



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 3.10.2007
KOM(2007)560 endgültig

2007/0201(COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über den Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern

{SEK(2007)1244}

{SEK(2007)1245}

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

1. Kontext des Vorschlags

Gründe und Ziele des Vorschlags

Mit diesem Vorschlag soll durch verschärfte gemeinschaftliche Anforderungen an Kraftfahrzeuge ein besserer Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern vor Verletzungen durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen erreicht werden.

Diese Anforderungen sind derzeit Gegenstand der Richtlinie 2003/102/EG¹. Wie in Artikel 5 dieser Richtlinie vorgesehen, wurden die Erfüllbarkeit bestimmter Anforderungen der zweiten Umsetzungsphase der Richtlinie und der mögliche Einsatz von aktiven Sicherheitssystemen untersucht. Dabei kam man zu dem Ergebnis, dass die Anforderungen der zweiten Phase nicht erfüllbar sind.

Die Kommission schlägt daher eine neue Verordnung vor, die als Grundlage für eine Kombination von erfüllbaren Anforderungen mit aktiven Sicherheitssystemen dienen soll. Dieses Vorgehen bietet den Vorteil, dass die Verordnung in der gesamten EU unmittelbar gilt, keiner Umsetzung in nationales Recht bedarf und ein einheitliches Regelwerk für Unternehmen und Genehmigungsbehörden bietet.

Die Richtlinie 2005/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 über die Verwendung von Frontschutzsystemen an Fahrzeugen enthält ebenfalls Vorschriften für den Schutz von Fußgängern bei der Kollision mit Fahrzeugen, die mit solchen Systemen ausgestattet sind. Die Kommission schlägt vor, die Bestimmungen der Richtlinien 2003/102/EG und 2005/66/EG in einem Rechtsakt zusammenzufassen.

Allgemeiner Kontext

Am 21. Dezember 2000 verabschiedete die Kommission eine Mitteilung, in der sie die Möglichkeit einer freiwilligen Selbstverpflichtung der Industrie zur Verbesserung des Schutzes von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen erörterte. Darin sagte sie auch zu, mit dem Dachverband der europäischen Automobilindustrie (ACEA) über eine solche Selbstverpflichtung zu verhandeln und parallel dazu auch entsprechende Gespräche mit den Dachverbänden der japanischen und der koreanischen Automobilindustrie (JAMA und KAMA) zu führen.

In ihrer Mitteilung vom 11. Juli 2001² legte die Kommission dem Rat und dem Europäischen Parlament die Selbstverpflichtung des ACEA zum Fußgängerschutz vor. Die Selbstverpflichtung sah u. a. Prüfungen vor, mit denen sich die Fußgängerfreundlichkeit der Frontpartie von Kraftfahrzeugen ermitteln lässt, sowie zusätzliche aktive und passive Sicherheitsmaßnahmen, die ebenfalls geeignet sind, den Fußgängerschutz zu verbessern: Ausstattung aller Kraftfahrzeuge mit Antiblockiersystem (ABS) und Tagfahrlicht, künftige Einführung neuartiger aktiver Sicherheitssysteme und freiwilliger Verzicht auf das Anbieten starrer Frontschutzbügel. Der japanische Verband JAMA und der koreanische Verband

¹ ABl. L 321 vom 6.12.2003, S. 15.

² AB I. C 261 vom 30.10.2003, S.576, KOM(2001) 389 endgültig.

KAMA folgten später, sodass jetzt 99 % aller Automobilhersteller dieselbe Verpflichtung eingegangen sind.

In der Mitteilung vom Juli 2001 kündigte die Kommission an, sie würde nach Konsultation des Europäischen Parlaments und des Rates entscheiden, ob sie die Selbstverpflichtung der Industrie mittels einer Empfehlung akzeptiert oder ob sie einen Rechtsakt zum Fußgängerschutz vorschlägt.

Parlament und Rat begrüßten die in der Selbstverpflichtung der Industrie vorgesehenen Kernmaßnahmen zur fußgängerfreundlicheren Gestaltung der Frontpartie von Kraftfahrzeugen.

Das Europäische Parlament forderte in seiner Entschließung vom 13. Juni 2002 den Erlass einer „Rahmenrichtlinie“, in der die Termine für die Anwendung der Bestimmungen, die zu erreichenden Ziele und die Verfahren für die Überwachung ihrer Umsetzung festgelegt sind. Die Kommission erklärte sich daraufhin einverstanden, aufbauend auf dem Inhalt der Selbstverpflichtungen einen Rahmenrechtsakt vorzuschlagen.

Der Vorschlag für diesen Rechtsakt wurde zur Verabschiedung im Mitentscheidungsverfahren vorgelegt und führte zum Erlass der Richtlinie 2003/102/EG über den Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern.

Anschließend schlug die Kommission auf Betreiben des Europäischen Parlaments und des Rates Maßnahmen zur Regelung der Verwendung von Frontschutzsystemen vor. Sie wurden in Form der Richtlinie 2005/66/EG erlassen. Es erscheint jetzt sinnvoll, die Bestimmungen dieser Richtlinie an die geänderten Vorschriften für den Fußgängerschutz anzupassen und sie in die vorgeschlagene Verordnung aufzunehmen.

Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet

Gegenwärtig gilt die Richtlinie 2003/102/EG über den Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern. Die in dieser Richtlinie vorgesehene Studie über die Durchführbarkeit der zweiten Phase hat ergeben, dass die Anforderungen der zweiten Phase nicht erfüllbar sind. Der vorliegende Vorschlag orientiert sich an den bisherigen Anforderungen, die jedoch im Hinblick auf ihre Erfüllbarkeit geändert worden sind.

Die Richtlinie 2005/66/EG regelt die Verwendung von Frontschutzsystemen als Originalausstattung von Fahrzeugen und als Nachrüstteile. In der vorgeschlagenen Verordnung werden ihre Anforderungen mit denen der Fußgängerschutz-Richtlinie zusammengefasst. Die Verordnung bildet damit ein integriertes Regelwerk für den Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern.

Vereinbarkeit mit den anderen Politikbereichen und Zielen der Union

Dieser Vorschlag steht vollkommen im Einklang mit dem Ziel, die Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr bis 2010 zu halbieren, das die Kommission in ihrem Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik festgelegt hat.

2. Anhörung von interessierten Kreisen und Folgenabschätzung

Anhörung von interessierten Kreisen

Anhörungsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Alle Anhörungen betrafen ausschließlich die Änderung der Anforderungen für die zweite Phase der Fußgängerschutz-Richtlinie, da die in die neue Verordnung zu übernehmenden Anforderungen an Frontschutzsysteme unverändert bleiben sollen.

Es fand eine Sitzung mit Vertretern der europäischen, japanischen und koreanischen Automobilindustrie statt. Thema waren die Anforderungen für die zweite Phase der bestehenden Richtlinie. Es wurde erörtert, wie die Anforderungen zu gestalten seien, um in der Praxis erfüllbar zu sein.

Im Juni und Juli 2005 wurde eine öffentliche Anhörung über das Internet veranstaltet. 17 Stellungnahmen gingen bei der Kommission ein. Eine zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse dieser Anhörung findet sich auf folgender Website: http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/consultation_phase_II/contributions.htm

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Nach Meinung fast aller Beteiligten ist der vorliegende Vorschlag praktikabel und gewährleistet dabei den angestrebten Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer.

Die bei der Anhörung im Internet abgegebenen Stellungnahmen betrafen Fragen, die im Vorschlag bereits berücksichtigt worden sind oder die in den Durchführungsmaßnahmen zur geplanten Verordnung berücksichtigt werden.

