



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 3.10.2007
KOM(2007)560 definitief

2007/0201(COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers

{SEK(2007)1244}

{SEK(2007)1245}

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

1. Achtergrond van het voorstel

Motivering en doel van het voorstel

Het voorstel beoogt de versterking van de communautaire voorschriften die bedoeld zijn om voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers bij een botsing met een motorvoertuig beter te beschermen.

Deze voorschriften vallen momenteel onder Richtlijn 2003/102/EG⁽¹⁾. Overeenkomstig artikel 5 van die richtlijn is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van bepaalde voorschriften in de tweede fase van de richtlijn en naar het mogelijke gebruik van actieve veiligheidssystemen. De conclusie van het onderzoek is dat deze voorschriften niet haalbaar zijn.

De Commissie stelt daarom een nieuwe verordening voor, die de basis zal vormen voor een combinatie van haalbare voorschriften met actieve veiligheidssystemen. Het voordeel van deze aanpak is dat de verordening overal in de EU rechtstreeks toepasbaar is, niet in nationaal recht hoeft te worden omgezet en ondernemingen en goedkeuringsinstanties een enkel stel regels oplegt.

Bovendien voorziet Richtlijn 2005/66/EG van 26 oktober 2005 betreffende het gebruik van frontbeschermingsinrichtingen in controles op het gebruik van dergelijke systemen en in beschermingsniveaus voor kwetsbare weggebruikers bij een botsing met een voertuig dat daarmee is uitgerust. De Commissie stelt nu voor de voorschriften van deze richtlijn te combineren met die van Richtlijn 2003/102/EG betreffende de bescherming van voetgangers.

Algemene context

Op 21 december 2000 heeft de Commissie een mededeling goedgekeurd waarin wordt gesproken over de mogelijkheid om op basis van een vrijwillige verbintenis van de automobieliindustrie voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers bij een botsing met een motorvoertuig beter te beschermen. De Commissie heeft er in die mededeling mee ingestemd onderhandelingen aan te knopen met de Europese federatie van autoproducenten (ACEA) om tot een dergelijke verbintenis te komen en vergelijkbare onderhandelingen te voeren met de Japanse en de Koreaanse federatie van autoproducenten (respectievelijk JAMA en KAMA).

In een mededeling⁽²⁾ die op 11 juli 2001 werd goedgekeurd, presenteerde de Commissie de verbintenis die de ACEA inzake voetgangersbescherming was aangegaan, aan de Raad en het Europees Parlement. De verbintenis omvatte een aantal tests om de constructie van de voorzijde van motorvoertuigen te verbeteren en een aantal aanvullende actieve en passieve veiligheidsmaatregelen die voetgangers beter beschermen. Inhoud van deze maatregelen: alle motorvoertuigen worden met een antiblokkeerremstelsel (ABS) en dagrijlicht (DRL) uitgerust, in de toekomst zal nieuwe geavanceerde actieveveiligheidstechnologie worden geïnstalleerd en er komt een vrijwillig verbod op de verkoop van starre koeienvangers. Sindsdien zijn de JAMA en de KAMA soortgelijke verbintenissen aangegaan als de ACEA, zodat nu 99% van de autoproducenten aan identieke verbintenissen is gebonden.

¹ PB L 321 van 6.12.2003, blz. 15.

² PB C 261 van 30.10.2003, blz. 576, COM(2001) 389 definitief.

De Commissie kondigde in haar mededeling van juli 2001 aan dat zij zou beslissen hetzij de verbintenis van de industrie door middel van een aanbeveling te aanvaarden, hetzij na raadpleging van het Europees Parlement en de Raad zelf wetgeving op het gebied van voetgangersbescherming voor te stellen.

Zowel het Europees Parlement als de Raad heeft de belangrijkste elementen van de verbintenis van de industrie met betrekking tot de maatregelen om het ontwerp van de voorzijde van voertuigen te verbeteren, toegejuicht.

Het Europees Parlement vroeg in zijn resolutie van 13 juni 2002 om een "kaderrichtlijn" met een tijdschema voor de toepassing, de doelstellingen en de methode voor de controle op de toepassing. De Commissie heeft er vervolgens mee ingestemd kaderwetgeving voor te stellen op basis van de inhoud van de verbintenissen.

Dit wetgevingsvoorstel werd ingediend in het kader van de medebeslissingsprocedure en resulteerde in Richtlijn 2003/102/EG betreffende de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers.

Overeenkomstig de wens van de Raad en het Europees Parlement stelde de Commissie daarna maatregelen voor om frontbeschermingsinrichtingen te controleren. Deze werden gepubliceerd als Richtlijn 2005/66/EG. Het is nu zaak deze richtlijn zo veel mogelijk op één lijn te brengen met een eventueel voorstel tot wijziging van de richtlijn Voetgangersbescherming door de nodige bepalingen in de voorgestelde verordening op te nemen.

Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied

De huidige richtlijn is Richtlijn 2003/102/EG betreffende de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers. Het overeenkomstig artikel 5 van deze richtlijn uitgevoerde onderzoek naar de haalbaarheid van de voorschriften van de tweede fase heeft aangetoond dat deze niet haalbaar zijn. Dit voorstel bouwt voort op de vorige voorschriften, maar met wijzigingen om de haalbaarheid ervan te garanderen.

Richtlijn 2005/66/EG betreffende het gebruik van frontbeschermingsinrichtingen bevat bepalingen over de controle op het gebruik van deze systemen als originele uitrusting of als technische eenheid. Door deze bepalingen te combineren met de voorschriften inzake voetgangersbescherming zorgt het voorstel voor een samenhangende bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers.

Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de EU

Het voorstel is volledig in overeenstemming met de doelstelling van het Witboek van de Commissie over het Europese vervoersbeleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.

2. Raadpleging van belanghebbende partijen en effectbeoordeling

Raadpleging van belanghebbende partijen

Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten

Alle raadplegingen gingen uitsluitend over het vaststellen van gewijzigde specificaties voor de tweede fase van de richtlijn Voetgangersbescherming, aangezien de voorschriften voor frontbeschermingsinrichtingen geacht worden hetzelfde te blijven.

Er heeft een vergadering plaatsgevonden met vertegenwoordigers van de Europese, Japanse en Koreaanse autoproducenten, waarop besprekingen zijn gevoerd over de voorschriften van de tweede fase van de bestaande richtlijn en over wat nodig werd geacht om haalbare oplossingen te vinden die konden worden nageleefd.

In juni en juli 2005 heeft op internet een open raadpleging plaatsgevonden. De Commissie heeft 17 reacties ontvangen. De resultaten zijn beschikbaar op http://ec.europa.eu/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/consultation_phase_II/contributions.htm.

Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

In het algemeen blijkt uit de resultaten van de raadpleging dat bijna iedereen vindt dat het huidige voorstel haalbaar is en het beoogde beschermingsniveau voor kwetsbare weggebruikers garandeert.

De antwoorden van de internetraadpleging hadden betrekking op kwesties waarmee in het voorstel rekening is gehouden of die in de uitvoeringsbepalingen zullen worden opgenomen.

Een vollediger overzicht van de antwoorden is te vinden in de effectbeoordeling bij dit voorstel.

Bijebrengen en benutten van deskundigheid

Betrokken wetenschaps- en kennisgebieden

Analyse van de voertuigconstructie en van statistieken over verkeersongevallen en -slachtoffers.

Gebruikte methode

Analyse van gegevens over verwondingen uit ongevalsdatabanken en simulatie van de resultaten voor verschillende scenario's met betrekking tot snelheid en de plaats van impact bij een botsing tussen een voertuig en een kwetsbare weggebruiker.

Belangrijkste geraadpleegde organisaties en deskundigen

Het Transport Research Laboratory (TRL) in het Verenigd Koninkrijk.

Samenvatting van de ontvangen en gebruikte adviezen

Uit het TRL-rapport is gebleken dat sommige voorschriften van de huidige richtlijn moeten worden herzien om hun haalbaarheid te garanderen. Voorts werd aanbevolen het gebruik van een actief veiligheidssysteem als voorschrift in de wetgeving op te nemen om zo de kwetsbare weggebruiker beter te beschermen.

Wijze waarop het deskundigenadvies beschikbaar is gemaakt voor het publiek

Het TRL-rapport, met een uitgebreid onderzoek naar de voordelen van remhulpsystemen, is beschikbaar op de website:

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

Effectbeoordeling

Mogelijkheden die niet in de effectbeoordeling zijn meegenomen:

(1) Wetgeving door de lidstaten

De bestaande richtlijn maakt deel uit van het typegoedkeuringssysteem voor complete voertuigen, dat op EU-niveau voor een volledige harmonisering van de wetgeving inzake voertuigconstructie heeft gezorgd. Dit typegoedkeuringssysteem garandeert sinds 1970 dat de interne markt voor de automobielenindustrie naar behoren werkt en dat de veiligheid en de kwaliteit van de voertuigconstructie worden gegarandeerd.

Indien de richtlijn wordt ingetrokken, staat het de lidstaten vrij op dit gebied eigen wetgeving op te stellen. Daardoor zou de interne markt niet langer harmonieus werken en zou het vrije verkeer van voertuigen niet langer gegarandeerd zijn.

Daarom wordt niet voorgesteld om de wetgeving te schrappen.

