



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 3.10.2007
KOM(2007)560 slutlig

2007/0201(COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om skydd av fotgängare och andra oskyddade trafikanter

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

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

1. Förslagets bakgrund

Förslagets syfte och mål

Förslagets mål är att stärka gemenskapskraven på ökad säkerhet för fotgängare och andra oskyddade trafikanter mot skador vid kollisioner med motorfordon.

Kraven regleras för närvarande i direktiv 2003/102/EG¹. I enlighet med artikel 5 i det direktivet undersöktes genomförbarheten av vissa krav i fas II i direktivet och eventuell användning av aktiva säkerhetssystem. I undersökningen fann man att kraven inte är genomförbara.

Kommissionen föreslår därför en ny förordning som underlag för genomförbara krav med aktiva säkerhetssystem. Denna modell har fördelen att förordningen är direkt tillämplig i hela EU, inte behöver införlivas i nationell rätt och ger näringslivet och tillsynsmyndigheterna en enhetlig uppsättning bestämmelser.

I direktiv 2005/66/EG av den 26 oktober 2005 om användningen av frontskydd på motorfordon regleras dessutom användningen av frontskydd och skyddet av oskyddade trafikanter vid kollision med fordon med frontskydd. Kommissionen föreslår härmed att kraven i det direktivet kombineras med kraven i direktiv 2003/102/EG om fotgängarskydd.

Allmän bakgrund

Den 21 december 2000 lade kommissionen fram ett meddelande om möjligheten att låta industrin frivilligt åta sig att förbättra säkerheten för fotgängare och andra oskyddade trafikanter vid kollisioner med motorfordon. I meddelanden tillkännagav kommissionen att man skulle inleda diskussioner med *European Automobile Manufacturers Association* (ACEA) för att utverka ett sådant åtagande och samtidigt föra diskussioner med *Japan Automobile Manufacturers Association* (JAMA) och *Korea Automobile Manufacturers Association* (KAMA).

I ett meddelande² av den 11 juli 2001 presenterade kommissionen ACEA:s åtagande om fotgängarskydd för rådet och Europaparlamentet. Åtagandet omfattande en serie provningar för att förbättra motorfordonens fronter, samt en rad aktiva och passiva säkerhetsåtgärder för ökad fotgängarsäkerhet, bl.a. att alla motorfordon skulle förses med låsningsfria bromsar (ABS) och varselljus, att avancerade aktiva säkerhetssystem skulle införas senare samt att stela viltfångare skulle dras tillbaka från marknaden frivilligt. Sedan dess har JAMA och KAMA gjort liknande åtaganden, vilket lett till att 99 % av de befintliga tillverkarna omfattas av identiska åtaganden.

¹ EUT L 321, 6.12.2003, s. 15.

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

I meddelandet från juli 2001 tillkännagav kommissionen att den skulle besluta om att godta industrins åtaganden genom en rekommendation eller föreslå ny lagstiftning om fotgängarskydd efter att ha rådfrågat Europaparlamentet och rådet.

Både Europaparlamentet och rådet välkomnade huvuddelen av industrins åtaganden när det gäller förbättrad konstruktion av bilfronter.

Europaparlamentet efterlyste i sin resolution av den 13 juni 2002 ett ramdirektiv med datum för tillämpning, vilka mål som skall uppnås och hur de skall övervakas. Därför åtog sig kommissionen att lägga fram förslag till ramlagstiftning med utgångspunkt i de aktuella delarna av åtagandena.

Lagförslaget lades fram inom medbeslutandeförfarandet och resulterade i direktiv 2003/102/EG om skydd för fotgängare och andra oskyddade trafikanter.

Därefter har kommissionen enligt rådets och parlamentets önskemål lagt fram förslag om kontroll av frontskydd, som antogs som direktiv 2005/66/EG. Lämpligen bör detta direktiv överensstämma med alla förslag om ändring av fotgängarskyddsdirektivet genom att nödvändiga bestämmelser tas med i den föreslagna förordningen.

Befintliga bestämmelser på förslagets område

Det nu gällande direktivet är 2003/102/EG om skydd för fotgängare och andra oskyddade trafikanter. Den genomförbarhetsundersökning som gjorts i enlighet med artikel 5 i det direktivet har visat att direktivets krav inte är genomförbara. Föreliggande förslag utgår från de nu gällande kraven, men ändrade så att de är genomförbara.

Enligt direktiv 2005/66/EG om användningen av frontskydd på motorfordon skall frontskydd kontrolleras antingen som originalutrustning eller på eftermarknaden. Förslaget kombinerar de här kraven med dem som rör fotgängarskydd och ger därigenom ett enhetligt skydd för fotgängare och andra oskyddade trafikanter.

Överensstämmelse med EU:s övriga politikområden och mål

Förslaget överensstämmer fullständigt med målet att minska antalet dödsolyckor i trafiken, enligt kommissionens vitbok om en europeisk transportpolitik.

2. Samråd med berörda parter och konsekvensbedömning

Samråd med berörda parter

Metoder för samrådet, målgrupper och de svarandes profil

Alla samråd rörde enbart ändrade krav i fas II av fotgängarskyddsdirektivet, eftersom kraven på frontskydd skall förbli i sin nuvarande form.

Ett möte hölls med företrädare för europeiska, japanska och koreanska biltillverkare, då man diskuterade kraven i fas II av det gällande direktivet och vad som kunde anses nödvändigt för genomförbara lösningar.

Ett öppet samråd hölls över Internet i juni och juli 2005. Kommissionen fick 17 svar, som finns på

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

Sammanfattning av svaren och hur de har beaktats

Allmänt kan sägas att samrådet visade att det föreliggande förslaget kan godtas av snart sagt alla involverade som både genomförbart och tillräckligt säkert för oskyddade trafikanter.

Svaren från Internetsamrådet rörde frågor som har beaktats i förslaget eller som kommer att infogas i tillämpningsföreskrifterna.

En närmare redovisning av svaren återfinns i konsekvensbedömningen till detta förslag.

Inhämtande och användning av expertråd

Berörda områden

Analys av fordonskonstruktion samt statistik över fordonsolyckor och skador.

Metoder

Analys av skaderapporter från olycksdatabaser och simuleringar av resultat av scenarier med olika hastighet och område där fordonet träffar den oskyddade trafikanten.

Tillfrågade organisationer och experter

Det brittiska *Transport Research Laboratory* (TRL).

Sammanfattning av inhämtade och använda råd

TRL uppgav att vissa krav i det nuvarande direktivet behövde ses över för att se till att de är genomförbara och rekommenderade att aktiva säkerhetssystem borde göras obligatoriska för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter.

Offentliggörande av expertråd

TRL:s rapport, med en utökad granskning av fördelarna med bromsassistans, finns på:

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

Konsekvensbedömning

Alternativ som inte beaktades under konsekvensbedömningen var följande:

1) Lagstiftning av medlemsstaterna

Det befintliga direktivet är en del av systemet för typgodkännande av hela fordon som innebär fullständig harmonisering på EU-nivå av lagstiftningen om fordonskonstruktion. Detta system har existerat sedan 1970 i syfte att säkerställa en väl fungerande inre marknad för bilindustrin och samtidigt trygga fordonskonstruktionernas säkerhet och kvalitet.

Om direktivet upphävs skulle medlemsstaterna få frihet att införa egen lagstiftning på området. Detta skulle leda till låg harmonisering i den inre marknadens funktion och den fria rörlighet för fordon skulle inte längre kunna garanteras.

Därför föreslås inte att lagstiftningen avlägsnas.

2) En frivillig överenskommelse

Det måste erinras om att direktivet antogs på direkt begäran av parlamentet och rådet om lagstiftning, sedan kommissionen lagt fram ett samrådsdokument om en tidigare frivillig överenskommelse om fotgängarskydd. På grund av denna begäran infördes huvuddelen av den frivilliga överenskommelsen i det nu existerande direktivet. På lagstiftarnas begäran infördes också det frivilliga förbudet mot viltfångare i ett direktiv³.

En ny frivillig överenskommelse i frågan ansågs därför inte lämplig.

Följande alternativ beaktas i bedömningen:

3) Det befintliga direktivet kvarstår

En möjlighet hade varit att inte ändra kraven i fas II men skjuta upp genomförandet av dem. Kommissionen kan emellertid inte bortse från att kraven i fas II av det befintliga direktivet har visat sig ogenomförbara och att de inte nödvändigtvis kommer att bli mer genomförbara med tiden. Kommissionen måste därför vidta nödvändiga och lämpliga åtgärder för att ändra kraven och ombesörja erforderlig rättssäkerhet i fråga om genomförbarhetsaspekten⁴.

Alternativet att fortsätta med det befintliga direktivet avvisades därför. Det befintliga direktivet tjänar dock som utgångspunkt för jämförelser av fördelarna med de andra alternativen.

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/66/EG av den 26 oktober 2005 om användningen av fronskydd på motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG, EUT L 309, 25.11.2005, s. 37.

⁴ Se artikel 5 i direktiv 2003/102/EG.