Näheres zu den Stellungnahmen findet sich in der Folgenabschätzung, die diesem Vorschlag beigelegt ist.

Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

Analyse der Fahrzeugkonstruktion sowie von Unfall- und Verletzungsstatistiken bei Kraftfahrzeugen

Methodik

Analyse der Verletzungsdaten aus Unfalldatenbanken und Simulation der Unfallfolgen für verschiedene Aufprallgeschwindigkeiten und Aufprallflächen bei einer Kollision zwischen Fahrzeug und ungeschütztem Verkehrsteilnehmer

Konsultierte Organisationen/Sachverständige

Transport Research Laboratory (TRL), Vereinigtes Königreich

Zusammenfassung der Stellungnahmen und ihre Berücksichtigung

In dem TRL-Bericht heißt es, dass bestimmte Anforderungen der aktuellen Richtlinie geändert werden müssen, damit sie erfüllbar sind, und es wird empfohlen, ein aktives Sicherheitssystem verbindlich vorzuschreiben, um ungeschützten Verkehrsteilnehmern mehr Sicherheit zu bieten.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Der TRL-Bericht, in dem auch der Nutzen von Bremsassistenzsystemen eingehend untersucht wird, ist im Internet abrufbar unter:

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

Folgenabschätzung

Folgende Optionen wurden bei der Folgenabschätzung nicht in Betracht gezogen:

(1) Gesetzgeberische Maßnahmen der Mitgliedstaaten

Die bestehende Richtlinie ist Teil des EG-Typgenehmigungssystems für Fahrzeuge, mit dem die Rechtsvorschriften für die Bauart von Kraftfahrzeugen EU-weit vollständig harmonisiert wurden. Das EG-Typgenehmigungssystem besteht seit 1970 und soll das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes für Kraftfahrzeuge und gleichzeitig Sicherheit und Qualität im Fahrzeugbau gewährleisten.

Würde die Richtlinie 2003/102 aufgehoben, stünde es den Mitgliedstaaten frei, ihre eigenen Rechtsvorschriften in diesem Bereich zu erlassen. Das hätte eine Störung des Binnenmarktes zur Folge, der EU-weit freie Handel mit Kraftfahrzeugen wäre nicht mehr gewährleistet.

Deshalb wird keine Aufhebung der Richtlinie vorgeschlagen.

(2) Freiwillige Selbstverpflichtung

Es ist daran zu erinnern, dass die Richtlinie auf Betreiben von Parlament und Rat entstand. Sie forderten die Kommission auf, einen Legislativvorschlag auszuarbeiten, nachdem sie ein von ihr vorgelegtes Konsultationspapier zu einer früheren Selbstverpflichtung zum Fußgängerschutz geprüft hatten. Der inhaltliche Kern dieser freiwilligen Selbstverpflichtung wurde in die bestehende Richtlinie übernommen. Zusätzlich wurde (ebenfalls auf Verlangen der gesetzgebenden Organe) der freiwillige Verzicht auf Frontschutzbügel in die Richtlinie³ aufgenommen.

Eine neue freiwillige Selbstverpflichtung erschien deshalb nicht zweckmäßig.

Folgende Optionen wurden bei der Folgenabschätzung in Betracht gezogen:

³ Richtlinie 2005/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 über die Verwendung von Frontschutzsystemen an Fahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates, ABl. L 309 vom 25.11.2005, S. 37.

(3) Fortbestehen der Richtlinie 2003/102 in ihrer jetzigen Form

Es wäre möglich gewesen, die Anforderungen für die Phase II der Richtlinie unverändert zu lassen und sie später in Kraft treten zu lassen. Die Kommission kann sich aber der Tatsache nicht verschließen, dass die Anforderungen für Phase II als nicht erfüllbar erkannt wurden und dass sich daran auch in naher Zukunft nicht unbedingt etwas ändert. Sie muss deshalb durch geeignete Maßnahmen die Anforderungen der Richtlinie so gestalten, dass sie zuverlässig erfüllt werden können⁴.

Die Beibehaltung der bestehenden Richtlinie wurde deshalb verworfen. Die bestehende Richtlinie dient aber als Vergleichsbasis für die Bewertung des Nutzens alternativer Maßnahmen.

(4) Übernahme eines Vorschlags der Industrie

Nachdem die Anforderungen für die Phase II der Richtlinie 2003/102 für nicht erfüllbar befunden worden waren, schlug die Industrie vor, die Anforderungen für Phase I in der Phase II weiter gelten zu lassen und die Ausstattung der Fahrzeuge mit einem Bremsassistenten vorzuschreiben. Diese Option wurde geprüft und schließlich verworfen, weil nach Ansicht der Kommission einige Anforderungen an die passive Sicherheit durchaus verschärft werden konnten. Diese Option dient aber als Vergleichsbasis für die Bewertung des Nutzens der gewählten Option.

(5) Änderung nur der Anforderungen an die passive Sicherheit

Würden lediglich die Anforderungen für die Phase II so weit gelockert, dass sie erfüllbar werden, könnte die Fußgängerfreundlichkeit der Fahrzeugfront zwar verbessert werden, doch würde dann das mit der Richtlinie angestrebte Sicherheitsniveau nicht erreicht, was im Widerspruch zu Artikel 5 der Richtlinie steht. Diese Option hätte nicht die von der Richtlinie geforderte „mindestens gleichwertige Wirksamkeit“ und wurde deshalb verworfen.

(6) Kombination gelockerter Anforderungen für Phase II mit einer aktiven Sicherheitsmaßnahme

Dass die bestehenden Anforderungen an die passive Sicherheit nicht erfüllbar sind und geändert werden müssen, ist bekannt und akzeptiert. In der TRL-Studie wird untersucht, ob die Anforderungen an die passive Sicherheit gelockert werden können, wenn gleichzeitig die Verwendung eines Bremsassistenten vorgeschrieben wird. Nach Artikel 5 der Richtlinie muss die Kommission nun einen Vorschlag mit einer „mindest ebenso hohen Schutzwirkung wie die bestehenden Bestimmungen“ vorlegen. Die Ergebnisse der Studie lassen erkennen, dass sich mit der untersuchten Kombination aktiver und passiver Maßnahmen eine bessere, über die bestehenden Anforderungen hinausgehende Schutzwirkung für ungeschützte Verkehrsteilnehmer erreichen ließe.

Daher wurde für den Vorschlag diese Option gewählt.

⁴ Siehe Artikel 5 der Richtlinie 2003/102/EG.

3. Rechtliche Aspekte

Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zum Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern vor und bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Rahmenrichtlinie für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen

Rechtsgrundlage

Artikel 95 EG-Vertrag

Subsidiaritätsprinzip

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden, weil die vorgeschlagene Verordnung Bestandteil des Typgenehmigungssystems für Kraftfahrzeuge in der EU ist.

Die Ziele des Vorschlags können besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden, weil dadurch das Entstehen von Handelshemmnissen zwischen den Mitgliedstaaten verhindert wird, wozu es andernfalls kommen würde. An der Anwendung und dem Funktionieren des EU-Typgenehmigungssystems für Kraftfahrzeuge lässt sich ablesen, wie wertvoll ein derartiges System auf europäischer Ebene ist und wie sehr es geschätzt wird. Es stellt klare Anforderungen an den Bau von Fahrzeugen, um ihr Sicherheitsniveau einheitlich und im Konsens zu verbessern.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag entspricht dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, weil er nicht über das hinausgeht, was erforderlich ist, um das Ziel von mehr Sicherheit für ungeschützte Verkehrsteilnehmer zu erreichen.