(2) Vrijwillige overeenkomst

De richtlijn vloeit voort uit rechtstreekse verzoeken om wetgeving vanwege het Parlement en de Raad nadat zij een raadplegingsdocument van de Commissie betreffende een eerdere vrijwillige overeenkomst inzake voetgangersbescherming hadden onderzocht. Als gevolg van deze verzoeken is het belangrijkste deel van die vrijwillige overeenkomst in de bestaande richtlijn opgenomen. Bovendien, en eveneens op verzoek van de wetgevers, is ook het thema van een vrijwillig verbod op koeienvangers in een richtlijn opgenomen⁽³⁾.

Een nieuwe vrijwillige overeenkomst ter zake werd daarom niet geschikt geacht.

Mogelijkheden die in de effectbeoordeling zijn overwogen:

(3) Voortgaan met de bestaande richtlijn

Het was mogelijk geweest geen maatregelen te nemen om de specificaties voor de tweede fase te wijzigen en voor te stellen om de uitvoeringsdata te verschuiven. Sommige voorschriften van de tweede fase van de bestaande richtlijn blijken echter niet haalbaar te zijn en dat zal niet noodzakelijk veranderen. De Commissie is dus wel verplicht het nodige te doen om de voorschriften te wijzigen en wat de haalbaarheid betreft de nodige zekerheid te

³ Richtlijn 2005/66/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende het gebruik van frontbeschermingsinrichtingen op motorvoertuigen en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad, PB L 309 van 25.11.2005, blz. 37.

bieden⁽⁴⁾. De mogelijkheid om met de bestaande richtlijn voort te gaan, is daarom verworpen. De bestaande richtlijn dient wel als referentie waartegen de voordelen van andere mogelijkheden worden afgewogen.

(4) Een voorstel van de industrie aanvaarden

Nadat de haalbaarheid was onderzocht, stelde de industrie voor om de voorschriften van de eerste fase te handhaven in plaats van over te schakelen op de voorschriften van de tweede fase, en om het gebruik van het remhulpsysteem verplicht te stellen. Deze mogelijkheid werd onderzocht en uiteindelijk verworpen omdat de Commissie vond dat een aantal passieve maatregelen strenger kon worden toegepast. De potentiële resultaten van deze mogelijkheid worden wel vermeld als vergelijkingspunt met de uiteindelijk gekozen mogelijkheid.

(5) Uitsluitend de passieve veiligheidsvoorschriften wijzigen

Een voorstel om uitsluitend de bestaande voorschriften te wijzigen en ze technisch haalbaarder te maken, zou ervoor zorgen dat de voorzijde van voertuigen op een haalbare manier wordt verbeterd. Hierdoor zou echter het verwachte veiligheidsniveau dalen en dat druist in tegen de voorschriften van artikel 5 van de bestaande richtlijn. Aangezien deze mogelijkheid niet “ten minste evenveel bescherming [zou] bieden als de bestaande voorschriften”, is ze niet verder in aanmerking genomen.

(6) De voorschriften van de tweede fase van de bestaande richtlijn wijzigen en kiezen voor een combinatie met een actieve veiligheidsmaatregel om het veiligheidsniveau te garanderen

Men is het erover eens dat de bestaande voorschriften niet haalbaar zijn en moeten worden gewijzigd. In het TRL-rapport werd het gebruik van het remhulpsysteem in combinatie met een wijziging van de bestaande passieve maatregelen onderzocht en geëvalueerd. Krachtens artikel 5 van de bestaande richtlijn moet de Commissie nu een voorstel indienen dat “ten minste evenveel bescherming [biedt] als de bestaande voorschriften”. De resultaten van het onderzoek geven aan dat de voorgestelde combinatie van gewijzigde passieve maatregelen en het gebruik van nieuwe actieve maatregelen de kwetsbare weggebruiker aanzienlijk beter kan beschermen dan de bestaande voorschriften.

Bijgevolg wordt in het voorstel voor deze mogelijkheid gekozen.

3. Juridische elementen van het voorstel

Samenvatting van de voorgestelde maatregel

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers voor en bij een botsing met een motorvoertuig en tot wijziging van de kaderrichtlijn betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen.

Rechtsgrondslag

Artikel 95 van het Verdrag.

⁴ Zie Richtlijn 2003/102/EG, artikel 5.

Subsidiariteitsbeginsel

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voor zover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt omdat de voorgestelde verordening deel zal uitmaken van het EG-typegoedkeuringssysteem voor voertuigen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen beter door een optreden van de Gemeenschap worden verwezenlijkt omdat op die manier handelsbelemmeringen tussen de lidstaten kunnen worden vermeden. Het gebruik en de toepassing van het EG-typegoedkeuringssysteem voor voertuigen getuigen van de aanvaarding en de waarde van een dergelijk systeem in de Europese context. Het systeem bevat duidelijke voorschriften voor de constructie van voertuigen om hun veiligheidsniveau op een uniforme en overeengekomen manier te verhogen.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

Evenredigheidsbeginsel

Het voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel omdat het niet verder gaat dan nodig is om de doelstelling, namelijk kwetsbare weggebruikers beschermen, te verwezenlijken.

Het TRL-rapport bevatte een kosten-batenanalyse waaruit blijkt dat het voorstel aanzienlijke voordelen oplevert voor de hele maatschappij.

Keuze van instrumenten

Voorgesteld instrument: verordening.

Andere instrumenten zouden om de volgende reden ongeschikt zijn:

het gebruik van een verordening wordt passend geacht omdat een verordening de nodige garanties voor snelle naleving biedt en niet in nationale wetgeving hoeft te worden omgezet.

4. Gevolgen voor de begroting

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Gemeenschap.

5. Aanvullende informatie

Simulatie, proefperiode en overgangperiode

Het voorstel voorziet in diverse overgangperiodes zodat de fabrikanten over voldoende aanlooptijd beschikken bij het ontwerp en de productie van voertuigen.

Vereenvoudiging

Het voorstel vereenvoudigt de administratieve procedures voor de nationale overheidsinstanties en voor de Commissie.

Als gevolg van het gebruik van een verordening is omzetting in nationale wetgeving niet vereist.

Intrekking van bestaande wetgeving

De goedkeuring van het voorstel zal de intrekking van de Richtlijnen 2003/102/EG en 2005/66/EG tot gevolg hebben.

Evaluatie-/herzienings-/vervalbepaling

Het voorstel bevat evaluatiebepalingen om de handhaving van de veiligheidsniveaus in de toekomst te verzekeren.

Europese Economische Ruimte

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 95,

Gezien het voorstel van de Commissie⁽⁵⁾,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité⁽⁶⁾,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁽⁷⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De interne markt bestaat uit een gebied zonder binnengrenzen waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal moet worden gewaarborgd. Te dien einde is een communautair typegoedkeuringssysteem voor motorvoertuigen ingesteld. De technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot voetgangersbescherming moeten worden geharmoniseerd om te voorkomen dat de lidstaten voorschriften vaststellen die van elkaar verschillen, en om de behoorlijke werking van de interne markt te waarborgen.
- (2) Deze verordening is een van de bijzondere regelgevingsteksten in het kader van de communautaire typegoedkeuringsprocedure krachtens Richtlijn [.../.../EG] van het Europees Parlement en de Raad van [datum] tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn)⁽⁸⁾.
- (3) De ervaring heeft aangetoond dat de wetgeving inzake motorvoertuigen technisch vaak heel gedetailleerd is. Door te kiezen voor een verordening in plaats van een richtlijn worden verschillen tussen de omzettingsmaatregelen en overbodige wetgeving in de lidstaten vermeden. Richtlijn 2003/102/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 november 2003 betreffende de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers voor en bij een botsing met een motorvoertuig en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad⁽⁹⁾ en

⁵ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁶ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁷ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁸ [Het proces voor de goedkeuring van het voorstel voor de nieuwe kaderrichtlijn is gaande. COM(2003) 418 en COM(2004) 738.]

⁹ PB L 321 van 6.12.2003, blz. 15.

Richtlijn 2005/66/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende het gebruik van frontbeschermingsinrichtingen op motorvoertuigen en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad⁽¹⁰⁾, die voorschriften voor de installatie en het gebruik van frontbeschermingsinrichtingen op voertuigen bevat en voetgangers dus een beschermingsniveau garandeert, moeten daarom door deze verordening worden vervangen met het oog op de samenhang. Dit houdt in dat de lidstaten de omzettingwetgeving met betrekking tot de ingetrokken richtlijnen moeten intrekken.

- (4) De voorschriften voor de tweede uitvoeringsfase van Richtlijn 2003/102/EG blijken niet haalbaar te zijn. Artikel 5 van die richtlijn bepaalt dat de Commissie dan de nodige voorstellen moet doen om haalbaarheidsproblemen met deze voorschriften op te lossen en eventueel een beroep moet doen op actieve veiligheidssystemen, waarbij ervoor moet worden gezorgd dat de veiligheid van de kwetsbare weggebruiker niet afneemt.
- (5) Een in opdracht van de Commissie uitgevoerde studie toont aan dat de voorschriften voor voetgangersbescherming aanzienlijk kunnen worden verbeterd door te kiezen voor een combinatie van passieve en actieve maatregelen die een hoger beschermingsniveau bieden dan de bestaande bepalingen. Er is met name gewezen op de "remhulp" als actief veiligheidssysteem, die in combinatie met wijzigingen van de passieve veiligheidsmaatregelen het beschermingsniveau aanzienlijk zal verhogen. Daarom moet worden bepaald dat nieuwe motorvoertuigen verplicht met een remhulpsysteem moeten worden uitgerust.
- (6) Voertuigen die zijn uitgerust met een systeem om botsingen te vermijden, zouden niet aan bepaalde voorschriften van deze verordening hoeven te voldoen, voor zover zij botsingen met voetgangers kunnen voorkomen in plaats van louter de gevolgen van die botsingen te beperken.
- (7) Aangezien het aantal zwaardere voertuigen in het stadsverkeer toeneemt, moeten de bepalingen inzake voetgangersbescherming niet alleen voor voertuigen met een maximummassa van ten hoogste 2 500 kg gelden, maar na een zekere overgangperiode ook voor voertuigen van de categorieën M₁ en N₁ met een hogere massa.
- (8) Om voetgangers zo snel mogelijk beter te beschermen, moeten fabrikanten typegoedkeuring volgens de nieuwe voorschriften kunnen aanvragen nog voor deze verplicht worden, op voorwaarde dat de vereiste uitvoeringsmaatregelen al van kracht zijn.
- (9) De voor de uitvoering van deze verordening vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden⁽¹¹⁾.

