<sup>(3)</sup> Enthalten die Kennzeichen zur Typidentifizierung Zeichen, die für die Beschreibung des Typs des Fahrzeugs, Bauteils oder der selbständigen technischen Einheit, die Gegenstand dieser Beschreibung sind, nicht relevant sind, werden diese Zeichen in den Unterlagen durch das Symbol „?“ dargestellt (z. B. ABC??123??).

<sup>(4)</sup> Zur Definition der Fahrzeugklassen siehe Anhang II Teil A der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

5. Ggf. Anmerkungen (siehe Beiblatt)
6. Ort:
7. Datum:
8. Unterschrift:

Anlagen: Beschreibungsunterlagen.  
Prüfbericht.

Beiblatt zum EG-Typgenehmigungsbogen Nr. ... betreffend die Typgenehmigung eines  
Fahrzeugs hinsichtlich des Fußgängerschutzes nach der Verordnung (EG) Nr. 78/2009

1. Zusätzliche Angaben
  - 1.1. Kurzbeschreibung des Fahrzeugtyps: Struktur, Abmessungen, Form und Werkstoffe:
  - 1.2. Anordnung der Antriebsmaschine: Vorne/Hinten/Mitte <sup>(1)</sup>
  - 1.3. Antrieb: Front-/Heckantrieb <sup>(1)</sup>
  - 1.4. Masse des zur Prüfung vorgeführten Fahrzeugs (wie gemäß Anhang I Nummer 1.7 der Verordnung (EG) Nr. 78/2009 festgelegt):
    - Vorderachse:
    - Hinterachse:
    - insgesamt:
  - 1.5. Ergebnisse der Prüfungen nach Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 78/2009:
    - 1.5.1. Prüfungen nach Abschnitt 2:

Prüfung	Ermittelte Werte		Bestanden/Nicht bestanden <sup>(1)</sup>
Beinprüfkörper gegen Stoßfänger (falls durchgeführt)	Biegewinkel	..... Grad	
	Scherverschiebung	..... mm	
	Beschleunigung am Schienbein	..... g	
Hüftprüfkörper gegen Stoßfänger (falls durchgeführt)	Summe der Stoßkräfte	..... kN	
	Biegemoment	..... Nm	
Hüftprüfkörper gegen Fronthaubenvorderkante	Summe der Stoßkräfte	..... kN	<sup>(2)</sup>
	Biegemoment	..... Nm	<sup>(2)</sup>
Kinder-/Kleiner Erwachsenenkopfform-Prüfkörper (3,5 kg) gegen Fronthaubenseite	HPC-Werte in Bereich A (12 Ergebnisse <sup>(3)</sup> )		
	HPC-Werte in Bereich B (6 Ergebnisse <sup>(3)</sup> )		
Erwachsenenkopfform-Prüfkörper (4,8 kg) gegen Windschutzscheibe	HPC-Werte (5 Ergebnisse <sup>(3)</sup> )		<sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> Es gelten die in Anhang I Abschnitt 2 der Verordnung (EG) Nr. 78/2009 festgelegten Grenzwerte.

<sup>(2)</sup> Nur für Überwachungszwecke.

<sup>(3)</sup> Entsprechend den von der Kommission erlassenen Durchführungsmaßnahmen.

<sup>(1)</sup> Nicht Zutreffendes streichen.

## 1.5.2. Prüfungen nach Abschnitt 3:

Prüfung	Ermittelte Werte		Bestanden/Nicht bestanden <sup>(1)</sup>
Beinprüfkörper gegen Stoßfänger (falls durchgeführt)	Biegewinkel	..... Grad	
	Scherverschiebung	..... mm	
	Beschleunigung am Schienbein	..... g	
Hüftprüfkörper gegen Stoßfänger (falls durchgeführt)	Summe der Stoßkräfte	..... kN	
	Biegemoment	..... Nm	
Hüftprüfkörper gegen Fronthaubenvorderkante	Summe der Stoßkräfte	..... kN	<sup>(2)</sup>
	Biegemoment	..... Nm	<sup>(2)</sup>
Kinder-/Kleiner Erwachsenenkopfform-Prüfkörper (3,5 kg) gegen Fronthaubenseite	HPC-Werte (9 Ergebnisse <sup>(3)</sup> )		
Erwachsenenkopfform-Prüfkörper (4,5 kg) gegen Fronthaubenseite	HPC-Werte (9 Ergebnisse <sup>(3)</sup> )		