Der TRL-Bericht enthält eine Kosten-Nutzen-Analyse, der zufolge die vorgeschlagene Verordnung für die Gesellschaft insgesamt erheblichen Nutzen bringt.

Wahl des Instruments

Vorgeschlagenes Instrument: Verordnung

Andere Instrumente wären aus folgendem Grund nicht angemessen:

Eine Verordnung wird für zweckmäßig erachtet, weil die Mitgliedstaaten sie nicht in nationales Recht umzusetzen brauchen und sie deshalb frühzeitig und einheitlich angewandt werden kann.

4. Auswirkungen auf den Haushalt

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

5. Weitere Angaben

Simulation, Pilotphase und Übergangszeit

Im Vorschlag sind mehrere Übergangsfristen vorgesehen, damit die Automobilhersteller ausreichend Zeit haben, sich auf die neuen Vorschriften einzustellen.

Vereinfachung

Mit der vorgeschlagenen Verordnung werden die Verwaltungsverfahren bei der Kommission und bei den nationalen Behörden vereinfacht.

Mit der Wahl einer Verordnung erübrigt sich die Umsetzung in nationales Recht.

Aufhebung geltender Rechtsvorschriften

Mit Erlass der vorgeschlagenen Verordnung wird die Richtlinie 2003/102/EG aufgehoben.

Überprüfungs-/Revisions-/Verfallsklausel

Der Vorschlag enthält eine Revisionsklausel, damit die Anforderungen der Verordnung an die Entwicklung angepasst werden können.

Europäischer Wirtschaftsraum

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über den Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern

(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 Kommission⁵,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁶,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag⁷,

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 [.../.../EG] des Europäischen Parlaments und des Rates vom [Datum] zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie)⁸ erlassen 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 unnötig hohen gesetzgeberischen Aufwand zu vermeiden. 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

⁵ ABl. C

⁶ ABl. C

⁷ ABl. C

⁸ [Vorschlag für die neue „Rahmenrichtlinie“, der derzeit zur Annahme vorliegt. KOM(2003) 418 und KOM(2004) 738.]

Verkehrsteilnehmern vor und bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates⁹ und die Richtlinie 2005/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 über die Verwendung von Frontschutzsystemen an Fahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates¹⁰, die ebenfalls Aspekte des Fußgängerschutzes betrifft, im Interesse konsistenter Regelungen durch diese Verordnung ersetzt werden. Daraus ergibt sich, dass Mitgliedstaaten die Rechtsvorschriften aufheben müssen, die sie zur Umsetzung der aufgehobenen Richtlinien erlassen haben.

- (4) Die für die zweite Phase der Umsetzung der Richtlinie 2003/102/EG festgelegten Anforderungen haben sich als nicht erfüllbar erwiesen. Artikel 5 der Richtlinie bestimmt, dass die Kommission Vorschläge für alternative Schutzmaßnahmen mit mindestens ebenso hoher Schutzwirkung vorlegt, sollte sich die Richtlinie als nicht durchführbar erweisen, und dabei gegebenenfalls eine Kombination aus passiven und aktiven Maßnahmen vorsieht.
- (5) Eine von der Kommission in Auftrag gegebene Studie zeigt, dass sich die Anforderungen beim Fußgängerschutz durch eine Kombination von passiven und aktiven Maßnahmen erheblich verbessern lassen, die zusammen eine höhere Schutzwirkung bieten als die früheren Bestimmungen. Es wurde insbesondere festgestellt, dass Bremsassistentensysteme als aktive Sicherheitssysteme in Kombination mit geänderten Anforderungen an die passive Sicherheit einen deutlich wirksameren Schutz gewährleisten würden. Es ist deshalb angezeigt, für neue Kraftfahrzeuge den Einbau von Bremsassistentensystemen verbindlich vorzuschreiben.
- (6) Mit Kollisionsschutzsystemen ausgerüstete Fahrzeuge sollten von bestimmten Anforderungen dieser Verordnung freigestellt werden, da solche Systeme Kollisionen mit Fußgängern verhindern, statt lediglich ihre Folgen zu mildern.
- (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 zulässigen Gesamtmasse bis 2500 kg zu beschränken, sondern ihn nach einer Übergangsfrist auf Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ mit einer höheren zulässigen Gesamtmasse 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 Durchführungsbefugnisse¹¹ erlassen werden.

⁹ ABl. L 321 vom 06.12.2003, S. 15.

¹⁰ ABl. L 309 vom 25.11.2005, S. 37.

¹¹ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23, geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (AbI. 1 200 vom 22.7.2006, S. 11).

- (10) Insbesondere sollte die Kommission ermächtigt werden, Leistungsanforderungen an Kollisionsschutzsysteme festzulegen, technische Vorschriften für deren Prüfung zu erlassen, und auf der Grundlage ihrer Überwachungstätigkeit Durchführungsmaßnahmen zu erlassen. Da diese Maßnahmen von allgemeiner Tragweite sind und mit ihnen nicht wesentliche Bestimmungen dieser Verordnung durch Hinzufügen weiterer nicht wesentlicher Bestimmungen geändert werden, sollten sie nach dem in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehenen Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen werden.
- (11) Im Interesse eines reibungslosen Übergangs von der Richtlinie 2003/102/EG zu dieser Verordnung sollte die Richtlinie noch eine gewisse Zeit nach dem Inkrafttreten der Verordnung gültig bleiben.
- (12) Die Ziele der vorgeschlagenen Verordnung, insbesondere die Verwirklichung des Binnenmarktes durch die Einführung einheitlicher technischer Anforderungen an den Fußgängerschutz, können auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht in ausreichendem Maße erreicht werden. Wegen des Umfangs der erforderlichen Maßnahmen lassen sich die Ziele besser auf Gemeinschaftsebene erreichen. Daher kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Nach dem in demselben Artikel verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele 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 Fahrzeugen 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.

Artikel 2

Geltungsbereich

1. Diese Verordnung gilt für:
 - a) Kraftfahrzeuge der Klasse M₁ im Sinne des Artikels [3 Absatz 11] und des Anhangs II Teil A der Richtlinie [...]/EG];

- b) Kraftfahrzeuge der Klasse N_1 im Sinne des Artikels [3 Absatz 11] und des Anhangs II Teil A der Richtlinie [.../.../EG] nach Maßgabe von Absatz 2 dieses Artikels;
 - 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 Nummern 2 und 3 des Anhangs I dieser Verordnung gelten nicht für Fahrzeuge der Klasse N_1 , bei denen der R-Punkt des Fahrersitzes entweder vor der Vorderachse oder in Fahrzeuginnenrichtung weniger als 1000 mm hinter der Quermittellinie der Vorderachse liegt.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (1) „A-Säule“ bezeichnet den vorderen äußeren Holm, der zwischen dem Unterteil der Karosserie und dem Dach verläuft und das Dach trägt.
- (2) „Bremsassistentensystem“ bezeichnet ein System, das den Fahrer bei Notbremsungen unterstützt, indem es die maximal erzielbare Abbremsung gewährleistet.
- (3) „Stoßfänger“ bezeichnet die äußere Struktur des unteren Teils der Fahrzeugfront einschließlich aller Anbauteile, die das Fahrzeug bei leichten Frontalkollisionen mit anderen Fahrzeugen schützen sollen.
- (4) „Frontschutzsystem“ bezeichnet eine zusätzlich zum Original-Stoßfänger am Fahrzeug angebrachte selbstständige Struktur wie ein Rammschutzbügel oder ein weiterer Stoßfänger, der 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 Scheinwerfer bestimmt sind, fallen nicht unter diesen Begriff.
- (5) „Höchstmasse“ bezeichnet die vom Hersteller angegebene technisch zulässige Gesamtmasse nach Anhang I Nummer 3.8 der Richtlinie [.../.../EG].
- (6) „Von Fahrzeugen der Klasse M_1 abgeleitete Fahrzeuge der Klasse N_1 “ sind Fahrzeuge, 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 .