4) Industrins förslag godtas

Efter att ha övervägt genomförbarheten föreslog industrin att fas I-kraven skulle fortsätta att tillämpas i stället för fas II-kraven, och att bromsassistans skulle bli obligatoriskt. Detta alternativ granskades men avvisades slutligen, eftersom kommissionen ansåg att några av de passiva kraven kunde tillämpas strängare. De potentiella resultaten av det här alternativet används dock vid jämförelser med det slutliga alternativet.

5) Endast kraven om passiv säkerhet ändras.

Att bara ändra de befintliga kraven för att göra dem mer genomförbara skulle möjliggöra en realistisk förbättring av fordonsfronter. Onekligen skulle det dock leda till lägre säkerhet, vilket inte överensstämmer med kraven i artikel 5 i det befintliga direktivet. Eftersom detta alternativ inte ”säkrar en minst likvärdig skyddsverkan som de befintliga bestämmelserna” avvisades det dock.

6) Det befintliga direktivets fas II-krav ändras till en kombination av aktiva och passiva säkerhetsåtgärder för att nå erforderlig säkerhet

Det är erkänt att de befintliga kraven inte är genomförda och måste ändras. TRL granskade och utvärderade användningen av bromsassistans i kombination med ändrade krav på passiv säkerhet. Enligt artikel 5 i det befintliga direktivet skall kommissionen nu lägga fram ett förslag som ”säkrar en minst likvärdig skyddsverkan som de befintliga bestämmelserna”. Rapporten ger vid handen att den föreslagna kombinationen av ändrade passiva åtgärder och nya aktiva åtgärder skulle ge ett avsevärt stärkt skydd för oskyddade trafikanter jämfört med de befintliga kraven.

Därför har detta alternativ valts för förslaget.

3. Förslagets rättsliga utformning

Sammanfattning av förslaget

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om skydd av fotgängare och andra oskyddade trafikanter före och vid kollisioner med motorfordon och om ändring av ramdirektivet om typgodkännande av motorfordon.

Rättslig grund

Artikel 95 i fördraget.

Subsidiaritetsprincipen

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig eftersom förslaget inte omfattas av gemenskapens exklusiva behörighet.

Förslaget mål kan inte uppnås i tillräckligt stor omfattning av medlemsstaterna, eftersom förslaget kommer att ingå i EU:s system för typgodkännande av fordon.

Förslaget mål kan bättre uppnås med gemenskapsåtgärder, eftersom man då undviker hinder för handeln mellan medlemsstaterna. Den nuvarande användningen och tillämpningen av EU:s typgodkännandesystem för fordon visar systemets acceptans och värde i ett europeiskt sammanhang. Det ger tydliga krav på konstruktion av fordon så att deras säkerhet förbättras på ett enhetligt sätt.

Förslaget överensstämmer därför med subsidiaritetsprincipen.

Proportionalitetsprincipen

Förslaget överensstämmer med proportionalitetsprincipen eftersom det inte går utöver vad som är nödvändigt för att nå målet att skapa säkerhet för oskyddade trafikanter.

TRL lämnade i sin rapport en kostnads-nyttoanalys som visar att förslaget ger avsevärda fördelar för samhället som helhet.

Val av regleringsform

Föreslagen regleringsform: förordning.

Andra regleringsformer vore otillräckliga av följande skäl:

Förordning anses lämplig eftersom den innebär snabb efterlevnad utan att behöva införlivas i medlemsstaternas lagstiftning.

4. Inverkan på budgeten

Förslaget påverkar inte gemenskapens budget.

5. Ytterligare information

Simulation, pilotfas och övergångsperiod

Det finns flera övergångsperioder i förslaget så att tillverkarna får tillräckligt med tid för att konstruera och tillverka nya fordon.

Förenkling

Genom förslaget förenklas förvaltningsförfarandena för de nationella myndigheterna och för kommissionen.

Eftersom förslaget är en förordning behöver det inte införlivas i nationell lagstiftning.

Upphävande av befintlig lagstiftning

Om förslaget antas upphävs direktiven 2003/102/EG och 2005/66/EG.

Översyn/revision/tidsbegränsning

Förslaget innehåller en klausul om översyn så att säkerhetsnivån förblir kontinuerlig.

Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

Förslaget berör Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och bör därför omfatta det.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om skydd av fotgängare och andra oskyddade trafikanter

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 95,

med beaktande av kommissionens förslag⁵,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁶,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁷, och

av följande skäl:

- (1) Den inre marknaden utgör ett område utan inre gränser där fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital måste garanteras. Därför finns ett gemenskapsomfattande typgodkännandesystem för motorfordon. De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon med avseende på fotgängarskydd bör harmoniseras för att undvika att krav antas som är olika i olika medlemsstater och för att säkerställa en väl fungerande inre marknad.
- (2) Denna förordning är en särrättsakt inom gemenskapens typgodkännandeförfarande enligt Europaparlamentets och rådets direktiv [.../.../EG] av den [datum] om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ("ramdirektivet")⁸.
- (3) Erfarenheten har visat att lagstiftning om motorfordon ofta har ett ytterst detaljerat tekniskt innehåll. Därför bör en förordning antas i stället för ett direktiv, för att undvika oförenligheter mellan genomförandeåtgärderna och en onödig lagstiftningsvolym i medlemsstaterna. För enhetlighetens skull på detta område bör därför en förordning ersätta Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/102/EG av den 17 november 2003 om skydd för fotgängare och andra oskyddade trafikanter före och vid kollision med ett motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG⁹ och

⁵ EUT C

⁶ EUT C

⁷ EUT C

⁸ [Förslag till nytt ramdirektiv under antagande, KOM(2003) 418 och KOM(2004) 738.]

⁹ EUT L 321, 6.12.2003, s. 15.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/66/EG av den 26 oktober 2005 om användningen av frontskydd på motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG¹⁰, i vilka stadgas om montering och användning av frontskydd på fordon och därigenom om skydd av fotgängare. Detta innebär att medlemsstaterna upphäver lagstiftningen om införlivande av de upphävda direktiven.

- (4) Kraven i fas II av genomförandet av direktiv 2003/102/EG har visats vara ogenomförbara. I artikel 5 i det direktivet åläggs kommissionen att lägga fram nödvändiga förslag för att råda bot på eventuella problem med kravens genomförbarhet, eventuellt med hjälp av aktiva säkerhetssystem, och samtidigt säkerställa att oskyddade trafikanters säkerhet inte försämras.
- (5) En undersökning beställd av kommissionen visar att kraven på fotgängarskydd kan förbättras avsevärt med hjälp av en kombination av passiva och aktiva åtgärder som ger ett starkare skydd än de befintliga bestämmelserna. Särskilt framhålls det aktiva säkerhetssystemet bromsassistans, som i kombination med ändringar av kraven på passiv säkerhet avsevärt kommer att stärka skyddet. Därför bör montering av bromsassistanssystem bli obligatorisk i nya motorfordon.
- (6) Fordon utrustade med kollisionsundvikande system bör inte åläggas att uppfylla vissa krav i den här förordningen, i den mån de kan undvika kollisioner med fotgängare i stället för att bara lindra verkningarna av sådana kollisioner.
- (7) Med det ökande antalet tyngre fordon som framförs på stadsgator bör bestämmelserna om fotgängarskydd gälla inte bara fordon med en största vikt på högst 2 500 kg, utan också efter en viss övergångsperiod fordon i kategorierna M₁ och N₁ som överskrider den gränsen.
- (8) För att tillskapa bättre skydd för fotgängare så snart som möjligt bör tillverkare som vill ansöka om typgodkännande enligt de nya kraven innan dessa blir obligatoriska kunna göra det, förutsatt att erforderliga tillämpningsåtgärder redan har trätt i kraft.
- (9) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter¹¹.
- (10) Särskilt bör kommissionen ges befogenhet att anta tekniska föreskrifter för tillämpningen av provningskrav, prestandakrav för vissa kollisionsundvikande system och genomförandeåtgärder på grundval av övervakning. Eftersom dessa åtgärder har generell tillämpning och är avsedda att ändra icke-väsentliga delar av denna förordning genom tillägg av nya icke-väsentliga delar bör de antas genom det föreskrivande förfarandet med kontroll enligt artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (11) För en smidig övergång från bestämmelserna i direktiven 2003/102/EG och 2005/66/EG till den här förordningen bör förordningens tillämpning uppskjutas med en viss tid efter dess ikraftträdande.

¹⁰ EUT L 309, 25.11.2005, s. 37.