¹⁰ PB L 309 van 25.11.2005, blz. 37.

¹¹ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Beschikking gewijzigd bij Beschikking 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

- (10) De Commissie moet met name de bevoegdheid krijgen om technische bepalingen voor de toepassing van testvoorschriften, prestatie-eisen voor systemen om botsingen te vermijden, en op monitoring gebaseerde uitvoeringsmaatregelen vast te stellen. Aangezien het hier maatregelen van algemene strekking betreft die ten doel hebben niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen door er nieuwe niet-essentiële onderdelen aan toe te voegen, moeten zij worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.
- (11) Om te zorgen voor een vlotte overgang tussen de Richtlijnen 2003/102/EG en 2005/66/EG en deze verordening, moet worden voorzien in een overgangperiode tussen de inwerkingtreding van deze verordening en de toepassing ervan.
- (12) De doelstellingen van deze verordening, namelijk de voltooiing van de interne markt door de invoering van gemeenschappelijke technische voorschriften op het gebied van voetgangersbescherming, kunnen niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt. Vanwege de omvang van het vereiste optreden kunnen de doelstellingen beter door de Gemeenschap worden verwezenlijkt. Daarom kan de Gemeenschap maatregelen treffen in overeenstemming met het in artikel 5 van het Verdrag genoemde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel, dat ook in dat artikel is neergelegd, gaat deze verordening niet verder dan wat nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD :

HOOFDSTUK I

Onderwerp, toepassingsgebied en definities

Artikel 1

Onderwerp

Deze verordening stelt voorschriften voor de constructie en werking van voertuigen en frontbeschermingsinrichtingen vast om het aantal en de ernst van verwondingen van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers die door de voorzijde van die voertuigen worden geraakt, te beperken en dergelijke botsingen te voorkomen.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op:
 - a) motorvoertuigen van categorie M₁, zoals gedefinieerd in artikel [3, lid 11,] van Richtlijn [.../.../EG] en in deel A van bijlage II bij die richtlijn;
 - b) motorvoertuigen van categorie N₁, zoals gedefinieerd in artikel [3, lid 11,] van Richtlijn [.../.../EG] en in deel A van bijlage II bij die richtlijn en overeenkomstig de tweede alinea van dit artikel;
 - c) frontbeschermingsinrichtingen die tot de originele uitrusting van de onder a) en b) bedoelde voertuigen behoren of die als technische eenheid in de handel worden gebracht voor montage op dergelijke voertuigen.

2. De delen 2 en 3 van bijlage I zijn niet van toepassing op voertuigen van categorie N1 waarbij het R-punt van de bestuurdersplaats hetzij vóór de vooras, hetzij in lengterichting minder dan 1 000 mm achter de dwarshartlijn van de vooras ligt.

Artikel 3

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

- (1) "A-stijl": de voorste en buitenste daksteun, van het chassis tot aan het dak van het voertuig;
- (2) "remhulpsysteem": een hulpsysteem dat ervoor zorgt dat in noodremsituaties de grootst mogelijke vertraging wordt bereikt;
- (3) "bumper": het onderste deel van de frontconstructie aan de buitenkant van een voertuig, met inbegrip van eventuele aanzetstukken, dat bedoeld is om het voertuig te beschermen wanneer het betrokken raakt bij een frontale botsing bij lage snelheid met een ander voertuig;
- (4) "frontbeschermingsinrichting": een of meer afzonderlijke structuren, zoals een koeienvanger, of een bijkomende bumper die bedoeld is om in combinatie met de tot de originele uitrusting behorende bumper het buitenoppervlak van het voertuig te beschermen bij een botsing met een object. Structuren van minder dan 0,5 kg die bedoeld zijn om uitsluitend de koplampen te beschermen, vallen niet onder deze definitie;
- (5) "maximummassa": de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand volgens fabrieksopgave, zoals bedoeld in Richtlijn [...]/EG], bijlage I, punt 3.8;
- (6) "voertuigen van categorie N₁ die van een voertuig van categorie M₁ zijn afgeleid": voertuigen van categorie N₁ met een maximummassa van ten hoogste 2 500 kg die, vóór de A-stijlen, dezelfde algemene structuur en vorm hebben als een eerder bestaand voertuig van categorie M₁.

Hoofdstuk II

Verplichtingen van de fabrikanten

Artikel 4

Verplichtingen van de fabrikanten

1. Overeenkomstig artikel 9 zorgen de fabrikanten ervoor dat in de handel gebrachte voertuigen zijn uitgerust met een gecontroleerd remhulpsysteem dat aan de voorschriften van punt 4 van bijlage I voldoet, en dat ze aan de voorschriften van de punten 2 en 3 van bijlage I voldoen.
2. Overeenkomstig artikel 10 zorgen de fabrikanten ervoor dat frontbeschermingsinrichtingen die tot de originele uitrusting van een voertuig behoren of als technische eenheid in de handel worden gebracht, aan de voorschriften van punt 5 van bijlage I voldoen.

3. De fabrikanten verstrekken de goedkeuringsinstanties passende gegevens over de specificaties en testomstandigheden van het voertuig en de frontbescherminsinrichting. Het gaat daarbij onder meer over gegevens die nodig zijn om de werking van actieve veiligheidssystemen in het voertuig te controleren.
4. In het geval van frontbescherminsinrichtingen die als technische eenheid worden verkocht, verstrekken de fabrikanten de goedkeuringsinstanties passende gegevens over de specificaties en testomstandigheden. Het gaat daarbij onder meer om informatie over de voertuigen waarvoor het systeem is getest en volledige installatie-instructies.
5. Frontbescherminsinrichtingen die als technische eenheid worden geleverd, mogen uitsluitend in de handel worden gebracht, te koop worden aangeboden of worden verkocht als ze vergezeld gaan van een lijst van voertuigtypen waarvoor de frontbescherminsinrichting is goedgekeurd, en van duidelijke assemblage-instructies. De assemblage-instructies moeten specifieke installatievoorschriften, met inbegrip van bevestigingswijzen, bevatten voor de voertuigen waarvoor de eenheid is goedgekeurd, zodat de goedgekeurde onderdelen volgens de relevante voorschriften van punt 6 van bijlage I op dat voertuig kunnen worden gemonteerd.
6. De Commissie zal uitvoeringsmaatregelen vaststellen met technische bepalingen over de toepassing van de voorschriften van bijlage I.

Deze maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze verordening beogen te wijzigen onder meer door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 40, lid 2, van Richtlijn [.../.../EG] bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

Artikel 5

Aanvraag om EG-typegoedkeuring

1. Wanneer de fabrikant EG-typegoedkeuring aanvraagt voor een voertuigtype wat de voetgangersbescherming betreft, dient hij bij de goedkeuringsinstantie een inlichtingenformulier in volgens het model in deel 1 van bijlage II.
De fabrikant stelt de voor de uitvoering van de typegoedkeuringstests verantwoordelijke technische dienst een voertuig ter beschikking dat representatief is voor het goed te keuren voertuigtype.
2. Wanneer de fabrikant EG-typegoedkeuring aanvraagt voor een voertuigtype wat de uitrusting ervan met een frontbescherminsinrichting betreft, dient hij bij de goedkeuringsinstantie een inlichtingenformulier in volgens het model in deel 2 van bijlage II.
De fabrikant stelt de voor de uitvoering van de typegoedkeuringstests verantwoordelijke technische dienst een voertuig ter beschikking dat representatief is voor het goed te keuren voertuigtype met frontbescherminsinrichting. Op verzoek van de technische dienst stelt de fabrikant ook specifieke onderdelen of monsters van gebruikte materialen ter beschikking.
3. Wanneer de fabrikant EG-typegoedkeuring als technische eenheid aanvraagt voor een type frontbescherminsinrichting, dient hij bij de goedkeuringsinstantie een inlichtingenformulier in volgens het model in deel 3 van bijlage II.
De fabrikant stelt de voor de uitvoering van de typegoedkeuringstests verantwoordelijke technische dienst een exemplaar van het goed te keuren type frontbescherminsinrichting ter beschikking. Als die dienst het nodig acht, kan hij

om extra exemplaren vragen. Op deze exemplaren moeten de handelsnaam of het handelsmerk van de aanvrager en de typeaanduiding goed leesbaar en onuitwisbaar zijn aangebracht. De fabrikant moet een ruimte reserveren voor het later verplicht aan te brengen EG-typegoedkeuringsmerk.