Kapitel II

Pflichten der Hersteller

Artikel 4

Pflichten der Hersteller

1. Die Hersteller stellen nach den Bestimmungen des Artikels 9 sicher, dass in Verkehr gebrachte Fahrzeuge mit einem nach Anhang 4 Nummer 4 geprüften Bremsassistentensystem ausgerüstet sind, das die Erfüllung der Anforderungen von Anhang I Nummer 2 oder 3 ermöglicht.
2. Die Hersteller stellen nach den Bestimmungen des Artikels 10 sicher, dass Frontschutzsysteme, mit denen in Verkehr gebrachte Fahrzeuge herstellereitig ausgestattet sind oder die als selbstständige technische Einheiten in Verkehr gebracht werden, die Anforderungen von Anhang I Nummer 5 erfüllen.
3. Die Hersteller stellen den Genehmigungsbehörden geeignete Daten über Konstruktion und Prüfbedingungen von Fahrzeug und Frontschutzsystem zur Verfügung. Diese Daten umfassen auch die Angaben, die für eine Funktionsprüfung etwaiger in das Fahrzeug eingebauter aktiver Sicherheitseinrichtungen erforderlich sind.
4. Werden Frontschutzsysteme als selbstständige technische Einheiten in Verkehr gebracht, stellen die Hersteller den Genehmigungsbehörden geeignete Daten über deren Konstruktion und Prüfbedingungen zur Verfügung. Diese Daten umfassen auch die Liste der Fahrzeugtypen, für die das System genehmigt ist, und die vollständige Montageanleitung.
5. Frontschutzsysteme als selbstständige technische Einheiten dürfen nur vertrieben, zum Verkauf angeboten oder verkauft werden, 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 die Anbringung enthalten, damit die genehmigten Bauteile so am Fahrzeug angebracht werden können, dass die einschlägigen Anforderungen von Anhang I Nummer 6 erfüllt sind.
6. Die Kommission erlässt Durchführungsmaßnahmen zur Festlegung technischer Vorschriften für die Anwendung der Bestimmungen des Anhangs I.

Da mit diesen Maßnahmen nicht wesentliche Bestimmungen dieser Verordnung unter anderem durch Ergänzung geändert werden, werden sie gemäß Artikel 40 Absatz 2 der Richtlinie [.../.../EG] nach dem 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 in ihm verwendeten Werkstoffe zur Verfügung stellen.

3. Mit dem Antrag auf EG-Typgenehmigung eines Frontschutzsystems als selbstständige technische Einheit legt der Hersteller der Genehmigungsbehörde den in Anhang II Teil 3 wiedergegebenen Beschreibungsbogen vor.

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 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 [.../.../EG] wiedergegebenen Nummerierungssystem.

Eine Genehmigungsbehörde darf dieselbe Nummer keinem anderen Typ eines Fahrzeugs oder Frontschutzsystems zuteilen.

2. Die Genehmigungsbehörde stellt 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 als selbstständige technische Einheit dem in Anhang III Teil 3 wiedergegebenen Muster.

Artikel 7

EG-Typgenehmigungszeichen für selbstständige technische Einheiten

An jedem Frontschutzsystem, das als selbstständige technische Einheit typgenehmigt ist, ist das in Anhang IV wiedergegebene EG-Typgenehmigungszeichen anzubringen.

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 im Sinne des Artikels [13] der Richtlinie [...]/EG und erfordert einen erneuten Antrag auf Typgenehmigung.

Artikel 9

Zeitplan für die Anwendung der Verordnung auf Fahrzeuge

1. Ab dem in Artikel 15 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 M₁, die die technischen Anforderungen von Anhang I Nummer 4 nicht erfüllen,
 - b) Fahrzeugtypen der Klasse M₁ mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 2500 kg, die die technischen Anforderungen von Anhang I Nummer 2 oder 3 nicht erfüllen,
 - c) von Fahrzeugtypen der Klasse M₁ abgeleitete Fahrzeugtypen der Klasse N₁ mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 2500 kg, die die technischen Anforderungen von Anhang I Nummer 2 und 4 oder Nummer 3 und 4 nicht erfüllen.

2. Ab dem [33 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] betrachten die Mitgliedstaaten aus Gründen des Fußgängerschutzes Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klasse M₁ und für von Fahrzeugen der Klasse M₁ abgeleitete Neufahrzeuge der Klasse N₁ mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 2500 kg, die die technischen Anforderungen von Anhang I Nummer 4 nicht erfüllen, als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel [26] der Richtlinie [.../.../EG] und untersagen den Verkauf, die Zulassung, und die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge.
3. Ab dem [56 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] versagen die Mitgliedstaaten aus Gründen des Fußgängerschutzes die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für folgende neue Fahrzeugtypen:
 - a) Fahrzeugtypen der Klasse M₁, die die technischen Anforderungen von Anhang I Nummer 4 nicht erfüllen,
 - b) Fahrzeugtypen der Klasse M₁ mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 2500 kg, die die technischen Anforderungen von Anhang I Nummer 3 nicht erfüllen,
 - c) von Fahrzeugtypen der Klasse M₁ abgeleitete Fahrzeugtypen der Klasse N₁ mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 2500 kg, die die technischen Anforderungen von Anhang I Nummern 3 und 4 nicht erfüllen.
4. Ab dem [60 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] betrachten die Mitgliedstaaten Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klasse M₁ und für von Fahrzeugen der Klasse M₁ abgeleitete Neufahrzeuge der Klasse N₁ mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 2500 kg, die die technischen Anforderungen von Anhang I Nummern 2 und 4 oder Nummern 3 und 4 nicht erfüllen, aus Gründen des Fußgängerschutzes als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel [26] der Richtlinie [.../.../EG] und untersagen den Verkauf, die Zulassung und die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge.
5. Ab dem [78 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] versagen die Mitgliedstaaten aus Gründen des Fußgängerschutzes für einen neuen Fahrzeugtyp die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung, wenn er die technischen Anforderungen von Anhang I Nummern 3 und 4 nicht erfüllt.
6. Ab dem [78 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] betrachten die Mitgliedstaaten aus Gründen des Fußgängerschutzes Übereinstimmungsbescheinigungen für folgende Neufahrzeuge als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel [26] der Richtlinie [.../.../EG] und untersagen den Verkauf, die Zulassung und die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge:
 - a) Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁, die die technischen Anforderungen von Anhang I Nummer 4 nicht erfüllen,
 - b) Fahrzeuge der Klassen M₁ und von Fahrzeugen der Klasse M₁ abgeleitete Fahrzeuge der Klasse N₁ mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 2500 kg, die die technischen Anforderungen von Anhang I Nummer 2 oder 3 nicht erfüllen.