¹¹ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

- (12) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att fullborda den inre marknaden genom införande av gemensamma tekniska krav på fotgängarskydd, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på grund av de nödvändiga åtgärdernas omfattning och de därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

Syfte, tillämpningsområde och definitioner

Artikel 1

Syfte

I denna förordning fastställs krav för konstruktion och funktion av fordon och frontskydd i syfte att minska antalet skador och deras allvarsgrad när det gäller fotgängare och andra oskyddade trafikanter som träffas av sådana fordons fronter samt i syfte att undvika sådana kollisioner.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning skall tillämpas på
 - (a) motorfordon i kategori M₁ enligt definitionen i artikel [3.11] i och avsnitt A i bilaga II till direktiv [.../.../EG],
 - (b) motorfordon i kategori N₁ enligt definitionen i artikel [3.11] och avsnitt A i bilaga II till direktiv [.../.../EG] och med förbehåll för punkt 2 i denna artikel,
 - (c) frontskydd monterade som originalutrustning på sådana fordon som avses i leden a och b eller som säljs som separata tekniska enheter avsedda för montering på sådana fordon.
2. Avsnitten 2 och 3 i bilaga I skall inte tillämpas på fordon av kategori N1 där förarsätets R-punkt antingen ligger framom framaxeln eller, i längsriktningen, högst 1000 mm bakom framaxelns tvärgående mittlinje.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- (1) *vindrutestolpar*: den yttersta och främsta delen av den konstruktion som är avsedd att hålla uppe taket och som löper från karossen till fordonstaket.
- (2) *bromsassistanssystem*: ett system som assisterar föraren genom att garantera att största möjliga deceleration påförs i nödbromslägen.
- (3) *stötfångare*: en främre, lägre, yttre struktur på ett fordon, inbegripet fästen, som är avsedd att skydda fordonet vid en frontalkollision i låg hastighet med ett annat fordon.
- (4) *frontskydd*: en separat struktur eller flera separata strukturer, såsom en viltfångare eller en kompletterande stötfångare som är avsedd att skydda fordonets ytteryta som komplement till originalstötfångaren, från skada vid kollision med ett föremål, med undantag för strukturer med en vikt på mindre än 0,5 kg som endast är avsedda att skydda strålkastarna.
- (5) *största vikt*: största tekniskt tillåtna tjänstevikt enligt tillverkarens uppgifter i enlighet med punkt 3.8 i bilaga I till direktiv [...]/.../EG].
- (6) *fordon i kategori N₁ som härletts från M₁*: sådana fordon i kategori N₁ med en största vikt på högst 2500 kg och som framom vindrutestolparna har samma allmänna struktur och form som ett befintligt fordon i kategori M₁.

Kapitel II

Tillverkarnas skyldigheter

Artikel 4

Tillverkarnas skyldigheter

1. I enlighet med artikel 9 skall tillverkarna se till att fordon som släpps ut på marknaden är försedda med kontrollerade bromsassistanssystem som uppfyller kraven i avsnitt 4 i bilaga I och uppfyller kraven i avsnitten 2 eller 3 i bilaga I.
2. I enlighet med artikel 10 skall tillverkarna se till att sådana frontskydd som antingen är monterade som originalutrustning på fordon som släpps ut på marknaden eller levereras som separata tekniska enheter uppfyller kraven i avsnitt 5 i bilaga I.
3. Tillverkarna skall till godkännandemyndigheterna lämna lämpliga uppgifter om fordonets och frontskyddets egenskaper och provningsförhållanden. Uppgifterna skall innehålla sådan information som krävs för funktionskontroll av drift av eventuella aktiva säkerhetsanordningar som är monterade på fordonet.

4. För frontskydd som säljs som separata tekniska enheter skall tillverkarna till godkännandemyndigheterna lämna lämpliga uppgifter om skyddets egenskaper och provningsförhållanden. Uppgifterna skall innehålla information om de fordon för vilka skyddet har provats samt fullständiga monteringsanvisningar.
5. Sådana frontskydd som utgör separata tekniska enheter får endast distribueras, erbjudas till försäljning eller säljas om de åtföljs av en förteckning över fordonstyper för vilka frontskyddet är typgodkänt och av tydliga monteringsanvisningar. Monteringsanvisningarna skall innehålla särskilda krav på monteringen, inbegripet fastsättningssätt för de fordon som skyddet har godkänts för, så att de godkända komponenterna kan monteras på fordonet på ett sätt som uppfyller relevanta bestämmelser i avsnitt 6 i bilaga I.
6. Kommissionen skall anta genomförandeåtgärder med tekniska bestämmelser för tillämpningen av kraven i bilaga I.

Dessa åtgärder, som är avsedda att ändra icke-väsentliga delar av denna förordning bl.a. genom att komplettera den, skall antas genom det föreskrivande förfarandet med kontroll enligt artikel 40.2 i direktiv [...]/.../EG].

Artikel 5

Ansökan om EG-typgodkännande

1. Tillverkaren skall till godkännandemyndigheten lämna informationsdokumentet, i enlighet med mallen i del 1 i bilaga II, vid ansökan om EG-typgodkännande av en fordonstyp med avseende på fotgängarskydd.

Tillverkaren skall till den tekniska tjänst som ansvarar för typgodkännandeprovningarnas utförande lämna ett fordon som är representativt för den fordonstyp som godkännandet avser.
2. Tillverkaren skall till godkännandemyndigheten lämna informationsdokumentet, i enlighet med mallen i del 2 i bilaga II, vid ansökan om typgodkännande av en fordonstyp med avseende på montering av frontskydd.

Tillverkaren skall till den tekniska tjänst som ansvarar för typgodkännandeprovningarnas utförande lämna ett fordon som är representativt för den fordonstyp som godkännandet avser, på vilken frontskyddet skall monteras. På den tekniska tjänstens begäran skall tillverkaren också lämna särskilda komponenter eller materialprov.
3. Tillverkaren skall till godkännandemyndigheten lämna informationsdokumentet, i enlighet med mallen i del 3 i bilaga II, vid ansökan om EG-typgodkännande som separat teknisk enhet av en frontskyddstyp.

Tillverkaren skall till den tekniska tjänst som ansvarar för typgodkännandeprovningarnas utförande lämna ett provexemplar av det frontskydd som godkännandet avser. Om den tekniska tjänsten anser det nödvändigt får den begära ytterligare provexemplar. Provexemplaren skall tydligt och outplånligt märkas med sökandens handelsnamn eller varumärke och typbeteckning. Tillverkaren skall bereda plats för det obligatoriska EG-typgodkännandemärket.

Kapitel III

Skyldigheter för medlemsstaternas myndigheter

Artikel 6

Beviljande av EG-typgodkännande

1. Om de tillämpliga kraven är uppfyllda skall godkännandemyndigheten bevilja EG-typgodkännande och utfärda ett typgodkännandenummer i enlighet med numreringsystemet i bilaga VII till direktiv [.../.../EG]

En godkännandemyndighet får inte tilldela samma nummer till en annan fordonstyp eller frontskyddstyp.

2. Vid tillämpningen av punkt 1 skall godkännandemyndigheten utfärda EG-typgodkännandeintyg som upprättas i enlighet med följande:
 - (a) Mallen i del 1 i bilaga III för en fordonstyp med avseende på fotgängarskydd.
 - (b) Mallen i del 2 i bilaga III för en fordonstyp med avseende på montering av frontskydd.
 - (c) Mallen i del 3 i bilaga III för en frontskyddstyp som separat teknisk enhet.

Artikel 7

EG-typgodkännandemärke för separata tekniska enheter

Varje frontskydd som överensstämmer med en typ som EG-typgodkänts som en separat teknisk enhet skall förses med ett EG-typgodkännandemärke för separat teknisk enhet i enlighet med bilaga IV.

Artikel 8

Ändring av typ och ändringar av godkännanden

Varje ändring av fordonet framom vindrutestolparna eller av frontskyddet som påverkar antingen strukturen, de huvudsakliga måtten, materialet i fordonets yttertor, fastsättningsmetoderna eller läget för externa eller interna komponenter, och som avsevärt påverkar provningsresultaten skall betraktas som en ändring i den mening som avses i artikel [13] i direktiv [.../.../EG] och därför förutsätta en ny ansökan om typgodkännande.

Artikel 9

Tidplan för tillämpning på fordon

1. Med verkan från det datum som anges i artikel 15 andra stycket skall de nationella myndigheterna av skäl som avser fotgängarskydd vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande av följande nya fordonstyper:
 - a) fordon i kategori M₁ som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitt 4 i bilaga I,
 - b) fordon i kategori M₁ med en största vikt på högst 2500 kg som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitt 2 eller avsnitt 3 i bilaga I, och
 - c) fordon i kategori N₁ som härletts från M₁ med en största vikt på högst 2500 kg som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitten 2 och 4 eller avsnitten 3 och 4 i bilaga I.
2. Med verkan från [DATUM 33 månader efter denna förordnings ikraftträdande], när det gäller nya fordon i kategori M₁, eller i kategori N₁ som härletts från M₁, med en största vikt på högst 2500 kg, som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitt 4 i bilaga I, skall de nationella myndigheterna av skäl som avser fotgängarskydd betrakta intyg om överensstämmelse som inte längre giltiga vid tillämpningen av artikel [26] i direktiv [.../.../EG], och skall förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande av sådana fordon.
3. Med verkan från [DATUM 56 månader efter denna förordnings ikraftträdande] skall de nationella myndigheterna av skäl som avser fotgängarskydd vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande av följande nya fordonstyper:
 - a) fordon i kategori M₁ som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitt 4 i bilaga I,
 - b) fordon i kategori M₁ med en största vikt på högst 2500 kg som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitt 3 i bilaga I, och
 - c) fordon i kategori N₁ som härletts från M₁ med en största vikt på högst 2500 kg som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitten 3 och 4 i bilaga I.
4. Med verkan från [DATUM 60 månader efter denna förordnings ikraftträdande], när det gäller nya fordon i kategori M₁, eller i kategori N₁ som härletts från M₁, med en största vikt på högst 2500 kg, som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitten 2 och 4 eller avsnitten 3 och 4 i bilaga I, skall de nationella myndigheterna av skäl som avser fotgängarskydd betrakta intyg om överensstämmelse som inte längre giltiga vid tillämpningen av artikel [26] i direktiv [.../.../EG], och skall förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande av sådana fordon.
5. Med verkan från [DATUM 78 månader efter denna förordnings ikraftträdande], när det gäller en ny fordonstyp som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitten 3 och 4 i bilaga I, skall de nationella myndigheterna av skäl som avser fotgängarskydd vägra att bevilja EG-typgodkännande och nationellt typgodkännande.