Hoofdstuk III

Verplichtingen van de autoriteiten van de lidstaten

Artikel 6

Verlening van EG-typegoedkeuring

1. Wanneer aan de relevante voorschriften is voldaan, verleent de goedkeuringsinstantie EG-typegoedkeuring en kent zij een typegoedkeuringsnummer toe volgens het in bijlage VII bij Richtlijn [.../.../EG] beschreven nummeringssysteem.
Een goedkeuringsinstantie mag hetzelfde nummer niet aan een ander type voertuig of frontbescherminsinrichting toekennen.
2. Voor de toepassing van lid 1 levert de goedkeuringsinstantie het EG-typegoedkeuringscertificaat af, opgesteld volgens:
 - a) het model in deel 1 van bijlage III voor een voertuigtype wat de bescherming van voetgangers betreft;
 - b) het model in deel 2 van bijlage III voor een voertuigtype wat de uitrusting ervan met een frontbescherminsinrichting betreft;
 - c) het model in deel 3 van bijlage III voor een type frontbescherminsinrichting als technische eenheid.

Artikel 7

EG-typegoedkeuringsmerk (technische eenheid)

Op elke frontbescherminsinrichting die overeenstemt met het goedgekeurde type waaraan EG-typegoedkeuring als technische eenheid is verleend, wordt het in bijlage IV bedoelde EG-typegoedkeuringsmerk (technische eenheid) aangebracht.

Artikel 8

Wijziging van het type en wijziging van de goedkeuring

Elke wijziging van het voertuig vóór de A-stijlen of van de frontbescherminsinrichting die betrekking heeft op de structuur, de belangrijkste afmetingen, de materialen van het buitenoppervlak van het voertuig, de bevestigingswijzen of de opstelling van externe of interne onderdelen, en die de resultaten van de tests significant kan beïnvloeden, wordt als een wijziging krachtens artikel [13] van Richtlijn [.../.../EG] beschouwd en vereist dus een nieuwe aanvraag om typegoedkeuring.

Artikel 9

Tijdschema voor de toepassing op voertuigen

1. Met ingang van de datum in artikel 15, tweede alinea, weigeren de nationale autoriteiten om redenen die verband houden met de bescherming van voetgangers de EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring van de volgende nieuwe voertuigtypen:
 - a) voertuigen van categorie M₁ die niet aan de technische voorschriften van punt 4 van bijlage I voldoen;
 - b) voertuigen van categorie M₁ met een maximummassa van ten hoogste 2 500 kg die niet aan de technische voorschriften van punt 2 of 3 van bijlage I voldoen;
 - c) voertuigen van categorie N₁ die van een voertuig van categorie M₁ zijn afgeleid, met een maximummassa van ten hoogste 2 500 kg, die niet aan de technische voorschriften van de punten 2 en 4 of de punten 3 en 4 van bijlage I voldoen.
2. Met ingang van [*33 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening*], in het geval van nieuwe voertuigen van categorie M₁ of daarvan afgeleide nieuwe voertuigen van categorie N₁ die een maximummassa van ten hoogste 2 500 kg hebben en niet aan de technische voorschriften van punt 4 van bijlage I voldoen, beschouwen de nationale autoriteiten, om redenen die verband houden met de bescherming van voetgangers, de certificaten van overeenstemming als niet langer geldig voor de toepassing van artikel [26] van Richtlijn [...]/EG] en verbieden ze de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen van die voertuigen.
3. Met ingang van [*56 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening*] weigeren de nationale autoriteiten, om redenen die verband houden met de bescherming van voetgangers, de EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring van de volgende nieuwe voertuigtypen:
 - a) voertuigen van categorie M₁ die niet aan de technische voorschriften van punt 4 van bijlage I voldoen;
 - b) voertuigen van categorie M₁ met een maximummassa van ten hoogste 2 500 kg die niet aan de technische voorschriften van punt 3 van bijlage I voldoen;
 - c) voertuigen van categorie N₁ die van een voertuig van categorie M₁ zijn afgeleid, met een maximummassa van ten hoogste 2 500 kg, die niet aan de technische voorschriften van de punten 3 en 4 van bijlage I voldoen.
4. Met ingang van [*60 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening*], in het geval van nieuwe voertuigen van categorie M₁ of daarvan afgeleide nieuwe voertuigen van categorie N₁ die een maximummassa van ten hoogste 2 500 kg hebben en niet aan de technische voorschriften van de punten 2 en 4 of de punten 3 en 4 van bijlage I voldoen, beschouwen de nationale autoriteiten, om redenen die verband houden met de bescherming van voetgangers, de certificaten van overeenstemming als niet langer geldig voor de toepassing van artikel [26] van Richtlijn [...]/EG] en verbieden ze de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen van die voertuigen.

5. Met ingang van [78 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening], in het geval van een nieuw voertuigtype dat niet aan de technische voorschriften van de punten 3 en 4 van bijlage I voldoet, weigeren de nationale autoriteiten, om redenen die verband houden met de bescherming van voetgangers, de EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring.
6. Met ingang van [78 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening] beschouwen de nationale autoriteiten, om redenen die verband houden met de bescherming van voetgangers, de certificaten van overeenstemming als niet langer geldig voor de toepassing van artikel [26] van Richtlijn [...]/.../EG] en verbieden ze de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen van de volgende nieuwe voertuigen:
 - a) voertuigen van categorie M₁ of categorie N₁ die niet aan de technische voorschriften van punt 4 van bijlage I voldoen;
 - b) voertuigen van categorie M₁ of daarvan afgeleide voertuigen van categorie N₁ die een maximummassa van ten hoogste 2 500 kg hebben en niet aan de technische voorschriften van punt 2 of 3 van bijlage I voldoen.
7. Met ingang van [116 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening] beschouwen de nationale autoriteiten, om redenen die verband houden met de bescherming van voetgangers, de certificaten van overeenstemming als niet langer geldig voor de toepassing van artikel [26] van Richtlijn [...]/.../EG] en verbieden ze de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen van de volgende nieuwe voertuigen:
 - a) voertuigen van categorie M₁ of N₁ die niet aan de technische voorschriften van punt 4 van bijlage I voldoen;
 - b) voertuigen van categorie M₁ of daarvan afgeleide voertuigen van categorie N₁ die een maximummassa van ten hoogste 2 500 kg hebben en niet aan de technische voorschriften van punt 3 van bijlage I voldoen.
8. Met ingang van [138 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening], in het geval van nieuwe voertuigen die niet aan de technische voorschriften van de punten 3 en 4 van bijlage I voldoen, beschouwen de nationale autoriteiten, om redenen die verband houden met de bescherming van voetgangers, de certificaten van overeenstemming als niet langer geldig voor de toepassing van artikel [26] van Richtlijn [...]/.../EG] en verbieden ze de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen van die voertuigen.
9. Onverminderd de punten 1 tot en met 8 van dit artikel en afhankelijk van de inwerkingtreding van de krachtens artikel 4, lid 6, genomen maatregelen mogen de nationale autoriteiten, als een fabrikant daarom verzoekt, om redenen die verband houden met de bescherming van voetgangers, de EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring van een nieuw voertuigtype niet weigeren en de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van een nieuw voertuig niet verbieden, indien dat voertuig aan de technische voorschriften van punt 3 of 4 van bijlage I voldoet.

Artikel 10

Toepassing op frontbeschermingsinrichtingen

1. De nationale autoriteiten weigeren de EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring van een nieuw voertuigtype dat met een frontbeschermingsinrichting is uitgerust of van een nieuw type frontbeschermingsinrichting die als technische eenheid wordt geleverd, indien die beschermingsinrichting niet voldoet aan de voorschriften van de punten 5 en 6 van bijlage I.
2. Om redenen die verband houden met frontbeschermingsinrichtingen, beschouwen de nationale autoriteiten de certificaten van overeenstemming als niet langer geldig voor de toepassing van artikel [26] van Richtlijn [.../.../EG] en verbieden ze de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen van nieuwe voertuigen die niet aan de voorschriften van de punten 5 en 6 van bijlage I bij deze verordening voldoen.
3. De voorschriften van de punten 5 en 6 van bijlage I bij deze verordening zijn van toepassing op frontbeschermingsinrichtingen als technische eenheid voor de toepassing van artikel [28] van Richtlijn [.../.../EG].

Artikel 11

Systemen om botsingen te vermijden

1. Voertuigen die zijn uitgerust met een systeem om botsingen te vermijden, hoeven niet aan de testvoorschriften van de punten 2 en 3 van bijlage I te voldoen om EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring te krijgen wat de bescherming van voetgangers betreft, of om verkocht, geregistreerd of in het verkeer gebracht te worden.
2. De Commissie kan uitvoeringsmaatregelen vaststellen met prestatie-eisen voor de toepassing van lid 1.

Deze maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze verordening beogen te wijzigen onder meer door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 40, lid 2, van Richtlijn [.../.../EG] bedoelde procedure.

De voorschriften bieden ten minste hetzelfde niveau van effectieve bescherming als de punten 2 en 3 van bijlage I bij deze verordening.

Artikel 12

Monitoring

1. De nationale autoriteiten verstrekken de Commissie jaarlijks de resultaten van de in de punten 2.2, 2.4 en 3.2 van bijlage I bedoelde monitoring, uiterlijk op 28 februari van het jaar dat volgt op het jaar waarin ze worden verkregen.

Deze resultaten hoeven niet meer te worden verstrekt met ingang van [vijf jaar na de inwerkingtreding van deze verordening].

2. De Commissie kan op basis van de resultaten van de in de punten 2.2, 2.4 en 3.2 van bijlage I bedoelde monitoring, passende uitvoeringsmaatregelen vaststellen.