7. Ab dem [116 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung], betrachten die Mitgliedstaaten aus Gründen des Fußgängerschutzes Übereinstimmungsbescheinigungen für folgende Neufahrzeuge als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel [26] der Richtlinie [.../.../EG] und untersagen den Verkauf, die Zulassung und die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge:
 - a) Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁, die die technischen Anforderungen von Anhang I Nummer 4 nicht erfüllen,
 - b) Fahrzeuge der Klassen M₁ und von Fahrzeugen der Klasse M₁ abgeleitete Fahrzeuge der Klasse N₁ mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 2500 kg, die die technischen Anforderungen von Anhang I Nummer 3 nicht erfüllen.
8. Ab dem [138 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] betrachten die Mitgliedstaaten aus Gründen des Fußgängerschutzes Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge, die die Anforderungen von Anhang I Nummern 3 und 4 nicht erfüllen, als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel [26] der Richtlinie [.../.../EG] und untersagen den Verkauf, die Zulassung und die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge.
9. Beantragt ein Hersteller vor Ablauf der in den Absätzen 1 bis 8 dieses Artikels genannten Fristen die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für einen Fahrzeugtyp, der die technischen Anforderungen von Anhang I Nummer 3 oder 4 erfüllt, so müssen die Mitgliedstaaten sie nach Maßgabe des Inkrafttretens der in Artikel 4 Absatz 6 zu erlassenden Maßnahmen erteilen und dürfen den Verkauf, die Zulassung und die Inbetriebnahme eines Neufahrzeugs nicht untersagen.

Artikel 10

Anwendung der Verordnung auf Frontschutzsysteme

1. Die Mitgliedstaaten versagen die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für einen mit einem Frontschutzsystem ausgestatteten neuen Fahrzeugtyp oder für einen neuen Typ eines Frontschutzsystems, das als selbstständige technische Einheit in Verkehr gebracht wird, wenn das Frontschutzsystem nicht die Anforderungen von Anhang I Nummern 5 und 6 erfüllt.
2. Die Mitgliedstaaten betrachten Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge, deren Frontschutzsystem die Anforderungen von Anhang I Nummern 5 und 6 dieser Verordnung nicht erfüllt, aus Gründen des Fußgängerschutzes als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel [26] der Richtlinie [.../.../EG] 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 [.../.../EG] die Anforderungen von Anhang I Nummern 5 und 6 dieser Verordnung.

Artikel 11

Kollisionsschutzsysteme

1. Mit einem Kollisionsschutzsystem ausgestattete Fahrzeuge können 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 Nummern 2 und 3 zu erfüllen.
2. Die Kommission kann für die Anwendung von Absatz 1 Durchführungsmaßnahmen erlassen, in denen Leistungsanforderungen festgelegt werden.

Da mit diesen Maßnahmen nicht wesentliche Bestimmungen dieser Verordnung geändert werden, u. a. durch Ergänzung, werden sie gemäß Artikel 40 Absatz 2 der Richtlinie [.../.../EG] nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Die nach diesem Verfahren festgelegten Anforderungen müssen mindestens den gleichen effektiven Schutz gewährleisten wie die Anforderungen von Anhang I Nummern 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 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 [5 Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung].

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.

Da mit diesen Maßnahmen nicht wesentliche Bestimmungen dieser Verordnung geändert werden, u. a. durch Ergänzung, werden sie gemäß Artikel 40 Absatz 2 der Richtlinie [.../.../EG] nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

3. Die Kommission wird die Verwendung von Bremsassistenzsystemen und anderen Technologien, die für einen besseren Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer sorgen können, überwachen und bis spätestens [Datum, fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung] die Anwendung dieser Verordnung hinsichtlich der tatsächlichen Verbreitung und Verwendung dieser Technologien und ihrer Weiterentwicklung überprüfen und dem Europäischen Parlament und dem Rat einen diesbezüglichen Bericht vorlegen, dem gegebenenfalls Vorschläge zu dem Thema beigelegt sind.

Artikel 13

Sanktionen

1. Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße 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 spätestens [18 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] mit und melden ihr spätere Änderungen unverzüglich.
2. Zu den Verstößen, die Sanktionen nach sich ziehen, gehören mindestens:
 - a) falsche Angaben im Genehmigungs- oder Rückrufverfahren,
 - 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

Aufgehobene Rechtsakte

Die Richtlinien 2003/102/EG und 2005/66/EG werden mit Wirkung von dem in Artikel 15 genannten Zeitpunkt aufgehoben.

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

Artikel 15

Inkrafttreten

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

Sie gilt ab dem [9 Monate nach Inkrafttreten], mit Ausnahme des Artikels 9 Absatz 9, der ab dem Tag des Inkrafttretens gilt.

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

Brüssel, den

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG

ANHANG I

TECHNISCHE VORSCHRIFTEN FÜR DIE PRÜFUNG VON FAHRZEUGEN UND FRONTSCHUTZSYSTEMEN

1. Für die Zwecke dieses Anhangs gelten folgende Begriffsbestimmungen:
 - 1.1. „Fronthaubenvorderkante“ ist 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“ ist die Ortslinie der Berührungspunkte zwischen der Fronthaubenoberfläche und einem 1000 mm langen geraden Richtstab, der 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 Richtstab nicht in einem Punkt, sondern in mehreren Punkten oder linear berührt wird, ist die Bezugslinie mit einem um 40° nach hinten geneigten Richtstab zu bestimmen. Ist die Fahrzeugfront so geformt, dass in bestimmten seitlichen Positionen das untere Ende des Richtstabs 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 Richtstabs zuerst mit dem Fahrzeug in Berührung kommt, ist in diesen Positionen die 1000-mm-Abwickellinie als Bezugslinie der Fronthaubenvorderkante zu betrachten. Wird bei diesem Verfahren die Oberkante des Stoßfängers vom Richtstab berührt, ist auch sie als Fronthaubenvorderkante im Sinne dieser Richtlinie zu betrachten.
 - 1.3. „1000-mm-Abwickellinie“ ist 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 Fronthaubenoberseite 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 Fronthaubenoberseite. Das Fahrzeug muss sich in normaler Fahrstellung befinden.
 - 1.4. „Fronthaubenoberseite“ ist 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“ ist die obere Außenfläche aller Strukturen mit Ausnahme der Windschutzscheibe, der A-Säulen und der dahinter liegenden Strukturen.

- 1.6. „Standflächen-Bezugsebene“ ist 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“ ist 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“ ist die allen einschlägigen Bestimmungen von Anhang I der Richtlinie 77/649/EWG¹² entsprechende Verglasung der Fahrzeugfront
- 1.9. „Kopfverhaltens-Kriterium“ ('Head Performance Criterion' - HPC) ist 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, ‚t₁‘ und ‚t₂‘ 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.

- 1.10. „Abrundungsradius“ ist der Radius eines Kreisbogens, der der Abrundung des betreffenden Teils am nächsten kommt.
2. An Fahrzeugen sind folgende Prüfungen durchzuführen:
- 2.1. Prüfung mit Beinform-Schlagkörper gegen den Stoßfänger:

Eine der folgenden Prüfungen ist durchzuführen:

- a) Unterteil des Beinform-Schlagkörpers gegen den Stoßfänger: Die Aufprallgeschwindigkeit beträgt 40 km/h. Der größte dynamische Kniebeugewinkel 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.

¹² ABl. L 267 vom 19.10.1977, S. 1.

- b) Oberteil des Beinform-Schlagkörpers 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 Schlagkörper einwirkende Biegemoment darf höchstens 510 Nm betragen.

2.2. Prüfung mit Oberteil des Beinform-Schlagkörpers 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 Schlagkörper 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 Schlagkörper Kinderkopfform/kleine Erwachsenenkopfform gegen die Fronthaubenoberseite:

Die Prüfung wird mit einem 3,5 kg schweren Schlagkörper und einer Aufprallgeschwindigkeit von 35 km/h durchgeführt. Der HPC-Wert (Head Performance Criterion - Maß für die Kopfbelastung) darf auf zwei Dritteln der Fronthauben-Prüffläche 1 000 und auf dem verbleibenden Drittel 2 000 nicht überschreiten.