6. Med verkan från [DATUM 78 månader efter denna förordnings ikraftträdande] skall de nationella myndigheterna av skäl som avser fotgängarskydd betrakta intyg om överensstämmelse som inte längre giltiga vid tillämpningen av artikel [26] i direktiv [.../.../EG], och skall förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande av följande nya fordon:
- a) fordon i kategorierna M₁ eller N₁ som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitt 4 i bilaga I, och
 - b) fordon i kategori M₁, eller i kategori N₁ som härletts från M₁, med en största vikt på högst 2500 kg, som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitten 2 eller 3 i bilaga I.
7. Med verkan från [DATUM 116 månader efter denna förordnings ikraftträdande] skall de nationella myndigheterna av skäl som avser fotgängarskydd betrakta intyg om överensstämmelse som inte längre giltiga vid tillämpningen av artikel [26] i direktiv [.../.../EG], och skall förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande av följande nya fordon:
- a) fordon i kategorierna M₁ eller N₁ som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitt 4 i bilaga I, och
 - b) fordon i kategori M₁, eller i kategori N₁ som härletts från M₁, med en största vikt på högst 2500 kg, som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitt 3 i bilaga I.
8. Med verkan från [DATUM 138 månader efter denna förordnings ikraftträdande], när det gäller nya fordon som inte uppfyller de tekniska kraven i avsnitten 3 och 4 i bilaga I, skall de nationella myndigheterna av skäl som avser fotgängarskydd betrakta intyg om överensstämmelse som inte längre giltiga vid tillämpningen av artikel [26] i direktiv [.../.../EG], och skall förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande av sådana fordon.
9. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 1–8 i denna artikel, och förutsatt att åtgärder som antas i enlighet med artikel 4.6 träder i kraft, får de nationella myndigheterna inte, om en tillverkare begär det, av skäl som avser fotgängarskydd vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande av en ny fordonstyp eller förbjuda att ett nytt fordon registreras, säljs eller tas i bruk om fordonet uppfyller de tekniska kraven i avsnitten 3 eller 4 i bilaga I.

Artikel 10

Tillämpning på frontskydd

1. De nationella myndigheterna skall vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande av nya fordonstyper försedda med frontskydd, eller nya frontskyddstyper som tillhandahålls som separata tekniska enheter, som inte uppfyller kraven i avsnitten 5 och 6 i bilaga I.

2. De nationella myndigheterna skall med avseende på frontskydd betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga vid tillämpningen av artikel [26] i direktiv [.../.../EG] och skall förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande av nya fordon som inte uppfyller kraven i avsnitten 5 och 6 i bilaga I till denna förordning.
3. Kraven i avsnitten 5 och 6 i bilaga I till denna förordning skall tillämpas på frontskydd som tillhandahålls som separata tekniska enheter vid tillämpningen av artikel [28] i direktiv [.../.../EG].

Artikel 11

Kollisionsundvikande system

1. Fordon som är utrustade med kollisionsundvikande system skall inte behöva uppfylla provningskraven i avsnitten 2 och 3 i bilaga I för att beviljas EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för en fordonstyp med avseende på fotgängarskydd eller för att få säljas, registreras eller tas i bruk.
2. Kommissionen får anta genomförandeåtgärder med nödvändiga prestandakrav för tillämpningen av punkt 1.

Dessa åtgärder, som är avsedda att ändra icke-väsentliga delar av denna förordning bl.a. genom att komplettera den, skall antas genom det föreskrivande förfarandet med kontroll enligt artikel 40.2 i direktiv [.../.../EG].

Kraven skall garantera ett skydd som med avseende på faktisk verkan är åtminstone likvärdigt med det som ges av avsnitten 2 och 3 i bilaga I till denna förordning.

Artikel 12

Övervakning

1. De nationella myndigheterna skall årligen förse kommissionen med resultaten av den övervakning som avses i punkterna 2.2, 2.4 och 3.2 i bilaga I, senast den 28 februari året efter det år de insamlades.

Kravet att lämna dessa resultat skall upphöra att gälla från och med den [datum, 5 år efter denna förordnings ikraftträdande].

2. Kommissionen får på grundval av resultaten av den övervakning som gjorts enligt punkterna 2.2, 2.4 och 3.2 i bilaga I anta lämpliga genomförandeåtgärder.

Dessa åtgärder, som är avsedda att ändra icke-väsentliga delar av denna förordning bl.a. genom att komplettera den, skall antas genom det föreskrivande förfarandet med kontroll enligt artikel 40.2 i direktiv [.../.../EG].

3. Kommissionen kommer att övervaka användning av bromsassistans och annan teknik som kan öka skyddet för oskyddade trafikanter, och kommer att senast [datum, 5 år efter denna förordnings ikraftträdande] se över denna förordnings tillämpning med avseende på faktisk utbredning, användning och vidareutveckling av tekniken och lämna en rapport i frågan till Europaparlamentet och rådet, i förekommande fall åtföljd av förslag.

Artikel 13

Påföljder

1. Medlemsstaterna skall fastställa bestämmelser om påföljder för tillverkares överträdelse av bestämmelserna i denna förordning och vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att de tillämpas. Påföljderna skall vara verkningfulla, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna skall anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den [*datum, 18 månader efter denna förordnings ikraftträdande*] och skall utan dröjsmål anmäla alla senare ändringar som påverkar dem.
2. De typer av överträdelser som skall förenas med påföljder skall åtminstone vara följande:
 - a) lämnande av falsk uppgift under godkännandeförfarandet eller förfaranden som leder till återkallande,
 - b) förfalskning av provningsresultat vid typgodkännande,
 - c) undanhållande av uppgifter eller tekniska specifikationer som kan leda till återkallande eller indraget typgodkännande,
 - d) vägran att lämna tillgång till uppgifter.

Kapitel IV

Övergångs- och slutbestämmelser

Artikel 14

Upphävande

Med verkan från den dag som anges i artikel 15 andra stycket skall direktiven 2003/102/EG och 2005/66/EG upphöra att gälla.

Hänvisningar till de upphävda direktiven skall betraktas som hänvisningar till den här förordningen.

Artikel 15

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den skall börja tillämpas den [DATUM *nio månader efter ikraftträdandet*], med undantag för artikel 9.9 som skall börja tillämpas dagen för ikraftträdandet.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA

BILAGA I

TEKNISKA BESTÄMMELSER FÖR PROVNING AV FORDON OCH FRONTSKYDD

1. I denna bilaga gäller följande definitioner:
 - 1.1. *motorhuvens främre kant*: den främre övre yttre strukturen, vilket även omfattar motorhuv och framskärmarna, området över och bredvid strålkastarna och eventuella övriga karosdelar.
 - 1.2. *referenslinje för motorhuvens främre kant*: den geometriska förbindningslinjen för kontaktpunkterna mellan en rak 1 000 mm lång stav och motorhuvens främre yta, när den raka staven, som hålls parallellt med bilens längsgående vertikalplan och lutar 50° bakåt och dess undre ändpunkt befinner sig 600 mm ovanför marken, förs över motorhuvens främre kant utan att förlora kontakt med den. I fråga om fordon vars motorhuv är vinklad i 50°, vilket innebär att den raka staven har ständig kontakt med motorhuv, eller åtminstone flera kontaktpunkter med denna, skall den raka staven lutar bakåt i 40°. I fråga om fordon som har en sådan form att den nedre änden av staven först kommer i kontakt med fordonet, skall den beröringspunkten anses vara referenslinje för motorhuvens främre kant. I fråga om fordon som har en sådan form att den övre änden av staven först kommer i kontakt med fordonet, skall omslutningsavståndet på 1 000 mm anses vara referenslinje för motorhuvens främre kant. Stötfångarens övre kant skall också anses vara motorhuvens främre kant i detta åtagande om den vidrörs av den raka staven vid detta försök.
 - 1.3. *omslutningsavstånd på 1 000 mm*: den geometriska kurva som beskrivs på den främre över ytan av ena ändpunkten på ett 1 000 mm långt böjligt band, när detta hålls i bilens främre och bakre vertikalplan och förs över framkanten på motorhuvens stötfångare och frontskyddet. Bandet skall hållas sträckt under hela förfarandet med ena ändpunkten i kontakt med markreferensnivån, i vertikalled nedanför stötfångarens främre yta och med den andra ändpunkten i kontakt med den främre över ytan. Fordonet skall placeras i normalt körläge.
 - 1.4. *motorhuvens ovansida*: den yttre struktur som innefattar alla yttre strukturer utom vindruta, vindrutestolpar och strukturer bakom dem. Här ingår alltså bl.a. motorhuv, framskärm, ventilationsluckor, torkaraxel och undre delen av vindruteramen.
 - 1.5. *frontens ovansida*: de yttre strukturer som inbegriper ovansidan av alla yttre strukturer utom vindrutan, vindrutestolparna och strukturer bakom dem.
 - 1.6. *markreferensnivå*: det horisontala planet parallellt med marknivån, som utgör marknivån för ett fordon som placerats i vila på en plan yta med handbromsen åtdragen och med fordonet i normalt körläge.
 - 1.7. *normalt körläge*: fordonets läge på marken i körklart skick. Däcken skall ha rekommenderat lufttryck, framhjulen skall vara riktade rakt fram, alla vätskor som behövs för fordonets drift skall vara maximalt påfyllda, fordonet skall vara försett med den standardutrustning som tillverkaren tillhandahåller, på förarsätet respektive