Deze maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze verordening beogen te wijzigen onder meer door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 40, lid 2, van Richtlijn [.../.../EG] bedoelde procedure.

3. De Commissie zal het gebruik van remhulpsystemen en andere technologieën die kwetsbare weggebruikers meer bescherming kunnen bieden, monitoren en uiterlijk [*vijf jaar na de inwerkingtreding van deze verordening*] de werking van deze verordening evalueren wat de effectieve toepassing van de technologie en de verdere ontwikkeling ervan betreft. Zij zal het Europees Parlement en de Raad een rapport en eventueel voorstellen ter zake overleggen.

Artikel 13

Sancties

1. De lidstaten stellen de sancties vast die worden opgelegd wanneer fabrikanten deze verordening overtreden, en ze nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat die sancties worden uitgevoerd. De vastgestelde sancties moeten doeltreffend, evenredig en ontmoedigend zijn. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk [*18 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening*] van de vastgestelde sancties op de hoogte en stellen haar onverwijld in kennis van eventuele latere wijzigingen.
2. Ten minste de volgende overtredingen geven aanleiding tot een sanctie:
 - a) valse verklaringen afleggen tijdens goedkeuringsprocedures of procedures die tot herroeping leiden;
 - b) testresultaten voor typegoedkeuring vervalsen;
 - c) informatie of technische specificaties achterhouden die tot herroeping of intrekking van de typegoedkeuring kunnen leiden;
 - d) toegang tot informatie weigeren.

Hoofdstuk IV

Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 14

Intrekking

De Richtlijnen 2003/102/EG en 2005/66/EG worden ingetrokken met ingang van de datum in de tweede alinea van artikel 15.

Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijnen gelden als verwijzingen naar deze verordening.

Artikel 15

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing vanaf [*9 maanden na de inwerkingtreding*], met uitzondering van artikel 9, lid 9, dat van toepassing is vanaf de datum van inwerkingtreding.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

BIJLAGE
BIJLAGE I

**TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN VOOR HET TESTEN VAN VOERTUIGEN EN
FRONTBESCHERMINGSINRICHTINGEN**

1. In deze bijlage zijn de volgende definities van toepassing:
 - 1.1. "voorkant motorkap": de bovenkant van de frontconstructie aan de buitenzijde, inclusief motorkap en spatschermen, de bovenkant en zijkanten van de koplampbehuizing en eventuele andere toebehoren;
 - 1.2. "referentielijn voorkant motorkap": de geometrische curve van de raakpunten tussen het frontoppervlak van de motorkap en een richtliniaal van 1 000 mm die evenwijdig aan het verticale langsvlak van het voertuig, onder een hoek van 50° naar achteren hellend en met het onderste uiteinde 600 mm boven de grond, over de voorkant motorkap wordt gevoerd waarbij deze wordt geraakt. Voor voertuigen waarbij het bovenoppervlak van de motorkap zich overwegend onder een hoek van 50° bevindt, zodat de richtliniaal niet op één maar op verscheidene punten of over de hele lengte de motorkap raakt, wordt de referentielijn bepaald met de richtliniaal naar achteren hellend onder een hoek van 40°. Bij voertuigen die zo zijn gevormd dat het onderste uiteinde van de richtliniaal het eerst de motorkap raakt, wordt dat raakpunt aan de rand als referentielijn voorkant motorkap genomen. Bij voertuigen die zo zijn gevormd dat het bovenste uiteinde van de richtliniaal het eerst de motorkap raakt, wordt de geometrische curve van 1 000 mm-omwikkelfstand als referentielijn voorkant motorkap aan de rand genomen. Als de bovenrand van de bumper bij deze procedure door de richtliniaal wordt geraakt, wordt hij voor de toepassing van deze verordening ook beschouwd als voorkant motorkap.
 - 1.3. "1 000 mm-omwikkelfstand": de geometrische curve die over het frontaal bovenoppervlak wordt beschreven door een stuk flexibel lint van 1 000 mm dat in een verticaal langsvlak van de auto wordt gehouden en over de voorkant motorkap, bumper en frontbeschermingsinrichting wordt gevoerd. Het lint wordt gedurende de hele bewerking strak gehouden, waarbij het ene uiteinde in contact met het grondreferentieniveau blijft, verticaal onder het frontoppervlak van de bumper, en het andere uiteinde het frontaal bovenoppervlak raakt. Het voertuig bevindt zich in zijn normale rijpositie;
 - 1.4. "bovenkant motorkap": de buitenstructuur die het bovenoppervlak omvat van alle buitenstructuren met uitzondering van de voorruit, de A-stijlen en de structuren achter de A-stijlen. De bovenkant motorkap omvat dan ook, maar is niet beperkt tot, de motorkap, de spatschermen, het schutbord, de ruitenwisseras en de onderzijde van de voorruitlijst;
 - 1.5. "frontaal bovenoppervlak": de buitenstructuur die het bovenoppervlak omvat van alle buitenstructuren met uitzondering van de voorruit, de A-stijlen en de structuren achter de A-stijlen;
 - 1.6. "grondreferentieniveau": het horizontale vlak, evenwijdig aan het grondniveau, dat het grondniveau vertegenwoordigt bij een voertuig dat, met de handrem geactiveerd, op een vlak oppervlak staat en zich in zijn normale rijpositie bevindt;

- 1.7. "normale rijpositie": de positie van het voertuig in rijklare toestand op de grond, met de banden op de aanbevolen spanning, de voorwielen in de rechttuitstand, alle voor de werking van het voertuig benodigde vloeistoffen op het maximumpeil, voorzien van alle standaarduitrusting zoals geleverd door de fabrikant van het voertuig, met zowel op de bestuurdersstoel als op de passagiersstoel voor een massa van 75 kg, en met de vering ingesteld voor een rij snelheid van 40 of 35 km/h in de door de fabrikant gespecificeerde normale bedrijfsomstandigheden (met name bij voertuigen met een actieve vering of een inrichting voor automatische niveauregeling);
- 1.8. "voorraad": de voorste beglazing van het voertuig, die aan alle relevante voorschriften van bijlage I bij Richtlijn 77/649/EEG voldoet⁽¹²⁾;
- 1.9. "hoofdprestatie criterium (HPC)": een berekening, over een gespecificeerde tijdsperiode, van de maximale, tijdens de botsing ondergane resulterende versnelling. Het wordt berekend uit de resultante van het verloop in de tijd van de versnellingsmeter als het maximum (afhankelijk van t_1 en t_2) van de vergelijking: equation:

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

waarin "a" de resulterende versnelling is als een veelvoud van "g" en t_1 en t_2 de twee tijdstippen (in seconden) tijdens de botsing zijn die het begin en het einde van de registratie bepalen waarvoor de waarde van HPC een maximum is. HPC-waarden waarbij het tijdsinterval ($t_1 - t_2$) groter is dan 15 ms, worden voor de berekening van de maximumwaarde buiten beschouwing gelaten;

- 1.10. "afrondingsstraal": de straal van een cirkelboog die de ronding van het desbetreffende onderdeel zo dicht mogelijk benadert.

2. De volgende tests moeten worden uitgevoerd op voertuigen:

- 2.1. Beenvormig botslichaam tegen bumper:

Een van de volgende tests moet worden uitgevoerd:

- a) Onderbeenvormig botslichaam tegen bumper: de test wordt uitgevoerd met een botssnelheid van 40 km/h. De maximale dynamische kniebuigingshoek mag niet groter zijn dan $21,0^\circ$, de maximale dynamische knieafschuiving niet groter dan 6,0 mm en de aan de bovenkant van de tibia gemeten versnelling niet groter dan 200 g;
- b) Bovenbeenvormig botslichaam tegen bumper: de test wordt uitgevoerd met een botssnelheid van 40 km/h. De momentane som van de botskrachten in relatie tot de tijd mag niet groter zijn dan 7,5 kN en het op het botslichaam uitgeoefende buigmoment niet groter dan 510 Nm.

- 2.2. Bovenbeenvormig botslichaam tegen voorkant motorkap:

De test wordt uitgevoerd met een botssnelheid tot 40 km/h. De momentane som van de botskrachten in relatie tot de tijd mag niet groter zijn dan een potentiële richtwaarde van 5,0 kN en het op het botslichaam uitgeoefende buigmoment moet worden geregistreerd en vergeleken met de potentiële richtwaarde van 300 Nm.

¹² PB L 267 van 19.10.1977, blz. 1.

Deze test wordt uitsluitend voor monitoringdoeleinden uitgevoerd en de resultaten worden volledig geregistreerd.

- 2.3. Botslichaam in de vorm van het hoofd van een kind/kleine volwassene tegen bovenkant motorkap:

De test wordt uitgevoerd met een botssnelheid van 35 km/h en een botslichaam van 3,5 kg. Het hoofdprestatie criterium (HPC) mag niet hoger zijn dan 1 000 over 2/3 van het testoppervlak van de motorkap en niet hoger dan 2 000 over het resterende 1/3 van het testoppervlak.

- 2.4. Botslichaam in de vorm van het hoofd van een volwassene tegen voorruit:

De test wordt uitgevoerd met een botssnelheid van 35 km/h en een botslichaam van 4,8 kg. Het HPC-criterium wordt geregistreerd en vergeleken met de potentiële richtwaarde van 1 000.

Deze test wordt uitsluitend voor monitoringdoeleinden uitgevoerd en de resultaten worden volledig geregistreerd.