<sup>(1)</sup> Es gelten die in Anhang I Abschnitt 3 der Verordnung (EG) Nr. 78/2009 festgelegten Grenzwerte.

<sup>(2)</sup> Nur für Überwachungszwecke.

<sup>(3)</sup> Entsprechend den von der Kommission erlassenen Durchführungsmaßnahmen.

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

## 1.5.3. Anforderungen nach Abschnitt 4:

Angaben zum vorhandenen Bremsassistentensystem <sup>(1)</sup>	
Anmerkungen <sup>(2)</sup>	

<sup>(1)</sup> Genaue Angaben zur Funktionsweise des Systems machen.

<sup>(2)</sup> Genaue Angaben über die zur Prüfung des Systems durchgeführten Tests machen.

## TEIL 2

## MUSTER

**(größtes Format: A4 (210 × 297 mm))**

EG-TYPGENEHMIGUNGSBOGEN

Stempel der EG-Typgenehmigungsbehörde

Mitteilung über

- die Erteilung der EG-Typgenehmigung <sup>(1)</sup>
- die Erweiterung der EG-Typgenehmigung <sup>(1)</sup>
- die Versagung der EG-Typgenehmigung <sup>(1)</sup>
- den Entzug der EG-Typgenehmigung <sup>(1)</sup>

für ein Fahrzeug hinsichtlich des Anbaus eines Frontschutzsystems

nach der Verordnung (EG) Nr. 78/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates nach Maßgabe von 14. Januar 2009,

zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. .../... <sup>(2)</sup>

EG-Typgenehmigungsnummer:

Grund der Erweiterung:

## ABSCHNITT I

- 0.1. Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers):
- 0.2. Typ:
  - 0.2.1. Handelsname(n) (sofern vorhanden):
- 0.3. Kennzeichen zur Typidentifizierung, sofern am Fahrzeug vorhanden <sup>(3)</sup>:
  - 0.3.1. Anbringungsstelle dieser Kennzeichen:
- 0.4. Fahrzeugklasse <sup>(4)</sup>:
- 0.5. Name und Anschrift des Herstellers:
- 0.7. Lage und Anbringungsart des EG-Typgenehmigungszeichens:
- 0.8. Name(n) und Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):
- 0.9. (ggf.) Name und Anschrift des Bevollmächtigten des Herstellers:

<sup>(1)</sup> Nicht Zutreffendes streichen.

<sup>(2)</sup> Bitte Nummer der Änderungsverordnung einfügen.

<sup>(3)</sup> Enthalten die Kennzeichen zur Typidentifizierung Zeichen, die für die Beschreibung des Typs des Fahrzeugs, Bauteils oder der selbständigen technischen Einheit, die Gegenstand dieser Beschreibung sind, nicht relevant sind, werden diese Zeichen in den Unterlagen durch das Symbol „?“ dargestellt (z. B. ABC??123??).

<sup>(4)</sup> Zur Definition der Fahrzeugklassen siehe Anhang II Teil A der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

## ABSCHNITT II

1. Zusätzliche Angaben (soweit erforderlich): siehe Beiblatt
2. Für die Durchführung der Prüfungen zuständiger technischer Dienst:
3. Datum des Prüfberichts:
4. Nummer des Prüfberichts:
5. (Gegebenenfalls) Bemerkungen: siehe Beiblatt
6. Ort:
7. Datum:
8. Unterschrift:

Anlagen: Beschreibungsunterlagen.  
Prüfbericht.