2.4. Prüfung mit Erwachsenenkopfform-Schlagkörper gegen die Windschutzscheibe:

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

Diese Prüfung ist lediglich zu Überwachungszwecken durchzuführen, und ihre Ergebnisse sind vollständig aufzuzeichnen.

3. An Fahrzeugen sind folgende Prüfungen durchzuführen:

3.1. Prüfung mit Beinform-Schlagkörper gegen den Stoßfänger:

Eine der folgenden Prüfungen ist durchzuführen:

- a) Unterteil des Beinform-Schlagkörpers gegen den Stoßfänger: Die Aufprallgeschwindigkeit beträgt 40 km/h. Der größte dynamische Kniebeugewinkel 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) Oberteil des Beinform-Schlagkörpers 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 Schlagkörper einwirkende Biegemoment darf höchstens 510 Nm betragen.

3.2. Prüfung mit Oberteil des Beinform-Schlagkörpers 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 Schlagkörper 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 Schlagkörper Kinderkopfform/kleine Erwachsenenkopfform gegen die Fronthaubenoberseite:

Die Prüfung wird mit einem 3,5 kg schweren Schlagkörper und einer Aufprallgeschwindigkeit von 35 km/h durchgeführt. Der HPC-Wert muss den Anforderungen von Nummer 3.5 entsprechen.

3.4. Prüfung mit Erwachsenenkopfform-Schlagkörper gegen die Fronthaubenoberseite:

Die Prüfung wird mit einem 4,5 kg schweren Schlagkörper 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. Unterteil des Beinform-Schlagkörpers gegen das Frontschutzsystem:

Die Aufprallgeschwindigkeit beträgt 40 km/h. Der größte dynamische Kniebeugewinkel 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.

- 5.1.1. Soll das Frontschutzsystem als selbstständige technische Einheit genehmigt werden und ist es dazu bestimmt, ausschließlich an vom Hersteller benannten Fahrzeugen verwendet zu werden, deren zulässige Gesamtmasse nicht mehr als 2,5 t beträgt und die vor dem 1. Oktober 2005 typgenehmigt wurden, oder deren zulässige Gesamtmasse mehr als 2,5 t beträgt, so kann die Prüfung nach Nummer 5.1 durch die Prüfung nach Nummer 5.1.1.1 oder 5.1.1.2 ersetzt werden.
- 5.1.1.1. Die Aufprallgeschwindigkeit beträgt 40 km/h. Der größte dynamische Kniebeugewinkel darf höchstens $26,0^\circ$, die größte dynamische Knie-Scherverschiebung höchstens 7,5 mm und die am oberen Ende des Schienbeins gemessene Beschleunigung höchstens 250 g betragen.
- 5.1.1.2. Am Fahrzeug sind zwei Prüfungen mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchzuführen, eine mit angebautem Frontschutzsystem und eine ohne Frontschutzsystem. Beide Prüfungen sind nach Absprache mit der Prüfstelle unter gleichartigen Umgebungsbedingungen durchzuführen. Die Werte für den größten dynamischen Kniebeugewinkel, 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. Ist die untere Höhe des Frontschutzsystems größer als 500 mm, so ist anstelle der Prüfung nach Nummer 5.1 die Prüfung nach Nummer 5.2 durchzuführen.
- 5.2. Oberteil des Beinform-Schlagkörpers 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 Schlagkörper einwirkende Biegemoment darf höchstens 510 Nm betragen.

- 5.2.1. Soll das Frontschutzsystem als selbstständige technische Einheit genehmigt werden und ist es dazu bestimmt, ausschließlich an vom Hersteller benannten Fahrzeugen verwendet zu werden, deren zulässige Gesamtmasse nicht mehr als 2,5 t beträgt und die vor dem 1. Oktober 2005 typgenehmigt wurden, oder deren zulässige Gesamtmasse mehr als 2,5 t beträgt, so kann die Prüfung nach Nummer 5.2 durch die Prüfung nach Nummer 5.2.1.1 oder 5.2.1.2 ersetzt werden.
- 5.2.1.1. Die Aufprallgeschwindigkeit beträgt 40 km/h. Die Summe der an einem Punkt des Zeitintervalls auftretenden Aufprallkräfte darf 9,4 kN und das auf den Schlagkörper einwirkende Biegemoment 640 Nm nicht übersteigen.
- 5.2.1.2. Am Fahrzeug sind zwei Prüfungen mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchzuführen, eine mit angebautem Frontschutzsystem und eine ohne Frontschutzsystem. Beide Prüfungen sind nach Absprache mit der Prüfstelle unter gleichartigen Umgebungsbedingungen durchzuführen. Die Werte für die Summe der an einem Punkt des Zeitintervalls auftretenden Aufprallkräfte und für das auf den Schlagkörper einwirkende Biegemoment sind aufzuzeichnen. Der am Fahrzeug mit angebautem Frontschutzsystem gemessene Wert darf 90 % des am Fahrzeug ohne Frontschutzsystem gemessenen Wertes nicht überschreiten.

- 5.2.2. Ist die untere Höhe des Frontschutzsystems kleiner oder gleich 500 mm, so ist anstelle der Prüfung nach Nummer 5.2 die Prüfung nach Nummer 5.1 durchzuführen.
- 5.3. Beinform-Schlagkörper-Oberteil gegen Fronthaubenvorderkante: Die Aufprallgeschwindigkeit beträgt 40 km/h. Die Summe der an einem Punkt des Zeitintervalls im oberen und unteren Teil des Schlagkörpers auftretenden Aufprallkräfte sollte einen möglichen Zielwert von 5,0 kN und das auf den Schlagkörper einwirkende Biegemoment einen möglichen Zielwert von 300 Nm nicht überschreiten.
- 5.4. Prüfung mit Schlagkörper Kinderkopfform/kleine Erwachsenenkopfform gegen die Fronthaubenoberseite: Diese Prüfung wird mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 35 km/h unter Verwendung eines Kopfform-Schlagkörpers für Kinder/kleine Erwachsene mit einem Gewicht von 3,5 kg durchgeführt. Der aus dem zeitlichen Verlauf der am Kopfform-Schlagkörper gemessenen Beschleunigung errechnete HPC-Wert darf in keinem Fall 1000 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.
- 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 Masse 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. Störungen der darunter liegenden Karosseriefläche wie Öffnungen in Gittern und Lufteinlässe 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 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 Nummern 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 Beschreibungsbögen

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 als selbstständige technische Einheiten

Teil 1

(MUSTER)

Beschreibungsbogen Nr.

zur EG-Typgenehmigung eines Fahrzeug

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^{(b) (1)}:

0.3.1. Anbringungsstelle dieser Kennzeichen:

0.4. Fahrzeugklasse^(c):

0.5 Name und Anschrift des Herstellers:

0.8. 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:

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

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

^(c) Zur Definition der Fahrzeugklassen siehe Anhang II Teil A der Richtlinie [.../.../EG].

- 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 sollte Angaben zu allen vorhandenen aktiven Schutzeinrichtungen enthalten.

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^{(b) (1)}:

0.3.1 Anbringungsstelle dieser Kennzeichen:

0.4 Fahrzeugklasse^(c):

0.5 Name und Anschrift des Herstellers:

0.8 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:

^(b) 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??).

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

^(c) Zur Definition der Fahrzeugklassen siehe Anhang II Teil A der Richtlinie [.../.../EG].