3. De volgende tests moeten worden uitgevoerd op voertuigen:

- 3.1. Beenvormig botslichaam tegen bumper:

Een van de volgende tests moet worden uitgevoerd:

- a) Onderbeenvormig botslichaam tegen bumper: de test wordt uitgevoerd met een botssnelheid van 40 km/h. De maximale dynamische kniebuigingshoek mag niet groter zijn dan 19,0°, de maximale dynamische knieafschuiving niet groter dan 6,0 mm en de aan de bovenkant van de tibia gemeten versnelling niet groter dan 170 g.

Bovendien kan de fabrikant bumpertestbreedtes tot 264 mm opgeven, waarbij de aan de bovenkant van de tibia gemeten versnelling niet meer dan 250 g mag bedragen.

- b) Bovenbeenvormig botslichaam tegen bumper: de test wordt uitgevoerd met een botssnelheid van 40 km/h. De momentane som van de botskrachten in relatie tot de tijd mag niet groter zijn dan 7,5 kN en het op het botslichaam uitgeoefende buigmoment niet groter dan 510 Nm.

- 3.2. Bovenbeenvormig botslichaam tegen voorkant motorkap:

De test wordt uitgevoerd met een botssnelheid tot 40 km/h. De momentane som van de botskrachten in relatie tot de tijd wordt vergeleken met een potentieel maximum van 5,0 kN en het op het botslichaam uitgeoefende buigmoment wordt vergeleken met een potentieel maximum van 300 Nm.

Deze test wordt uitsluitend voor monitoringdoeleinden uitgevoerd en de resultaten worden volledig geregistreerd.

- 3.3. Botslichaam in de vorm van het hoofd van een kind/kleine volwassene tegen bovenkant motorkap:

De test wordt uitgevoerd met een botssnelheid van 35 km/h en een botslichaam van 3,5 kg. Het HPC-criterium moet voldoen aan de voorschriften van punt 3.5.

- 3.4. Botslichaam in de vorm van het hoofd van een volwassene tegen bovenkant motorkap:

De test wordt uitgevoerd met een botsnelheid van 35 km/h en een botslichaam van 4,5 kg. Het HPC-criterium moet voldoen aan de voorschriften van punt 3.5.

- 3.5. Het geregistreerde HPC mag niet hoger zijn dan 1 000 over de helft van het testoppervlak van het botslichaam in de vorm van het hoofd van een kind en bovendien niet hoger dan 1 000 over 2/3 van de testoppervlakken van het botslichaam in de vorm van het hoofd van een kind en dat in de vorm van het hoofd van een volwassene samen. Het HPC voor de resterende oppervlakken mag niet hoger zijn dan 1 700 voor beide hoofdvormige botslichamen.

4. De volgende tests moeten worden uitgevoerd op voertuigen:

- 4.1. Een referentietest om te bepalen op welk operationeel punt van het systeem het antiblokkeerremstelsel (ABS) in werking treedt.

- 4.2. Een test om te controleren of het remhulpsysteem correct wordt geactiveerd, zodat de grootst mogelijke vertraging van het voertuig wordt bereikt.

5. De volgende tests moeten worden uitgevoerd op frontbeschermingsinrichtingen:

- 5.1. Onderbeenvormig botslichaam tegen frontbeschermingsinrichting:

De test wordt uitgevoerd met een botsnelheid van 40 km/h. De maximale dynamische kniebuigingshoek mag niet groter zijn dan 21,0°, de maximale dynamische knieafschuiving niet groter dan 6,0 mm en de aan de bovenkant van de tibia gemeten versnelling niet groter dan 200 g.

- 5.1.1. Met betrekking tot frontbeschermingsinrichtingen die als technische eenheid zijn goedgekeurd om uitsluitend te worden gebruikt op specifieke voertuigen die een maximummassa van ten hoogste 2,5 ton hebben en vóór 1 oktober 2005 zijn goedgekeurd, of op voertuigen met een maximummassa van meer dan 2,5 ton, kan in plaats van de test van punt 5.1 de test van punt 5.1.1.1 of punt 5.1.1.2 worden uitgevoerd.

- 5.1.1.1. De test wordt uitgevoerd met een botsnelheid van 40 km/h. De maximale dynamische kniebuigingshoek mag niet groter zijn dan 26,0°, de maximale dynamische knieafschuiving niet groter dan 7,5 mm en de aan de bovenkant van de tibia gemeten versnelling niet groter dan 250 g.

- 5.1.1.2. Op het voertuig worden twee tests uitgevoerd, één met de frontbeschermingsinrichting gemonteerd en één zonder, met een botsnelheid van 40 km/h. De twee tests worden uitgevoerd op gelijkwaardige locaties zoals overeengekomen met de relevante goedkeuringsinstantie. De waarden voor de maximale dynamische kniebuigingshoek, de maximale dynamische knieafschuiving en de aan de bovenkant van de tibia gemeten versnelling worden geregistreerd. De waarde die voor het voertuig met frontbeschermingsinrichting wordt geregistreerd, mag in elk geval niet meer dan 90% bedragen van de waarde die voor het voertuig zonder frontbeschermingsinrichting is geregistreerd.

- 5.1.2. Indien de hoogte van de onderrand van de frontbeschermingsinrichting meer dan 500 mm bedraagt, moet deze test worden vervangen door de in punt 5.2 omschreven test bovenbeenvormig botslichaam tegen frontbeschermingsinrichting.

- 5.2. Bovenbeenvormig botslichaam tegen frontbeschermingsinrichting:
- De test wordt uitgevoerd met een botssnelheid van 40 km/h. De momentane som van de botskrachten in relatie tot de tijd mag niet groter zijn dan 7,5 kN en het op het botslichaam uitgeoefende buigmoment niet groter dan 510 Nm.
- 5.2.1. Met betrekking tot frontbeschermingsinrichtingen die als technische eenheid zijn goedgekeurd om uitsluitend te worden gebruikt op specifieke voertuigen die een maximummassa van ten hoogste 2,5 ton hebben en vóór 1 oktober 2005 zijn goedgekeurd, of op voertuigen met een maximummassa van meer dan 2,5 ton, kan in plaats van de test van punt 5.2 de test van punt 5.2.1.1 of punt 5.2.1.2 worden uitgevoerd.
- 5.2.1.1. De test wordt uitgevoerd met een botssnelheid van 40 km/h. De momentane som van de botskrachten in relatie tot de tijd mag niet groter zijn dan 9,4 kN en het op het botslichaam uitgeoefende buigmoment niet groter dan 640 Nm.
- 5.2.1.2. Op het voertuig worden twee tests uitgevoerd, één met de frontbeschermingsinrichting gemonteerd en één zonder, met een botssnelheid van 40 km/h. De twee tests worden uitgevoerd op gelijkwaardige locaties zoals overeengekomen met de relevante goedkeuringsinstantie. De waarden voor de momentane som van de botskrachten en het op het botslichaam uitgeoefende buigmoment worden geregistreerd. De waarde die voor het voertuig met frontbeschermingsinrichting wordt geregistreerd, mag in elk geval niet meer dan 90% bedragen van de waarde die voor het voertuig zonder frontbeschermingsinrichting is geregistreerd.
- 5.2.2. Indien de hoogte van de onderrand van de frontbeschermingsinrichting 500 mm of minder bedraagt, moet deze test worden vervangen door de in punt 5.1 omschreven test onderbeenvormig botslichaam tegen frontbeschermingsinrichting.
- 5.3. Bovenbeenvormig botslichaam tegen voorkant frontbeschermingsinrichting. De test wordt uitgevoerd met een botssnelheid van 40 km/h. De momentane som van de op de boven- en onderkant van het botslichaam uitgeoefende botskrachten in relatie tot de tijd mag niet groter zijn dan een potentiële richtwaarde van 5,0 kN en het op het botslichaam uitgeoefende buigmoment niet groter dan een potentiële richtwaarde van 300 Nm. Beide resultaten worden uitsluitend voor monitoringdoeleinden geregistreerd.
- 5.4. Botslichaam in de vorm van het hoofd van een kind/kleine volwassene tegen frontbeschermingsinrichting. De test wordt uitgevoerd met een botssnelheid van 35 km/h en een botslichaam van 3,5 kg in de vorm van het hoofd van een kind/kleine volwassene. Het hoofdprestatie criterium (HPC), berekend uit de resultante van het verloop in de tijd van de versnellingsmeter, mag nooit hoger zijn dan 1 000.
6. Voorschriften voor de constructie en installatie van frontbeschermingsinrichtingen:
- 6.1. De volgende voorschriften gelden zowel voor frontbeschermingsinrichtingen die tot de originele uitrusting van nieuwe voertuigen behoren, als voor frontbeschermingsinrichtingen die als technische eenheid worden geleverd om op specifieke voertuigen te worden gemonteerd.
- 6.1.1. De onderdelen van de frontbeschermingsinrichting moeten zodanig zijn ontworpen dat alle starre vlakken die kunnen worden geraakt door een bol met een diameter van 100 mm, een afrondingsstraal van minimaal 5 mm hebben.