Beiblatt zum EG-Typgenehmigungsbogen Nr. ... betreffend die Typgenehmigung eines  
Fahrzeugs hinsichtlich des Anbaus eines Frontschutzsystems nach der Verordnung (EG)  
Nr. 78/2009

1. Zusätzliche Angaben, falls vorhanden:
2. Anmerkungen:
3. Ergebnisse der Prüfungen nach Anhang I Abschnitt 5 der Verordnung (EG) Nr. 78/2009

Prüfung	Ermittelte Werte		Bestanden/Nicht bestanden
Beinprüfkörper gegen Frontschutzsystem — 3 Prüfpositionen (falls durchgeführt)	Biegewinkel	..... Grad .....	
	Scherverschiebung	..... mm .....	
	Beschleunigung am Schienbein	..... g .....	
Hüftprüfkörper gegen Frontschutzsystem — 3 Prüfpositionen (falls durchgeführt)	Summe der Stoßkräfte	..... kN .....	
	Biegemoment	..... Nm .....	
Hüftprüfkörper gegen Vorderkante des Frontschutzsystems — 3 Prüfpositionen (nur zur Überwachung)	Summe der Stoßkräfte	..... kN .....	
	Biegemoment	Nm	
Kinder-/Kleiner Erwachsenenkopfform- Prüfkörper (3,5 kg) gegen Frontschutz- system	HPC-Werte (mindestens 3 Werte)		



## TEIL 3

## MUSTER

**(größtes Format: A4 (210 × 297 mm))**

## EG-TYPGENEHMIGUNGSBOGEN

Stempel der EG-Typgenehmigungsbehörde

Mitteilung über

- die Erteilung der EG-Typgenehmigung <sup>(1)</sup>
- die Erweiterung der EG-Typgenehmigung <sup>(1)</sup>
- die Versagung der EG-Typgenehmigung <sup>(1)</sup>
- den Entzug der EG-Typgenehmigung <sup>(1)</sup>

für ein Frontschutzsystem, das als selbstständige technische Einheit in Verkehr gebracht werden soll

nach der Verordnung (EG) Nr. 78/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates nach Maßgabe von 14. Januar 2009,

zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. .../... <sup>(2)</sup>

EG-Typgenehmigungsnummer:

Grund der Erweiterung:

## ABSCHNITT I

- 0.1. Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers):
- 0.2. Typ:
- 0.3. Kennzeichen zur Typidentifizierung, sofern am Frontschutzsystem vorhanden <sup>(3)</sup>:
  - 0.3.1. Anbringungsstelle dieser Kennzeichen:
- 0.5. Name und Anschrift des Herstellers:
- 0.7. Lage und Anbringungsart des EG-Typgenehmigungszeichens:
- 0.8. Name(n) und Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):
- 0.9. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Vertreters des Herstellers:

## ABSCHNITT II

1. Zusätzliche Angaben: siehe Beiblatt
2. Für die Durchführung der Prüfungen zuständiger technischer Dienst:
3. Datum des Prüfberichts:

<sup>(1)</sup> Nicht Zutreffendes streichen.

<sup>(2)</sup> Bitte Nummer der Änderungsverordnung einfügen.

<sup>(3)</sup> Enthalten die Kennzeichen zur Typidentifizierung Zeichen, die für die Beschreibung des Typs des Fahrzeugs, Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit, die Gegenstand dieser Beschreibung sind, nicht relevant sind, werden diese Zeichen in den Unterlagen durch das Symbol „?“ dargestellt (z. B. ABC??123??).

4. Nummer des Prüfberichts:
5. (Gegebenenfalls) Bemerkungen: siehe Beiblatt
6. Ort:
7. Datum:
8. Unterschrift:

Anlagen: Beschreibungsunterlagen.  
Prüfbericht.