främre passagerarsätet skall det finnas en vikt på vardera 75 kg, fjädringen skall vara inställd för en hastighet på 40 km/h eller 35 km/h vid normala driftsvillkor enligt anvisningar från tillverkaren (gäller i synnerhet fordon med aktiva fjädringssystem och fordon utrustade med nivåreglering).

- 1.8. *vindruta*: fordonets främre glasparti som uppfyller alla relevanta krav i bilaga I till direktiv 77/649/EEG¹².
- 1.9. *huvudislagskriterium (Head Performance Criterion, HPC-värde)*: beräkning för ett givet tidsintervall av den största resultanten av acceleration under en kollision. Den beräknas på basis av resultanten av accelerometerutslag över tid som maximivärde (beroende på t_1 och t_2) i följande ekvation:

$$HPC = \left[\frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_1}^{t_2} a \, dt \right]^{2.5} (t_2 - t_1)$$

I formeln är a resultanten av accelerationen uttryckt som multipel av g , och t_1 och t_2 är de två tidpunkter (uttryckta i sekunder) under kollisionen som anger början och slutet av den registrering där HPC når sitt största värde. Värdet på HPC där tidsintervallet ($t_1 - t_2$) är större än 15 ms skall inte beaktas vid beräkningen av maximivärdet.

- 1.10. *krökningsradie*: radien i det cirkelsegment som närmast beskriver rundningen hos den aktuella komponenten.
2. Följande provningar skall utföras på fordonen:
- 2.1. Benform mot stötfångare:

En av följande provningar skall utföras:

- a) Lägre benform mot stötfångare: Provningsen utförs vid en kollisionshastighet på 40 km/h. Den största dynamiska knäböjningsvinkeln får inte överstiga 21,0°, den största dynamiska skjuvningsförskjutningen av knäet får inte överstiga 6,0 mm och accelerationen uppmätt vid skenbens över ände får inte överstiga 200 g;
- b) Övre benform mot stötfångare: Provningsen utförs vid en kollisionshastighet på 40 km/h. Den momentana summan av islagskrafterna med avseende på tiden får inte överstiga 7,5 kN, och böjmomentet på provkroppen får inte överstiga 510 Nm.

- 2.2. Övre benform mot motorhuvens framkant:

Provningsen utförs med en kollisionshastighet på högst 40 km/h. Den momentana summan av islagskrafterna med avseende på tiden bör inte överstiga ett tänkbart mål på 5,0 kN och böjmomentet på provningskroppen skall registreras och jämföras med ett tänkbart mål på 300 Nm.

¹² EGT L 267, 19.10.1977, s. 1.

Denna provning skall utföras endast för övervakning, och resultaten skall registreras fullständigt.

2.3. Huvudform för barn/småväxt vuxen mot motorhuvens ovansida:

Provningen utförs med en kollisionshastighet på 35 km/h med en provkropp på 3,5 kg. HPC-värdet får inte överstiga 1000 på två tredjedelar av provningsområdet på motorhuven och 2000 för den återstående tredjedelen av provningsområdet på motorhuven.

2.4. Huvudform för vuxen mot vindrutan:

Provningen utförs med en kollisionshastighet på 35 km/h med en provkropp på 4,8 kg. HPC-värdet skall registreras och jämföras med ett tänkbart mål på 1000.

Denna provning skall utföras endast för övervakning, och resultaten skall registreras fullständigt.

3. Följande provningar skall utföras på fordonen:

3.1. Benform mot stötfångare:

En av följande provningar skall utföras:

- a) Lägre benform mot stötfångare: Provningen utförs med en kollisionshastighet på 40 km/h. Den största dynamiska knäböjningsvinkeln får inte överstiga 19,0°, den största dynamiska skjuvningsförskjutningen av knäet får inte överstiga 6,0 mm och accelerationen uppmätt vid skenbenets över ände får inte överstiga 170 g.

Dessutom får tillverkaren ange stötfångarprovningbredder på upp till sammanlagt 264 mm där den uppmätta accelerationen vid skenbenets övre ände inte får överstiga 250 g.

- b) Övre benform mot stötfångare: Provningen utförs med en kollisionshastighet på 40 km/h. Den momentana summan av islagskrafterna med avseende på tiden får inte överstiga 7,5 kN, och böjmomentet på provkroppen får inte överstiga 510 Nm.

3.2. Övre benform mot motorhuvens framkant:

Provningen utförs med en kollisionshastighet på högst 40 km/h. Den momentana summan av islagskrafterna med avseende på tiden bör inte överstiga ett tänkbart mål på 5,0 kN och böjmomentet på provningskroppen skall registreras och jämföras med ett tänkbart mål på 300 Nm.

Denna provning skall utföras endast för övervakning, och resultaten skall registreras fullständigt.

3.3. Huvudform för barn/småväxt vuxen mot motorhuvens ovansida:

Provningsen utförs med en kollisionshastighet på 35 km/h med en provkropp på 3,5 kg. HPC-värdet skall uppfylla kraven i punkt 3.5.

3.4. Huvudform för vuxen mot motorhuvens ovansida:

Provningsen utförs med en kollisionshastighet på 35 km/h med en provkropp på 4,5 kg. HPC-värdet skall uppfylla kraven i punkt 3.5.

3.5. Uppmätt HPC-värde får inte överskrida 1000 på hälften av provningsområdet för huvudform för barn, och får dessutom inte överskrida 1000 på två tredjedelar av de kombinerade provningsområdena för huvudformerna för barn respektive vuxna. HPC-värdet för återstående områden får inte överskrida 1700 för bägge huvudformerna.

4. Följande provningar skall utföras på fordonen:

4.1. En referensprovning för att fastställa vid vilka driftsförhållanden som systemet med låsningsfria bromsar (ABS) aktiveras.

4.2. En provning för att kontrollera att bromsassistanssystemet utlöses korrekt för att påföra fordonet maximalt uppnåelig deceleration.

5. Följande provningar skall utföras på frontskydd:

5.1. Lägre benform mot frontskydd:

Provningsen utförs med en kollisionshastighet på 40 km/h. Den största dynamiska knäböjningsvinkeln får inte överstiga 21,0°, den största dynamiska skjuvningsförskjutningen av knäet får inte överstiga 6,0 mm och accelerationen uppmätt vid skenbenets över ände får inte överstiga 200 g.

5.1.1. När det dock gäller frontskydd som godkänts som separat teknisk enhet för användning enbart på angivna fordon med en största vikt på högst 2,5 ton och som har typgodkänts före den 1 oktober 2005, eller fordon med en största vikt på mer än 2,5 ton får provning enligt punkt 5.1 ersättas med provningen i antingen punkt 5.1.1.1 eller punkt 5.1.1.2.

5.1.1.1. Provningsen utförs med en kollisionshastighet på 40 km/h. Den största dynamiska knäböjningsvinkeln får inte överstiga 26,0°, den största dynamiska skjuvningsförskjutningen av knäet får inte överstiga 7,5 mm och accelerationen uppmätt vid skenbenets över ände får inte överstiga 250 g.

5.1.1.2. Två provningar skall utföras på fordonet, en med frontskyddet monterat och en utan frontskyddet monterat, med en kollisionshastighet på 40 km/h. Varje par av provningar skall utföras i likvärdiga lägen enligt överenskommelse med behörig provningsmyndighet. Värdena för största dynamiska knäböjningsvinkel, största dynamiska skjuvningsförskjutning av knäet samt accelerationen uppmätt vid skenbenets övre ände skall registreras. I samtliga fall får värdet för fordonet med frontskydd inte överstiga 90 % av värdet för fordonet utan frontskydd.