- 6.1.2. De totale massa van de frontbeschermingsinrichting, inclusief steunen en bevestigingsmiddelen, mag niet meer bedragen dan 1,2% van de maximummassa van het voertuig waarvoor ze is bestemd, met een maximum van 18 kg.
- 6.1.3. De op een voertuig gemonteerde frontbeschermingsinrichting mag niet meer dan 50 mm hoger zijn dan de referentielijn voorkant motorkap.
- 6.1.4. De frontbeschermingsinrichting mag het voertuig waarop ze is gemonteerd, niet breder maken. Indien de totale breedte van de frontbeschermingsinrichting meer dan 75% van de breedte van het voertuig bedraagt, moeten de uiteinden van de inrichting naar het buitenoppervlak zijn omgebogen om het risico van haperen zoveel mogelijk te beperken. Aan dit voorschrift wordt geacht te zijn voldaan indien de frontbeschermingsinrichting in de carrosserie verzonken of geïntegreerd is of indien het uiteinde van de inrichting zodanig is omgebogen dat deze niet kan worden geraakt door een bol met een diameter van 100 mm en de ruimte tussen het uiteinde van de inrichting en de direct daartegenover liggende carrosseriegedeelten niet meer dan 20 mm bedraagt.
- 6.1.5. Onverminderd punt 6.1.4 mag de ruimte tussen de onderdelen van de frontbeschermingsinrichting en het daaronder liggende buitenoppervlak niet meer dan 80 mm bedragen. Plaatselijke onderbrekingen in de algemene contour van het daaronder liggende carrosseriegedeelte (bv. roosteropeningen of luchtinlaten) worden buiten beschouwing gelaten.
- 6.1.6. Om geen afbreuk te doen aan het nut van de voertuigbumper mag op geen enkele positie op de zijkant van het voertuig de afstand in de lengterichting tussen het voorste gedeelte van de bumper en dat van de frontbeschermingsinrichting groter zijn dan 50 mm.
- 6.1.7. De frontbeschermingsinrichting mag de doelmatigheid van de bumper niet noemenswaardig verminderen. Aan dit voorschrift wordt geacht te zijn voldaan wanneer ten hoogste twee verticale onderdelen en geen horizontale onderdelen van de frontbeschermingsinrichting met de bumper overlappen.
- 6.1.8. De frontbeschermingsinrichting mag ten opzichte van de loodlijn niet naar voren overhellen. De bovenste delen van de frontbeschermingsinrichting mogen niet meer dan 50 mm naar boven of naar achteren (naar de voorruit toe) uitsteken vanaf de referentielijn voorkant motorkap van het voertuig zonder de frontbeschermingsinrichting.
- 6.1.9. Door het aanbrengen van een frontbeschermingsinrichting mag de overeenstemming met de voorschriften van de typegoedkeuring van het voertuig niet in het gedrang komen.
7. In afwijking van de punten 2, 3 en 5 kan de desbetreffende goedkeuringsinstantie oordelen dat aan de voorschriften van de in die punten bedoelde tests is voldaan door gelijkwaardige tests volgens de voorschriften van een andere test in deze bijlage.

BIJLAGE II

Door de fabrikant te verstrekken inlichtingenformulieren (modellen)

Deel 1

Inlichtingenformulier betreffende de typegoedkeuring van een voertuig wat de bescherming van voetgangers betreft.

Deel 2

Inlichtingenformulier betreffende de typegoedkeuring van een voertuig wat de uitrusting ervan met een frontbeschermingsinrichting betreft.

Deel 3

Inlichtingenformulier betreffende de typegoedkeuring van een frontbeschermingsinrichting als technische eenheid.

Deel 1
(MODEL)

Inlichtingenformulier nr.

betreffende de EG-typegoedkeuring van een voertuig wat de bescherming van voetgangers betreft

De onderstaande gegevens moeten, indien van toepassing, in drievoud worden overgelegd en vergezeld gaan van een inhoudsopgave. Eventuele tekeningen worden op een passende schaal met voldoende details in A4-formaat of tot dat formaat gevouwen ingediend. Op eventuele foto's moeten voldoende details te zien zijn.

Indien de systemen, onderdelen of technische eenheden elektronisch gestuurde functies hebben, moeten gegevens over de prestaties worden verstrekt.

- 0 ALGEMEEN
- 0.1. Merk (handelsnaam van de fabrikant):
- 0.2. Type:
 - 0.2.1. Handelsnaam (indien beschikbaar):
- 0.3. Middel tot identificatie van het type, indien op het voertuig aangebracht^(b) ⁽¹⁾:
- 0.3.1. Plaats van dat identificatiemiddel:
- 0.4. Voertuigcategorie^(c):
- 0.5. Naam en adres van de fabrikant:
- 0.8. Naam en adres van de assemblagefabriek(en):
- 0.9. Eventueel naam en adres van de vertegenwoordiger van de fabrikant:
- 1. ALGEMENE BOUWWIJZE VAN HET VOERTUIG
- 1.1. Foto's en/of tekeningen van een representatief voertuig:
- 1.6. Plaats en opstelling van de motor:
- 9. CARROSSERIE
- 9.1. Carrosserietype:
- 9.2. Materialen en bouwwijze:
- 9.23 Bescherming van voetgangers

^(b) Indien de middelen tot identificatie van het type tekens bevatten die niet relevant zijn voor de beschrijving van het type voertuig, onderdeel of technische eenheid waarop dit inlichtingenformulier betrekking heeft, worden deze tekens op het formulier weergegeven door het symbool "?" (bv. ABC??123??).

⁽¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is (soms hoeft niets te worden doorgehaald als meerdere antwoorden mogelijk zijn).

^(c) Volgens de definities in deel A van bijlage II bij Richtlijn [.../.../EG].

- 9.23.1 Een gedetailleerde beschrijving, inclusief foto's en/of tekeningen, van het voertuig met betrekking tot de structuur, de afmetingen, de relevante referentielijnen en de samenstellende materialen van het frontgedeelte van het voertuig (binnen- en buitenkant). Deze beschrijving moet nadere gegevens bevatten over elk geïnstalleerd actief beschermingssysteem.

Deel 2
(MODEL)

Inlichtingenformulier nr.

betreffende de EG-typegoedkeuring van een voertuig wat de uitrusting ervan met een frontbeschermingsinrichting betreft

De onderstaande gegevens moeten, indien van toepassing, in drievoud worden overgelegd en vergezeld gaan van een inhoudsopgave. Eventuele tekeningen worden op een passende schaal met voldoende details in A4-formaat of tot dat formaat gevouwen ingediend. Op eventuele foto's moeten voldoende details te zien zijn.

Indien voor de systemen, onderdelen of technische eenheden gespecialiseerde materialen zijn gebruikt, moeten gegevens over de prestaties ervan worden verstrekt.

0. ALGEMEEN
 - 0.1 Merk (handelsnaam van de fabrikant):
 - 0.2 Type:
 - 0.2.1. Handelsnaam (indien beschikbaar):
 - 0.3 Middel tot identificatie van het type, indien op het voertuig aangebracht^(b) ⁽¹⁾:
 - 0.3.1 Plaats van dat identificatiemiddel:
 - 0.4 Voertuigcategorie^(c):
 - 0.5 Naam en adres van de fabrikant:
 - 0.8 Naam en adres van de assemblagefabriek(en):
 - 0.9. Eventueel naam en adres van de vertegenwoordiger van de fabrikant:
1. ALGEMENE BOUWWIJZE VAN HET VOERTUIG
 - 1.1 Foto's en/of tekeningen van een representatief voertuig:
2. MASSA'S EN AFMETINGEN (in kg en mm) (eventueel naar tekeningen verwijzen)
 - 2.8 Technisch toelaatbare maximummassa volgens fabrieksopgave:
 - 2.8.1. Verdeling van deze massa over de assen (max. en min.):
9. CARROSSERIE
 - 9.1. Carrosserietype:
 - 9.24. Frontbeschermingsinrichting
 - 9.24.1. Algemeen overzicht (tekeningen of foto's) met aanduiding van de plaats en bevestiging van de frontbeschermingsinrichtingen:

^(b) Indien de middelen tot identificatie van het type tekens bevatten die niet relevant zijn voor de beschrijving van het type voertuig, onderdeel of technische eenheid waarop dit inlichtingenformulier betrekking heeft, worden deze tekens op het formulier weergegeven door het symbool "?" (bv. ABC??123??).

⁽¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is (soms hoeft niets te worden doorgehaald als meerdere antwoorden mogelijk zijn).

^(c) Volgens de definities in deel A van bijlage II bij Richtlijn [...]/EG].

- 9.24.2. Tekeningen en/of foto's, indien relevant, van luchtinlaatroosters, radiatorrooster, sierstrips, badges, decoratieve emblemen en uitsparingen en andere naar buiten uitstekende delen en delen van het buitenoppervlak die als kritisch kunnen worden beschouwd (bv. verlichtingsinstallatie). Indien de in de vorige zin genoemde delen niet kritisch zijn, kunnen zij voor documentatiedoeleinden worden vervangen door foto's met eventueel vermelding van afmetingen en/of begeleidende tekst:
- 9.24.3. Complete nadere gegevens over de vereiste bevestigingen en volledige montage-instructies, zoals de toe te passen koppelinstellingen:
- 9.24.4. Tekening van de bumpers:
- 9.24.5 Tekening van de vloerlijn aan de voorkant van het voertuig:

Deel 3
(MODEL)

Inlichtingenformulier nr.

betreffende de EG-typegoedkeuring van een frontbeschermingsinrichting als technische eenheid

De onderstaande gegevens moeten, indien van toepassing, in drievoud worden overgelegd en vergezeld gaan van een inhoudsopgave. Eventuele tekeningen worden op een passende schaal met voldoende details in A4-formaat of tot dat formaat gevouwen ingediend. Op eventuele foto's moeten voldoende details te zien zijn.

Indien voor de systemen, onderdelen of technische eenheden gespecialiseerde materialen zijn gebruikt, moeten gegevens over de prestaties ervan worden verstrekt.