- 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 Aussparungen sowie sonstigen als kritisch anzusehenden Außenkanten und Teilen der Außenfläche (z. B. Beleuchtungseinrichtungen). Sind die im voran stehenden Satz 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
als selbstständige technische Einheiten

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:

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:

ANHANG III

Muster der EG-Typgenehmigungsbögen

Teil 1:

EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich des Fußgängerschutzes

Teil 2:

EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich des Anbaus eines Frontschutzsystems

Teil 3:

EG-Typgenehmigung eines Frontschutzsystems als selbstständige technische Einheit

Teil 1

(MUSTER)

(größtes Format: A4 (210 x 297 mm))

EG-TYPGENEHMIGUNGSBOGEN

Stempel der Genehmigungsbehörde

Mitteilung über

- die Erteilung der EG-Typgenehmigung⁽¹⁾
- die Erweiterung der EG-Typgenehmigung⁽¹⁾
- die Versagung der EG-Typgenehmigung⁽¹⁾
- den Entzug der EG-Typgenehmigung⁽¹⁾

für ein Fahrzeug hinsichtlich des Fußgängerschutzes

nach der Verordnung (EG) Nr...../....., nach Maßgabe der...../.....,

zuletzt geändert durch die Verordnung(EG) Nr...../.....

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⁽²⁾:

0.3.1. Anbringungsstelle dieser Kennzeichen:

0.4. Fahrzeugklasse⁽³⁾:

⁽¹⁾ Nicht Zutreffendes streichen.

⁽²⁾ Enthalten die Kennzeichen zur Typidentifizierung Zeichen, die für die Beschreibung des Typs des Fahrzeugs, Bauteils oder der selbständigen technischen Einheit, die Gegenstand dieses Beschreibungsbogens sind, nicht relevant sind, werden diese Zeichen in den Unterlagen durch das Symbol „?“ dargestellt (z. B. ABC??123??).

⁽³⁾ Zur Definition der Fahrzeugklassen siehe Anhang II Teil A der Richtlinie [.../.../EG].

- 0.5. Name und Anschrift des Herstellers:
- 0.8. Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):
- 0.9. Vertreter des Herstellers:

ABSCHNITT II

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

Anlagen:

Beschreibungsunterlagen

Prüfbericht

Nachtrag

zu dem EG-Typgenehmigungsbogen Nr.

betreffend die Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich des Fußgängerschutzes

nach der Verordnung (EG) Nr. /

1. Weitere Angaben
 - 1.1. Kurzbeschreibung des Fahrzeugtyps: Struktur, Abmessungen, Form und Werkstoffe:
 - 1.2. Anordnung der Antriebsmaschine: Front/Mitte/Heck¹
 - 1.3. Antrieb: Front-/ Heckantrieb¹
 - 1.4. Masse des zur Prüfung vorgeführten Fahrzeugs:
 - Vorderachse:
 - Hinterachse:
 - insgesamt:

¹ Nicht Zutreffendes streichen.

1.5. Ergebnisse der Prüfungen nach Anhang I der Verordnung (EG) Nr. .../....:

1.5.1. Prüfungen nach Anhang I Nummer 2:

Prüfung	Ermittelte Werte		bestanden/nicht bestanden ⁽¹⁾
Beinform- Schlagkörper- Unterteil gegen Stoßfänger (falls durchgeführt)	Beugewinkel	----- Grad	
	Scherverschiebung	----- mm	
	Beschleunigung am Schienbein	----- g	
Beinform- Schlagkörper-Oberteil gegen Stoßfänger (falls durchgeführt)	Summe der Stoßkräfte	----- kN	
	Biegemoment	----- Nm	
Beinform- Schlagkörper-Oberteil gegen Fronthauben- vorderkante	Summe der Stoßkräfte	----- kN	(2)
	Biegemoment	----- Nm	(2)
Kinder-/kleine Erwachsenenkopfform- Schlagkörper (3,5 kg) gegen Fronthauben- oberseite	HPC-Werte in Bereich A (12 Ergebnisse ³)		
	HPC-Werte in Bereich B (6 Ergebnisse ³)		
Erwachsenenkopfform- Schlagkörper (4,5 kg) gegen Windschutzscheibe	HPC-Werte (5 Ergebnisse ⁴)		(2)

¹ Es gelten die in Anhang I Nummer 2 der Verordnung (EG) Nr. [.../...] festgelegten Grenzwerte.

² Nur für Überwachungszwecke.

³ Entsprechend den von der Kommission erlassenen Durchführungsmaßnahmen.

⁴ Entsprechend den von der Kommission erlassenen Durchführungsmaßnahmen.

1.5.2. Prüfungen nach Anhang I Nummer 3:

Prüfung	Ermittelte Werte		bestanden/nicht bestanden ⁽⁵⁾
Beinform- Schlagkörper- Unterteil gegen Stoßfänger (falls durchgeführt)	Beugewinkel	----- Grad	
	Scherverschiebung	----- mm	
	Beschleunigung am Schienbein	----- g	
Beinform- Schlagkörper-Oberteil gegen Stoßfänger (falls durchgeführt)	Summe der Stoßkräfte	----- kN	
	Biegemoment	----- Nm	
Beinform- Schlagkörper-Oberteil gegen Fronthaubenvorder- kante	Summe der Stoßkräfte	----- kN	⁽⁶⁾
	Biegemoment	----- Nm	⁽⁶⁾
Kinder-/kleine Erwachsenenkopf- form-Schlagkörper gegen Fronthaubenseite	HPC-Werte (9 Ergebnisse ⁷)		
Erwachsenenkopf- form-Schlagkörper gegen Fronthaubenseite	HPC-Werte (9 Ergebnisse ⁷)		

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

⁵ Es gelten die in Anhang I Nummer 3 der Verordnung (EG) Nr. [...../.....] festgelegten Grenzwerte.

⁶ Nur für Überwachungszwecke.

⁷ Entsprechend den von der Kommission erlassenen Durchführungsmaßnahmen.

1.5.3. Anforderungen von Anhang I Nummer 4:

Angaben zum vorhandenen Bremsassistentensystem ⁽¹⁾	
Anmerkungen ⁽²⁾	

¹ Genaue Angaben zur Funktionsweise des Systems machen.

² Genaue Angaben über die zur Prüfung des Systems durchgeführten Tests machen.

Teil 2

(MUSTER)

(größtes Format: A4 (210 x 297 mm))

EG-TYPGENEHMIGUNGSBOGEN

Stempel der Genehmigungsbehörde

Mitteilung über

- die Erteilung der EG-Typgenehmigung⁽¹⁾
- die Erweiterung der EG-Typgenehmigung⁽¹⁾
- die Versagung der EG-Typgenehmigung⁽¹⁾
- den Entzug der EG-Typgenehmigung⁽¹⁾

für ein Fahrzeug hinsichtlich des Anbaus eines Frontschutzsystems
nach der Verordnung (EG) Nr. .../.... nach Maßgabe der .../.....,
zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr..../....

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⁽²⁾:

0.3.1 Anbringungsstelle dieser Kennzeichen:

0.4 Fahrzeugklasse⁽³⁾:

0.5 Name und Anschrift des Herstellers:

⁽¹⁾ Nicht Zutreffendes streichen.

⁽²⁾ Enthalten die Kennzeichen zur Typidentifizierung Zeichen, die für die Beschreibung des Typs des Fahrzeugs, Bauteils oder der selbständigen technischen Einheit, die Gegenstand dieses Beschreibungsbogens sind, nicht relevant sind, werden diese Zeichen in den Unterlagen durch das Symbol „?“ dargestellt (z. B. ABC??123??).

⁽³⁾ Zur Definition der Fahrzeugklassen siehe Anhang II Teil A der Richtlinie [.../.../EG].