- 5.1.2. Om frontskyddets lägre höjd överstiger 500 mm skall provningen av lägre benform mot frontskydd ersättas med provningen av övre benform mot frontskydd i enlighet med punkt 5.2.
- 5.2. Övre benform mot frontskydd:
- Provningen utförs med en kollisionshastighet på 40 km/h. Den momentana summan av islagskrafterna med avseende på tiden får inte överstiga 7,5 kN och böjmomentet på provningskroppen får inte överstiga 510 Nm.
- 5.2.1. När det dock gäller frontskydd som godkänts som separat teknisk enhet för användning endast på angivna fordon med en största vikt på högst 2,5 ton och som typgodkänts före den 1 oktober 2005, eller fordon med en största vikt på mer än 2,5 ton, får provningen enligt punkt 5.2 ersättas med provning enligt antingen punkt 5.2.1.1 eller punkt 5.2.1.2.
- 5.2.1.1. Provningen utförs med en kollisionshastighet på 40 km/h. Den momentana summan av islagskrafterna med avseende på tiden får inte överstiga 9,4 kN och böjmomentet på provningskroppen får inte överstiga 640 Nm.
- 5.2.1.2. Två provningar skall utföras på fordonet, en med frontskyddet monterat och en utan frontskyddet monterat, med en kollisionshastighet på 40 km/h. Varje par av provningar skall utföras i likvärdiga lägen enligt överenskommelse med behörig provningsmyndighet. Värdena för största dynamiska knäböjningsvinkel, största dynamiska skjuvningsförskjutning av knäet samt accelerationen uppmätt vid skenbenets övre ände skall registreras. I samtliga fall får värdet för fordonet med frontskydd inte överstiga 90 % av värdet för fordonet utan frontskydd.
- 5.2.2. Om frontskyddets lägre höjd är mindre än eller lika med 500 mm skall provningen av övre benform mot frontskydd ersättas med provningen av lägre benform mot frontskydd i enlighet med punkt 5.1.
- 5.3. Övre benform mot frontskyddets framkant. Provningen utförs med en kollisionshastighet på 40 km/h. Den momentana summan av islagskrafterna på provkroppens topp och botten, med avseende på tiden, bör inte överstiga ett tänkbart mål på 5,0 kN och böjningsmomentet på provkroppen bör inte överstiga ett tänkbart mål på 300 Nm. Bägge resultaten skall registreras för övervakning.
- 5.4. Huvudform för barn/småväxt vuxen mot frontskydd. Provningen utförs med en kollisionshastighet på 35 km/h med en provkropp för huvudform för barn/småväxt vuxen på 3,5 kg. HPC-värdet, beräknat från resultanten av accelerometrarnas värden över tid, får i samtliga fall inte överstiga 1000.
6. Konstruktions- och installationsbestämmelser för frontskydd
- 6.1. Följande krav skall tillämpas både på frontskydd som levereras monterade på nya fordon och frontskydd som levereras som separata tekniska enheter för montering på särskilda fordon.
- 6.1.1. Frontskyddets komponenter skall vara så konstruerade att alla stela ytor som kan bringas i kontakt med en sfär på 100 mm har en minsta krökningsradie på 5 mm.

- 6.1.2. Frontskyddets totala vikt, inklusive samtliga fasthållningsdon, får inte överskrida 1,2 % av den totala vikten på det fordon för vilket det är konstruerat, eller 18 kg.
- 6.1.3. Frontskyddets höjd när det är monterat på ett fordon får inte ligga mer än 50 mm ovanför referenslinjen för motorhuvens främre kant.
- 6.1.4. Frontskyddet får inte öka bredden på det fordon som det är monterat på. Om frontskyddets totala bredd är mer än 75 % av fordonets bredd, skall systemets kanter vändas in mot ytterytan för att minska risken för nedsmutsning. Detta krav skall anses uppfyllt om frontskyddet är infällt eller integrerat i karosseriet eller om skyddets kant är vänt så att det inte kan bringas i kontakt med en sfär på 100 mm och mellanrummet mellan skyddets kant och kringliggande karosseri inte överstiger 20 mm.
- 6.1.5. Med förbehåll för punkt 6.1.4 får mellanrummet mellan frontskyddets komponenter och bakomliggande ytteryta inte överstiga 80 mm. Lokala oregelbundenheter i bakomliggande kaross (t.ex. öppningar i galler eller luftintag) skall inte beaktas.
- 6.1.6. Vid varje läge i sidled på fordonet får, för att bevara fordonsstötfångarens verkan, avståndet i längsled mellan den främsta delen av stötfångaren och den främsta delen av frontskyddet inte överstiga 50 mm.
- 6.1.7. Frontskyddet får inte signifikant minska stötfångarens verkan. Detta krav skall anses uppfyllt om det finns högst två vertikala komponenter och inga horisontella komponenter i frontskyddet som överlappar stötfångaren.
- 6.1.8. Frontskyddet får inte lutas framom vertikalplanet. Frontskyddets översta delar får inte sträcka sig uppåt eller bakåt (mot vindrutan) med mer än 50 mm från fordonets referenslinje för motorhuvens främre kant med frontskyddet avlägsnat.
- 6.1.9. Montering av ett frontskydd får inte äventyra överensstämmelsen med kraven i fordonets typgodkännande.
- 7. Med avvikelse från avsnitten 2, 3 och 5 får den berörda typgodkännandemyndigheten anse att kraven avseende någon av de provningar som anges där uppfyllda genom likvärdig provning som utförs enligt kraven för en annan provning i enlighet med denna bilaga.

BILAGA II

Mallar till informationsdokument som tillverkarna skall lämna.

Del 1:

Informationsdokument för typgodkännande av fordon med avseende på fotgängarskydd.

Del 2

Informationsdokument för typgodkännande av fordon med avseende på montering av frontskydd.

Del 3

Informationsdokument för typgodkännande av frontskydd som separat teknisk enhet.

Del 1

(MALL)

Informationsdokument nr

för EG-typgodkännande av ett fordon med avseende på fotgängarskydd.

Följande upplysningar skall, där så är tillämpligt, lämnas i tre exemplar med innehållsförteckning. Alla ritningar skall lämnas i lämplig skala med tillräcklig detaljgrad i formatet A4 eller vikt till formatet A4. Eventuella fotografier skall vara tillräckligt detaljerade.

Om systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna har elektronisk styrning skall upplysningar om dennas prestanda lämnas.

0 ALLMÄNT

0.1. Fabrikat (tillverkarens firmanamn):

0.2. Typ:

0.2.1. Handelsbeteckning (om tillämpligt):

0.3. Typidentifikationsmärkning, om sådan finns på fordonet ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1. Märkningens placering:

0.4. Fordonskategori^(c):

0.5 Tillverkarens namn och adress:

0.8. Namn och adress för monteringsanläggning(ar):

0.9. Namn och adress för tillverkarens ombud (om tillämpligt).....

1. ALLMÄNNA UPPGIFTER OM FORDONETS KONSTRUKTION

1.1. Fotografier och/eller ritningar av ett representativt fordon:

1.6. Motorns placering och montering:

9. KAROSSERI

9.1. Typ av karosseri:

^(b) Om typidentifikationsmärkningen innehåller tecken som inte är relevanta för beskrivningen av det fordon, den komponent eller den separata tekniska enhet som omfattas av denna mall för den tekniska dokumentationen, skall dessa tecken ersättas av symbolen "?" i dokumentationen (t.ex. ABC??123??).

⁽¹⁾ Stryk det som ej är tillämpligt (i vissa fall behöver ingenting strykas när mer än en post är tillämplig).

^(c) Klassificerad enligt definitionerna i avsnitt A i bilaga II till direktiv [.../.../EG].

9.2. Förekommande material samt konstruktion:

9.23 Fotgängarskydd

9.23.1 Utförlig beskrivning, inklusive fotografier eller ritningar, av fordonet med avseende på struktur, mått, aktuella referenslinjer och konstruktionsmaterial i fordonets front (inte och yttre) skall anges. Beskrivningen skall särskilt innefatta upplysningar om eventuella monterade aktiva skydd.

Del 2

(MALL)

Informationsdokument nr

för EG-typgodkännande av fordon med avseende på montering av frontskydd

Följande upplysningar skall, där så är tillämpligt, lämnas i tre exemplar med innehållsförteckning. Alla ritningar skall lämnas i lämplig skala med tillräcklig detaljgrad i formatet A4 eller vikt till formatet A4. Eventuella fotografier skall vara tillräckligt detaljerade.

Om systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna har elektronisk styrning skall upplysningar om dennas prestanda lämnas.

0 ALLMÄNT

0.1. Fabrikat (tillverkarens firmanamn):

0.2. Typ:

0.2.1. Handelsbeteckning (om tillämpligt):

0.3. Typidentifikationsmärkning, om sådan finns på fordonet ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1. Märkningens placering:

0.4. Fordonskategori^(c):

0.5 Tillverkarens namn och adress:

0.8. Namn och adress för monteringsanläggning(ar):

0.9. Namn och adress för tillverkarens ombud (om tillämpligt).....

1. ALLMÄNNA UPPGIFTER OM FORDONETS KONSTRUKTION

1.1. Fotografier och/eller ritningar av ett representativt fordon:

2. MÅTT OCH VIKTER: (i kg och mm) (Se ritning om tillämpligt)

2.8 Största tillåtna lastade vikt enligt tillverkarens uppgifter:

2.8.1. Fördelning av denna vikt på axlarna (max. och min.):

^(b) Om typidentifikationsmärkningen innehåller tecken som inte är relevanta för beskrivningen av det fordon, den komponent eller den separata tekniska enhet som omfattas av denna mall för den tekniska dokumentationen, skall dessa tecken ersättas av symbolen "?" i dokumentationen (t.ex. ABC??123??).