Beiblatt zum EG-Typgenehmigungsbogen Nr. ... betreffend die Typgenehmigung eines  
Frontschutzesystems, das als selbstständige technische Einheit in Verkehr gebracht werden  
soll nach der Verordnung (EG) Nr. 78/2009

1. Zusätzliche Angaben
  - 1.1. Befestigungsart:
  - 1.2. Montage- und Anbauanleitung:
  - 1.3. Liste der Fahrzeuge, an die das Frontschutzesystem angebaut werden kann, Einschränkungen der Verwendung und Voraussetzungen für den Anbau:  
.....
2. Anmerkungen:
3. Ergebnisse der Prüfungen nach Anhang I Abschnitt 5 der Verordnung (EG) Nr. 78/2009

Prüfung	Ermittelte Werte		Bestanden/Nicht bestanden
Beinprüfkörper gegen Frontschutzesystem — 3 Prüfpositionen (falls durchgeführt)	Biegewinkel	..... Grad .....	
	Scherverschiebung	..... mm .....	
	Beschleunigung am Schienbein	..... g .....	
Hüftprüfkörper gegen Frontschutzesystem — 3 Prüfpositionen (falls durchgeführt)	Summe der Stoßkräfte	..... kN .....	
	Biegemoment	..... Nm .....	
Hüftprüfkörper gegen Vorderkante des Frontschutzesystems — 3 Prüfpositionen (nur zur Überwachung)	Summe der Stoßkräfte	..... kN .....	
	Biegemoment	Nm	
Kinder-/Kleiner Erwachsenenkopfform- Prüfkörper (3,5 kg) gegen Frontschutz- system	HPC-Werte (mindestens 3 Werte)		