0.8 Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):

0.9. Vertreter des Herstellers:

ABSCHNITT II

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

Anlagen:

Beschreibungsunterlagen

Prüfbericht

Nachtrag

zum EG-Typgenehmigungsbogen Nr. ...

betreffend die Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich des Anbaus eines
Frontschutzesystems

nach der Verordnung (EG) Nr...../.....

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

Prüfung	Ermittelte Werte		bestanden/ nicht bestanden
Beinform- Schlagkörper- Unterteil gegen Frontschutzesystem. - 3 Prüfpositionen (falls durchgeführt)	Beugewinkel	..... ..... Grad	
	Scherverschiebung	..... ..... mm	
	Beschleunigung am Schienbein	..... ..... g	
Beinform- Schlagkörper-Oberteil gegen Frontschutzesystem. - 3 Prüfpositionen (falls durchgeführt)	Summe der Stoßkräfte	..... ..... kN	
	Biegemoment	..... ..... Nm	
Beinform- Schlagkörper-Oberteil gegen Vorderkante des Frontschutzesystems. - 3 Prüfpositionen (nur zur Überwachung)	Summe der Stoßkräfte	..... ..... kN	
	Biegemoment	..... ..... Nm	
Kinder-/Kleiner Erwachsenenkopfform -Schlagkörper gegen Frontschutzesystem.	HPC-Werte (mindestens 3 Werte )	..... ..... .....

Teil 3

(MUSTER)

(größtes Format: A4 (210 x 297 mm))

EG-TYPGENEHMIGUNGSBOGEN

Stempel der Genehmigungsbehörde

Mitteilung über

- die Erteilung der EG-Typgenehmigung⁽¹⁾
- die Erweiterung der EG-Typgenehmigung⁽¹⁾
- die Versagung der EG-Typgenehmigung⁽¹⁾
- den Entzug der EG-Typgenehmigung⁽¹⁾

für ein Frontschutzsystem als selbstständige technische Einheit
nach der Verordnung (EG) Nr. .../.... nach Maßgabe der .../.....,
zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr..../....

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⁽²⁾:
 - 0.3.1 Anbringungsstelle dieser Kennzeichen:
- 0.5 Name und Anschrift des Herstellers:
- 0.7. Lage und Anbringungsart des EG-Typgenehmigungszeichens:
- 0.8. Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):

⁽¹⁾ Nicht Zutreffendes streichen.

⁽²⁾ Enthalten die Kennzeichen zur Typidentifizierung Zeichen, die für die Beschreibung des Typs des Fahrzeugs, Bauteils oder der selbständigen technischen Einheit, die Gegenstand dieses Beschreibungsbogens sind, nicht relevant sind, werden diese Zeichen in den Unterlagen durch das Symbol „?“ dargestellt (z. B. ABC??123??).

0.9. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Vertreters des Herstellers:

ABSCHNITT II

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

Anlagen:

Beschreibungsunterlagen

Prüfbericht

Nachtrag

zum EG-Typgenehmigungsbogen Nr. ...

betreffend die Typgenehmigung eines Frontschutzsystems als selbstständige technische Einheit

nach der Verordnung (EG) Nr...../.....

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

Prüfung	Ermittelte Werte		bestanden/nicht bestanden
Beinform-Schlagkörper-Unterteil gegen Frontschutzsystem. - 3 Prüfpositionen (falls durchgeführt)	Beugewinkel	..... ..... Grad	
	Scherverschiebung	..... ..... mm	
	Beschleunigung am Schienbein	..... ..... g	
Beinform-Schlagkörper-Oberteil gegen Frontschutzsystem. - 3 Prüfpositionen (falls durchgeführt)	Summe der Stoßkräfte	..... ..... kN	
	Biegemoment	..... ..... Nm	
Beinform-Schlagkörper-Oberteil gegen Vorderkante des Frontschutz-systems. - 3 Prüfpositionen (nur zur Überwachung)	Summe der Stoßkräfte	..... ..... kN	
	Biegemoment	..... ..... Nm	
Kinder-/Kleiner Erwachsenenkopfform-Schlagkörper gegen Frontschutzsystem.	HPC-Werte (mindestens 3 Werte)	..... ..... .....

ANHANG IV

EG-TYPGENEHMIGUNGSZEICHEN

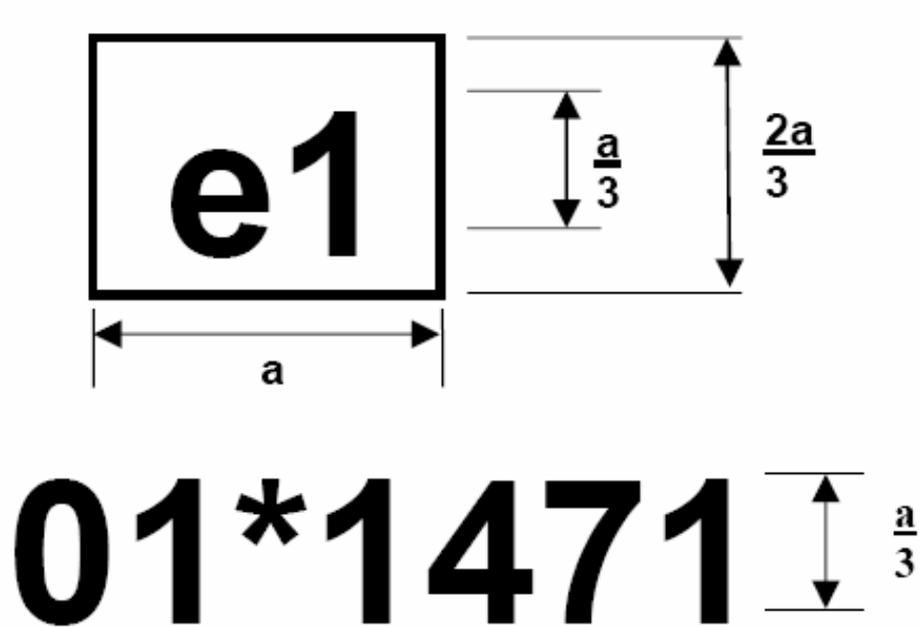
1. Dieses Zeichen besteht aus:
 - 1.1. dem Kleinbuchstaben „e“ in einem Rechteck, gefolgt von der jeweiligen Kennziffer oder Kennbuchstabenfolge des Mitgliedstaats, der die Typgenehmigung erteilt hat:
 - 1 für Deutschland
 - 2 für Frankreich
 - 3 für Italien
 - 4 für die Niederlande
 - 5 für Schweden
 - 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 Slowakische Republik
 - 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 [.../.../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. In dieser Verordnung ist diese laufende Nummer 01.
- 1.3. Ein Sternchen nach der laufenden Nummer gibt an, dass für die Typgenehmigung des Frontschutzsystems eine der nach Anhang I Nummer 5.1.1 oder 5.2.1 alternativ zulässigen Prüfungen mit dem Beinorm-Schlagkörper durchgeführt wurde. Hat die Genehmigungsbehörde diese Alternative nicht zugelassen, so erscheint anstelle des Sternchens eine Leerstelle.
- 1.4. Das EG-Typgenehmigungszeichen muss klar erkennbar und dauerhaft sein.

Anlage

Beispiel für das EG-Typgenehmigungszeichen



($a \geq 12$ mm)

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 (01) unter der Basis-Typgenehmigungsnummer 1471 erteilt wurde.

Ein Sternchen gibt an, dass für die Typgenehmigung des Frontschutzsystems eine der nach Anhang I Nummer 5.1 alternativ zulässigen Prüfungen mit dem Beinform-Schlagkörper durchgeführt wurde. Hat die Genehmigungsbehörde diese Alternative nicht zugelassen, so erscheint anstelle des Sternchens eine Leerstelle.