⁽¹⁾ Stryk vad som inte är tillämpligt (i vissa fall behöver ingenting strykas när mer än en post är tillämplig).

^(c) Klassificerad enligt definitionerna i avsnitt A i bilaga II till direktiv [.../.../EG].

9. KAROSSERI

9.1. Typ av karosseri:

9.24. Frontskydd

9.24.1. Allmän konstruktion (ritningar eller fotografier) där frontskyddets läge och fastsättning framgår:

9.24.2. Ritningar och/eller fotografier, i förekommande fall, av luftintagsgaller, kylargaller, dekorativa lister, märken, emblem och infällningar samt alla andra yttre utskjutande delar och avsnitt av ytterytan som kan betraktas som kritiska (t.ex. belysningsutrustning). Om de delar som nämns i föregående mening inte är kritiska får de för dokumentationsändamål ersättas med fotografier, eventuellt beledsagade av måttuppgifter och/eller text:

9.24.3. Fullständig redogörelse för fastsättningsanordningar, och fullständiga monteringsanvisningar, inkl. erforderliga vridmoment:

9.24.4. Ritning av stötfångare:

9.24.5 Ritning av golvlinjen vid fordonets front:

Del 3

(MALL)

Informationsdokument nr

för EG-typgodkännande av frontskydd som separat teknisk enhet.

Följande upplysningar skall, där så är tillämpligt, lämnas i tre exemplar med innehållsförteckning. Alla ritningar skall lämnas i lämplig skala med tillräcklig detaljgrad i formatet A4 eller vikt till formatet A4. Eventuella fotografier skall vara tillräckligt detaljerade.

Om systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna har elektronisk styrning skall upplysningar om dennas prestanda lämnas.

0 ALLMÄNT

0.1. Fabrikat (tillverkarens firmanamn):

0.2. Typ:

0.2.1. Handelsbeteckning (om tillämpligt):

0.5 Tillverkarens namn och adress:

0.7. EG-typgodkännandemärkets placering och anbringningsmetod:

1. BESKRIVNING AV ANORDNINGEN

1.1 Detaljerad teknisk beskrivning (inkl. fotografier eller ritningar):

1.2. Sammansättnings- och monteringsanvisningar, inkl. erforderliga vridmoment:

1.3. Förteckning över fordonstyper som den kan monteras på:

1.4 Eventuella restriktioner av användning och villkor för montering:

BILAGA III

Mallar för EG-typgodkännandeintyg.

Del 1:

EG-typgodkännandeintyg för typgodkännande av fordon med avseende på fotgängarskydd.

Del 2:

EG-typgodkännandeintyg för typgodkännande av fordon med avseende på montering av frontskydd.

Del 3:

EG-typgodkännandeintyg för typgodkännande av frontskydd som separat teknisk enhet.

Del 1

(MALL)

(största format: A4 (210 x 297 mm))

EG-TYPGODKÄNNANDEINTYG

STÄMPEL för
EG-typgodkännande-
myndigheten

Meddelande om

- EG-typgodkännande ⁽¹⁾
- utökning av EG-typgodkännande ⁽¹⁾
- avslag på ansökan om EG-typgodkännande ⁽¹⁾
- återkallande av EG-typgodkännande ⁽¹⁾

beträffande en fordonstyp med avseende på fotgängarskydd

i enlighet med förordning (EG) nr/..... , genomförd genom

senast ändrad genom förordning (EG) nr/.....

EG-typgodkännandenummer: _____

Skäl för utökning

AVSNITT I

- 0.1. Fabrikat (tillverkarens firmanamn):
- 0.2. Typ:
 - 0.2.1. Handelsbeteckning (om tillämpligt):
- 0.3. Typidentifikationsmärkning, om sådan finns på fordonet ⁽²⁾:
 - 0.3.1. Märkningens placering:
- 0.4. Fordonskategori ⁽³⁾:

⁽¹⁾ Stryk det som ej är tillämpligt.

⁽²⁾ Om typidentifikationsmärkningen innehåller tecken som inte är relevanta för beskrivningen av det fordon, den komponent eller den separata tekniska enhet som omfattas av denna mall för den tekniska dokumentationen, skall dessa tecken ersättas av symbolen "?" i dokumentationen (t.ex. ABC??123??).

⁽³⁾ Enligt definitionen i avsnitt A i bilaga II till direktiv [.../.../EG].

- 0.5. Tillverkarens namn och adress:
- 0.8. Namn och adress för monteringsanläggning(ar):
- 0.9. Tillverkarens ombud:

AVSNITT II

- 1. Ytterligare information (om tillämpligt) (se tillägget)
- 2. Teknisk tjänst med ansvar för provningarnas utförande:
- 3. Provningsprotokollets datum:
- 4. Provningsprotokollets nummer:
- 5. Anmärkningar (om tillämpligt) (se tillägget)
- 6. Ort:
- 7. Datum:
- 8. Underskrift:

Bilagor:

Informationspaket.

Provningsprotokoll.

Tillägg

till EG-typgodkännandeintyg nr

om typgodkännande av fordon med avseende på fotgängarskydd

i enlighet med förordning (EG) nr/.....

1. Ytterligare information
- 1.1. Kortfattad beskrivning av fordonstypen med avseende på struktur, mått, linjer och konstruktionsmaterial:
- 1.2. Motors placering: fram/bak/centralt ¹
- 1.3. Drift: framhjuls-/bakhjuls-¹
- 1.4. Vikt hos fordon inlämnat för provning:
 - Framaxel:
 - Bakaxel:
 - Totalt:

¹ Stryk det som ej är tillämpligt.

1.5. Provningsresultat enligt kraven i bilaga I till förordning (EG) nr .../....:

1.5.1. Provningsresultat enligt avsnitt 2:

Provning	Uppmätt värde		Godkänt/ ej godkänt ⁽¹⁾
Lägre benform mot stötfångare (i förekommande fall)	Böjningsvinkel	----- grader	
	Skjuvningsförskjutning	----- mm	
	Acceleration vid skenben	----- g	
Övre benform mot stötfångare (i förekommande fall)	Summa av islagskrafter	----- kN	
	Böjmoment	----- Nm	
Övre benform mot motorhuvens framkant	Summa av islagskrafter	----- kN	(2)
	Böjmoment	----- Nm	(2)
Huvudform för barn/småväxt vuxen (3,5 kg) mot motorhuvens ovansida	HPC-värden i område A (12 värden) ³		
	HPC-värden i område B (6 värden) ³		
Huvudform för vuxen (4,5 kg) mot vindruta	HPC-värden (5 värden) ⁴		(2)

¹ Enligt de värden som anges i avsnitt 2 i bilaga I till förordning (EG) nr [...../.....].

² Endast i övervakningssyfte.

³ I enlighet med kommissionens [genomförandebestämmelser].

⁴ I enlighet med kommissionens [genomförandebestämmelser].

1.5.2. Provningsresultat enligt avsnitt 3:

Provning	Uppmätt värde		Godkänt/ ej godkänt ⁽¹⁾
Lägre benform mot stötfångare (i förekommande fall)	Böjningsvinkel	----- grader	
	Skjuvningsförskjutning	----- mm	
	Acceleration vid skenben	----- g	
Övre benform mot stötfångare (i förekommande fall)	Summa av islagskrafter	----- kN	
	Böjmoment	----- Nm	
Övre benform mot motorhuvens framkant	Summa av islagskrafter	----- kN	⁽²⁾
	Böjmoment	----- Nm	⁽⁶⁾
Huvudform för barn/småväxt vuxen (3,5 kg) mot motorhuvens ovansida	HPC-värden (9 värden) ³		
Huvudform för vuxen (4,5 kg) mot vindruta	HPC-värden (9 värden) ⁷		

Anmärkningar: (t.ex. avser vänsterstyrda och högerstyrda fordon)

1.5.3. Krav enligt avsnitt 4:

Upplysningar om bromsassistanssystem ⁽⁴⁾	
Anmärkningar: ⁽⁵⁾	

¹ Enligt de värden som anges i avsnitt 3 i bilaga I till förordning (EG) nr [.../....].

² Endast i övervakningssyfte.

³ I enlighet med kommissionens [genomförandebestämmelser].

⁴ Ange närmare upplysningar om systemets funktionssätt.

⁵ Ange närmare upplysningar om den provning som genomförts för kontroll av systemet.

Del 2

(MALL)

(största format: A4 (210 x 297 mm))

EG-TYPGODKÄNNANDEINTYG

STÄMPEL för

EG-typgodkännande-
myndigheten

Meddelande om

- EG-typgodkännande ⁽¹⁾
- utökning av EG-typgodkännande ⁽¹⁾
- avslag på ansökan om EG-typgodkännande ⁽¹⁾
- återkallande av EG-typgodkännande ⁽¹⁾

beträffande en fordonstyp med avseende på montering av frontskydd

i enlighet med förordning (EG) nr .../.... genomförd genom

senast ändrad genom förordning (EG) nr/.....