## ANHANG IV

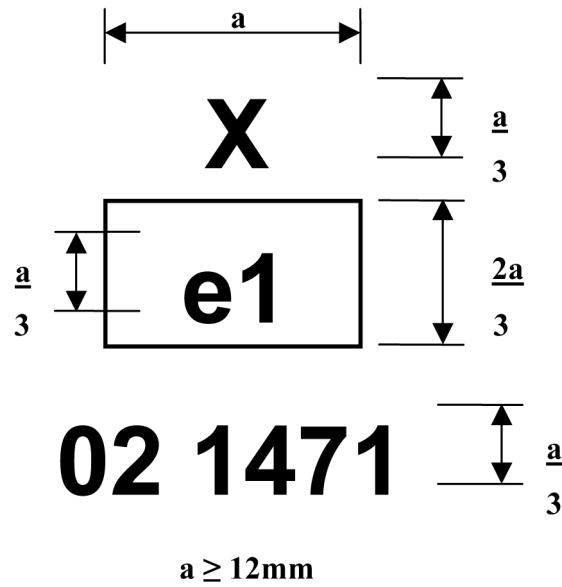
## EG-TYPGENEHMIGUNGSZEICHEN

1. Dieses Zeichen besteht aus:
  - 1.1. dem Kleinbuchstaben „e“ in einem Rechteck, gefolgt von der jeweiligen Kennziffer oder Kennbuchstabenfolge des Mitgliedstaats, der die EG-Typgenehmigung erteilt hat:
    - 1 für Deutschland,
    - 2 für Frankreich,
    - 3 für Italien,
    - 4 für die Niederlande,
    - 5 für Schweden,
    - 6 für Belgien,
    - 7 für Ungarn,
    - 8 für die Tschechische Republik,
    - 9 für Spanien,
    - 11 für das Vereinigte Königreich,
    - 12 für Österreich,
    - 13 für Luxemburg,
    - 17 für Finnland,
    - 18 für Dänemark,
    - 19 für Rumänien,
    - 20 für Polen,
    - 21 für Portugal,
    - 23 für Griechenland,
    - 24 für Irland,
    - 26 für Slowenien,
    - 27 für die Slowakei,
    - 29 für Estland,
    - 32 für Lettland,
    - 34 für Bulgarien,
    - 36 für Litauen,
    - 49 für Zypern,
    - 50 für Malta.
  - 1.2. In der Nähe des Rechtecks muss die „Basis-Typgenehmigungsnummer“ stehen, die Abschnitt 4 der in Anhang VII der Richtlinie 2007/46/EG beschriebenen Typgenehmigungsnummer bildet; ihr vorangestellt sind die beiden Ziffern, die die laufende Nummer der letzten größeren technischen Änderung dieser Verordnung angeben, die zum Zeitpunkt der Erteilung der EG-Typgenehmigung in Kraft war. Die laufende Nummer für diese Verordnung lautet 02.
  - 1.3. Über dem Rechteck sind folgende zusätzliche Buchstaben angegeben:
    - 1.3.1. „A“ gibt an, dass das Frontschutzsystem nach den Anforderungen von Anhang I Nummer 5.1.1.1 genehmigt wurde und an Fahrzeuge angebaut werden kann, die den Vorgaben von Anhang I Abschnitt 2 entsprechen.
    - 1.3.2. „B“ gibt an, dass das Frontschutzsystem nach den Anforderungen von Anhang I Nummer 5.1.1.2 genehmigt wurde und an Fahrzeuge angebaut werden kann, die den Vorgaben von Anhang I Abschnitt 3 entsprechen.

- 1.3.3. „X“ gibt an, dass für die Typgenehmigung des Frontschutzsystems eine der nach Anhang I Nummer 5.1.1.3 oder 5.1.2.2 alternativ zulässigen Prüfungen mit dem Bein- oder Hüftprüfkörper durchgeführt wurde und dass das Frontschutzsystem nur für den Anbau an Fahrzeugen geeignet ist, die nicht den Vorgaben von Anhang I Abschnitt 2 oder 3 entsprechen.
  - 1.4. Das EG-Typgenehmigungszeichen ist klar erkennbar, dauerhaft und nach dem Anbau an das Fahrzeug deutlich sichtbar.
  - 1.5. Ein Beispiel für ein Genehmigungszeichen ist in der Anlage zu diesem Anhang enthalten.
-

## Anlage

## Beispiel für das EG-Typgenehmigungszeichen



Bei der Einrichtung mit dem oben abgebildeten EG-Typgenehmigungszeichen handelt es sich um ein Frontschutzsystem, für das die Typgenehmigung in Deutschland (e1) nach dieser Verordnung (02) unter der Basis-Typgenehmigungsnummer 1471 erteilt wurde.

Der Buchstabe „X“ gibt an, dass für die Typgenehmigung des Frontschutzsystems eine der nach Anhang I Nummer 5.1.1.3 oder 5.1.2.2 alternativ zulässigen Prüfungen mit dem Bein- oder Hüftprüfkörper durchgeführt wurde.

## ANHANG V

**Änderungen der Richtlinie 2007/46/EG**

Die Richtlinie 2007/46/EG wird wie folgt geändert:

1. Anhang I Abschnitt 9.24 erhält folgende Fassung:

„9.24. Frontschutzsysteme

9.24.1. Allgemeine Anordnung (Zeichnungen oder Fotografien), mit Angabe von Lage und Befestigung des Frontschutzsystems:

9.24.2. Zeichnungen und/oder Fotografien von eventuell vorhandenen Lufteinlassgittern, Kühlergrill, Verzierungen, Plaketten, Emblemen und Aussparungen sowie sonstigen als kritisch anzusehenden Außenkanten und Teilen der Außenfläche (z. B. Beleuchtungseinrichtungen). Sind die in Satz 1 erwähnten Teile nicht kritisch, dürfen zu Dokumentationszwecken ersatzweise Fotos beigefügt werden, die, falls erforderlich, durch Maßangaben und/oder Text ergänzt sind:

9.24.3. Vollständige Angaben zu den erforderlichen Befestigungsteilen und ausführliche Anleitung für den Anbau mit Angabe der Anzugsdrehmomente:

9.24.4. Zeichnung der Stoßfänger:

9.24.5. Zeichnung der Bodenlinie an der Fahrzeugfront:“

2. Anhang III Teil I Buchstabe A Abschnitt 9.24 erhält folgende Fassung:

„9.24. Frontschutzsysteme

9.24.1. Allgemeine Anordnung (Zeichnungen oder Fotografien), mit Angabe von Lage und Befestigung des Frontschutzsystems:

9.24.3. Vollständige Angaben zu den erforderlichen Befestigungsteilen und ausführliche Anleitung für den Anbau mit Angabe der Anzugsdrehmomente:“

3. Anhang IV wird wie folgt geändert:

a) Teil I wird wie folgt geändert:

i) Zeile 58 erhält folgende Fassung:

„58. Fußgängerschutz	Verordnung (EG) Nr. 78/2009	L 35 vom 4.2.2009, S. 1	X				X“						
----------------------	--------------------------------	----------------------------	---	--	--	--	----	--	--	--	--	--	--

ii) Die Fußnote 7 wird gestrichen.

iii) Zeile 60 wird gestrichen.

b) Die Anlage wird wie folgt geändert:

i) Zeile 58 erhält folgende Fassung:

„58. Fußgängerschutz	Verordnung (EG) Nr. 78/2009	L 35 vom 4.2.2009, S. 1	N/A (*)
----------------------	--------------------------------	-------------------------	---------

(\*) Jedes Frontschutzsystem, das mit dem Fahrzeug in Verkehr gebracht wird, muss den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 78/2009, entsprechen, mit einer Typgenehmigungsnummer versehen und entsprechend gekennzeichnet sein.“

ii) Zeile 60 wird gestrichen.

4. In Anhang VI wird die Anlage wie folgt geändert:

a) Zeile 58 erhält folgende Fassung:

„58.	Fußgängerschutz	Verordnung (EG) Nr. 78/2009“		
------	-----------------	------------------------------	--	--

b) Zeile 60 wird gestrichen.

5. Anhang XI wird wie folgt geändert:

a) Anlage 1 wird wie folgt geändert:

i) Zeile 58 erhält folgende Fassung:

„58.	Fußgängerschutz	Verordnung (EG) Nr. 78/2009	X	N/A (*)					
------	-----------------	-----------------------------	---	---------	--	--	--	--	--

(\*) Jedes Frontschutzsystem, das mit dem Fahrzeug in Verkehr gebracht wird, muss den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 78/2009, entsprechen und mit einer Typgenehmigungsnummer versehen und entsprechend gekennzeichnet sein.“

ii) Zeile 60 wird gestrichen.

b) Anlage 2 wird wie folgt geändert:

i) Zeile 58 erhält folgende Fassung:

„58.	Fußgängerschutz	Verordnung (EG) Nr. 78/2009	N/A		N/A“					
------	-----------------	-----------------------------	-----	--	------	--	--	--	--	--

ii) Zeile 60 wird gestrichen.

c) Anlage 3 wird wie folgt geändert:

i) Zeile 58 erhält folgende Fassung:

„58.	Fußgängerschutz	Verordnung (EG) Nr. 78/2009							X“
------	-----------------	-----------------------------	--	--	--	--	--	--	----

ii) Zeile 60 wird gestrichen.

d) Anlage 4 wird wie folgt geändert:

i) Zeile 58 erhält folgende Fassung:

„58.	Fußgängerschutz	Verordnung (EG) Nr. 78/2009			N/A (*)				
------	-----------------	-----------------------------	--	--	---------	--	--	--	--

(\*) Jedes Frontschutzsystem, das mit dem Fahrzeug in Verkehr gebracht wird, muss den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 78/2009, entsprechen und mit einer Typgenehmigungsnummer versehen und entsprechend gekennzeichnet sein.“

ii) Zeile 60 wird gestrichen.