EG-typgodkännandenummer:

Skäl för utökning:

AVSNITT I

0.1 Fabrikat (tillverkarens firmanamn):

0.2 Typ

0.2.1 Handelsbeteckning (om tillämpligt):

0.3 Typidentifikationsmärkning, om sådan finns på fordonet ⁽²⁾:

0.3.1 Märkningens placering:

0.4 Fordonskategori ⁽³⁾:

⁽¹⁾ Stryk det som ej är tillämpligt.

⁽²⁾ Om typidentifikationsmärkningen innehåller tecken som inte är relevanta för beskrivningen av det fordon, den komponent eller den separata tekniska enhet som omfattas av denna mall för den tekniska dokumentationen, skall dessa tecken ersättas av symbolen "?" i dokumentationen (t.ex. ABC??123??).

⁽³⁾ Enligt definition i avsnitt A i bilaga II till direktiv [.../.../EG].

- 0.5 Tillverkarens namn och adress:
- 0.8 Namn och adress för monteringsanläggning(ar):
- 0.9. Tillverkarens ombud:

AVSNITT II

1. Ytterligare information (om tillämpligt) (se tillägget)
2. Teknisk tjänst med ansvar för provningarnas utförande:
3. Provningsprotokollets datum:
4. Provningsprotokollets nummer:
5. Anmärkningar (om tillämpligt) (se tillägget)
6. Ort:
7. Datum:
8. Underskrift:

Bilagor:

Informationspaket.

Provningsprotokoll.

Tillägg

till EG-typgodkännandeintyg nr

om typgodkännande av fordon med avseende på montering av frontskydd

i enlighet med förordning (EG) nr/.....

1. Ytterligare information, i förekommande fall:
2. Anmärkningar:
3. Provningsresultat enligt kraven i avsnitt 5 i bilaga I till förordning (EG) nr .../.....:

Provning	Uppmätt värde		Godkänt/ej godkänt
Lägre benform mot frontskydd - 3 provningslägen (om tillämpligt)	Böjningsvinkel	 grader	
	Skjuvnings- förskjutning	 mm	
	Acceleration vid skenben	 g	
Övre benform mot frontskydd - 3 provningslägen (om tillämpligt)	Summa av islagskrafter	 kN	
	Böjmoment	 Nm	
Övre benform mot frontskyddets framkant - 3 provningslägen (endast för övervakning)	Summa av islags- krafter	 kN	
	Böjmoment	 Nm	
Huvudform för barn/småväxt vuxen (3,5 kg) mot frontskydd	HPC-värden (minst 3 värden)		

Del 3

(MALL)

(största format: A4 (210 x 297 mm))

EG-TYPGODKÄNNANDEINTYG

STÄMPEL för
EG-typgodkännande-
myndigheten

Meddelande om

- EG-typgodkännande ⁽¹⁾
- utökning av EG-typgodkännande ⁽¹⁾
- avslag på ansökan om EG-typgodkännande ⁽¹⁾
- återkallande av EG-typgodkännande ⁽¹⁾

beträffande en frontskyddstyp som separat teknisk enhet

i enlighet med förordning (EG) nr .../.... genomförd genom

senast ändrad genom förordning (EG) nr/.....

EG-typgodkännandenummer:

Skäl för utökning:

AVSNITT I

0.1 Fabrikat (tillverkarens firmanamn):

0.2 Typ:

0.3 Typidentifikationsmärkning, om sådan finns på frontskyddet ⁽²⁾:

0.3.1 Märkningens placering:

0.5 Tillverkarens namn och adress:

0.7. EG-typgodkännandemärkets placering och anbringningssätt:

0.8. Namn och adress för monteringsanläggning(ar):

⁽¹⁾ Stryk det som ej är tillämpligt.

⁽²⁾ Om typidentifikationsmärkningen innehåller tecken som inte är relevanta för beskrivningen av det fordon, den komponent eller den separata tekniska enhet som omfattas av denna mall för den tekniska dokumentationen, skall dessa tecken ersättas av symbolen "?" i dokumentationen (t.ex. ABC??123??).

0.9. Namn och adress för tillverkarens ombud (om tillämpligt):

AVSNITT II

1. Ytterligare information (om tillämpligt) (se tillägget)
2. Teknisk tjänst med ansvar för provningarnas utförande:
3. Provningsprotokollets datum:
4. Provningsprotokollets nummer:
5. Anmärkningar (om tillämpligt) (se tillägget)
6. Ort:
7. Datum:
8. Underskrift:

Bilagor:

Informationspaket.

Provningsprotokoll.

Tillägg

till EG-typgodkännandeintyg nr

för typgodkännande av en frontskyddstyp som separat teknisk enhet

i enlighet med förordning (EG) nr/.....

1. Ytterligare information,
 - 1.1. Fastsättningsmetod:
 - 1.2. Sammansättnings- och monteringsanvisningar:
 - 1.3. Förteckning över fordon på vilka frontskyddet kan monteras, eventuella restriktioner för användningen och nödvändiga villkor för montering:

.....

2. Anmärkningar:
3. Provningsresultat enligt kraven i avsnitt 5 i bilaga I till förordning (EG) nr .../...

Provning	Uppmätt värde		Godkänt/ Ej godkänt
Lägre benform mot frontskydd - 3 provningslägen (om tillämpligt)	Böjvinkel	 grader	
	Skjuvnings- förskjutning	 mm	
	Acceleration vid skenben	 g	
Övre benform mot frontskydd - 3 provningslägen (om tillämpligt)	Summa av islagskrafter	 kN	
	Böjmoment	 Nm	
Övre benform mot frontskyddets framkant - 3 provningslägen (endast övervakning)	Summa av islagskrafter	 kN	
	Böjmoment	 Nm	
Huvudform för barn/småväxt vuxen (3,5 kg) mot frontskydd	HPC-värden (minst 3 värden)		

BILAGA IV

EG-TYPGODKÄNNANDEMÄRKNING

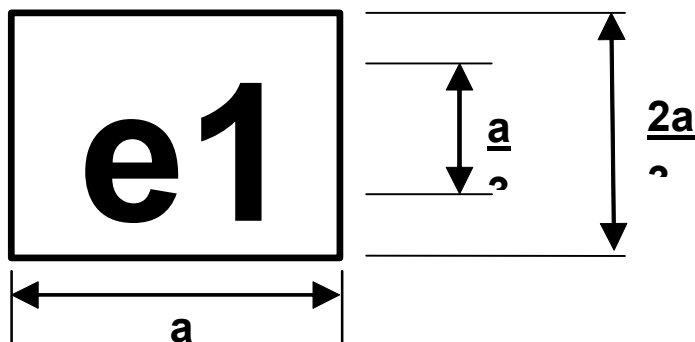
1. Märkningen skall bestå av:
 - 1.1. En rektangel kring den gemena bokstaven ”e” följt av det särskilda numret eller bokstaven/bokstäverna för den medlemsstat som beviljat EG-typgodkännande för separat teknisk enhet
 - 1 för Tyskland
 - 2 för Frankrike
 - 3 för Italien
 - 4 för Nederländerna
 - 5 för Sverige
 - 6 för Belgien
 - 7 för Ungern
 - 8 för Tjeckien
 - 9 för Spanien
 - 11 för Förenade kungariket
 - 12 för Österrike
 - 13 för Luxemburg
 - 17 för Finland
 - 18 för Danmark
 - 19 för Rumänien
 - 20 för Polen
 - 21 för Portugal
 - 23 för Grekland
 - 24 för Irland
 - 26 för Slovenien
 - 27 för Slovakien

- 29 för Estland
- 32 för Lettland
- 34 för Bulgarien
- 36 för Litauen
- 49 för Cypern
- 50 för Malta

- 1.2. I närheten av rektangeln skall anbringas det grundläggande godkännandenummer som ingår i avsnitt 4 av det typgodkännandenummer som avses i [bilaga VII till direktiv .../.../EG], föregånget av två siffror som anges det löpnummer som tilldelats den senaste större tekniska ändringen av denna förordning den dag EG-typgodkännandet beviljades. I denna förordning är löpnumret 01.
- 1.3. En asterisk som infogas efter löpnumret visar att frontskyddet godkändes med det villkor för benkollisionsprovningen som är tillåtet enligt punkterna 5.1.1 eller 5.2.1 i bilaga I. Om godkännandemyndigheten inte medger detta villkor skall asterisken ersättas med ett mellanslag.
- 1.4. EG-typgodkännandemärket skall vara tydligt läsbart och outplånligt.

Tillägg

Exempel på EG-typgodkännandemärkning



01*1471 $\begin{array}{c} \text{---} \\ \updownarrow \text{---} \\ \underline{a} \end{array}$

($a \geq 12 \text{ mm}$)

Anordningen med ovanstående EG-typgodkännandemärkning är ett frontskydd som har typgodkänts i Tyskland (e1) enligt denna förordning (01) med det grundläggande godkännandenumret 1471.

Asterisken visar att frontskyddet har godkänts med det villkor för benkollisionsprovning som medges i punkt 5.1 i bilaga I. Om godkännandemyndigheten inte medger detta villkor ersätts asterisken med ett mellanslag.