- 0. ALGEMEEN
 - 0.1 Merk (handelsnaam van de fabrikant):
 - 0.2 Type:
 - 0.2.1. Handelsnaam (indien beschikbaar):
 - 0.5 Naam en adres van de fabrikant:
 - 0.7. Plaats en wijze van aanbrenging van het EG-typegoedkeuringsmerk:
- 1. BESCHRIJVING VAN DE INRICHTING
 - 1.1 Gedetailleerde technische beschrijving (met foto's of tekeningen):
 - 1.2. Assemblage- en montage-instructies, met inbegrip van de toe te passen koppelinstellingen:
 - 1.3. Lijst van de voertuigtypen waarop de inrichting mag worden gemonteerd:
 - 1.4 Eventuele gebruiksbeperkingen en montagevoorschriften:

BIJLAGE III

EG-typegoedkeuringscertificaten (modellen)

Deel 1

EG-typegoedkeuringscertificaat voor een voertuig wat de bescherming van voetgangers betreft.

Deel 2

EG-typegoedkeuringscertificaat voor een voertuig wat de uitrusting ervan met een frontbeschermingsinrichting betreft.

Deel 3

EG-typegoedkeuringscertificaat voor een frontbeschermingsinrichting als technische eenheid.

Deel 1

(MODEL)

(maximumformaat: A4 (210 x 297 mm))

EG-TYPEGOEDKEURINGSCERTIFICAAT

STEMPEL VAN DE EG-TYPEGOEDKEURINGS-INSTANTIE
--

Mededeling betreffende de

- EG-typegoedkeuring⁽¹⁾
- uitbreiding van de EG-typegoedkeuring⁽¹⁾
- weigering van de EG-typegoedkeuring⁽¹⁾
- intrekking van de EG-typegoedkeuring⁽¹⁾

van een voertuigtype wat de bescherming van voetgangers betreft

krachtens Verordening (EG) nr./....., ten uitvoer gelegd bij

laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr./.....

EG-typegoedkeuringsnummer:

Reden van de uitbreiding:

DEEL I

- 0.1. Merk (handelsnaam van de fabrikant):
- 0.2. Type:
 - 0.2.1. Handelsnaam (indien beschikbaar):
- 0.3. Middel tot identificatie van het type, indien op het voertuig aangebracht⁽²⁾:
 - 0.3.1. Plaats van dat identificatiemiddel:
- 0.4. Voertuigcategorie⁽³⁾:
- 0.5. Naam en adres van de fabrikant:
- 0.8. Naam en adres van de assemblagefabriek(en):
- 0.9. Vertegenwoordiger van de fabrikant:

⁽¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

⁽²⁾ Indien de middelen tot identificatie van het type tekens bevatten die niet relevant zijn voor de beschrijving van het type voertuig, onderdeel of technische eenheid waarop dit inlichtingenformulier betrekking heeft, worden deze tekens op het formulier weergegeven door het symbool "?" (bv. ABC??123??).

⁽³⁾ Volgens de definities in deel A van bijlage II bij Richtlijn [.../.../EG].

DEEL II

1. Aanvullende informatie (indien van toepassing) (zie addendum)
2. Technische dienst die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de tests:
3. Datum van het testrapport:
4. Nummer van het testrapport:
5. Eventuele opmerkingen (zie addendum)
6. Plaats:
7. Datum:
8. Handtekening:

Bijvoegsels:

Informatiepakket

Testrapport

Addendum

bij EG-typegoedkeuringscertificaat nr.

voor een voertuig wat de bescherming van voetgangers betreft

krachtens Verordening (EG) nr. /

1. Aanvullende informatie
 - 1.1. Korte beschrijving van het voertuigtype wat zijn structuur, afmetingen, contouren en samenstellende materialen betreft:
 - 1.2. Plaats van de motor: vooraan/achteraan/centraal⁽¹⁾
 - 1.3. Aandrijving: voorwielaandrijving/achterwielaandrijving⁽¹⁾
 - 1.4. Massa van het testvoertuig:
 - Vooras:
 - Achteras:
 - Totaal:

¹ Doorhalen wat niet van toepassing is.

1.5. Testresultaten overeenkomstig de voorschriften van bijlage I bij Verordening (EG) nr. .../...

1.5.1. Resultaten van de tests van punt 2:

Test	Geregistreerde waarde		Goed/onvoldoende ⁽¹⁾
Onderbeenvormig botslichaam tegen bumper (indien uitgevoerd)	Buigingshoek	..... graden	
	Afschuiving	..... mm	
	Versnelling ter hoogte van de tibia	..... g	
Bovenbeenvormig botslichaam tegen bumper (indien uitgevoerd)	Som van de botskrachten	..... kN	
	Buigmoment	..... Nm	
Bovenbeenvormig botslichaam tegen voorkant motorkap	Som van de botskrachten	..... kN	⁽²⁾
	Buigmoment	..... Nm	⁽²⁾
Botslichaam in de vorm van het hoofd van een kind/kleine volwassene (3,5 kg) tegen bovenkant motorkap	HPC-waarden in zone A (12 resultaten ⁽³⁾)		
	HPC-waarden in zone B (6 resultaten ⁽³⁾)		
Botslichaam in de vorm van het hoofd van een volwassene (4,5 kg) tegen voorruit	HPC-waarden (5 resultaten ⁽⁴⁾)		⁽²⁾

¹ Overeenkomstig de waarden in deel 2 van bijlage I bij Verordening (EG) nr. [.../...].

² Uitsluitend voor monitoringdoeleinden.

³ Overeenkomstig [uitvoeringswetgeving] van de Commissie.

⁴ Overeenkomstig [uitvoeringswetgeving] van de Commissie.

1.5.2. Resultaten van de tests van punt 3:

Test	Geregistreerde waarde		Goed/onvoldoende ⁽⁵⁾
Onderbeenvormig botslichaam tegen bumper (indien uitgevoerd)	Buigingshoek	..... graden	
	Afschuiving	..... mm	
	Versnelling ter hoogte van de tibia	..... g	
Bovenbeenvormig botslichaam tegen bumper (indien uitgevoerd)	Som van de botskrachten	..... kN	
	Buigmoment	..... Nm	
Bovenbeenvormig botslichaam tegen voorkant motorkap	Som van de botskrachten	..... kN	⁽⁶⁾
	Buigmoment	..... Nm	⁽⁶⁾
Botslichaam in de vorm van het hoofd van een kind/kleine volwassene (3,5 kg) tegen bovenkant motorkap	HPC-waarden (9 resultaten ⁽⁷⁾)		
Botslichaam in de vorm van het hoofd van een volwassene (4,5 kg) tegen bovenkant motorkap	HPC-waarden (9 resultaten ⁽⁷⁾)		

Opmerkingen: (bv. geldig voor voertuigen met linkse en voertuigen met rechtse besturing)

1.5.3. Voorschriften van punt 4:

Details van het aangeboden remhulpsysteem ⁽⁸⁾	
Opmerkingen: ⁽⁹⁾	

⁵ Overeenkomstig de waarden in deel 3 van bijlage I bij Verordening (EG) nr. [.../...].

⁶ Uitsluitend voor monitoringdoeleinden.

⁷ Overeenkomstig [uitvoeringswetgeving] van de Commissie.

⁸ Details verstrekken over de werking van het systeem.

⁹ Details verstrekken over de tests die zijn uitgevoerd om het systeem te controleren.

Deel 2
(MODEL)

(maximumformaat: A4 (210 x 297 mm))

EG-TYPEGOEDKEURINGSCERTIFICAAT

STEMPEL VAN DE EG- TYPEGOEDKEURINGS- INSTANTIE
--

Mededeling betreffende de

- EG-typegoedkeuring⁽¹⁾
- uitbreiding van de EG-typegoedkeuring⁽¹⁾
- weigering van de EG-typegoedkeuring⁽¹⁾
- intrekking van de EG-typegoedkeuring⁽¹⁾

van een voertuigtype wat de uitrusting ervan met een frontbeschermingsinrichting betreft krachtens Verordening (EG) nr./....., ten uitvoer gelegd bij

laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr./.....

EG-typegoedkeuringsnummer:

Reden van de uitbreiding:

DEEL I

- 0.1 Merk (handelsnaam van de fabrikant):
- 0.2 Type:
 - 0.2.1 Handelsnaam (indien beschikbaar):
- 0.3 Middel tot identificatie van het type, indien op het voertuig aangebracht⁽²⁾:
 - 0.3.1 Plaats van dat identificatiemiddel:
- 0.4 Voertuigcategorie⁽³⁾:
- 0.5 Naam en adres van de fabrikant:
- 0.8 Adres van de assemblagefabriek(en):
- 0.9. Vertegenwoordiger van de fabrikant:

⁽¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

⁽²⁾ Indien de middelen tot identificatie van het type tekens bevatten die niet relevant zijn voor de beschrijving van het type voertuig, onderdeel of technische eenheid waarop dit inlichtingenformulier betrekking heeft, worden deze tekens op het formulier weergegeven door het symbool "?" (bv. ABC??123??).

⁽³⁾ Volgens de definities in deel A van bijlage II bij Richtlijn [.../.../EG].

DEEL II

1. Aanvullende informatie (indien van toepassing) (zie addendum)
2. Technische dienst die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de tests:
3. Datum van het testrapport:
4. Nummer van het testrapport:
5. Eventuele opmerkingen (zie addendum)
6. Plaats:
7. Datum:
8. Handtekening:

Bijvoegsels:

Informatiepakket

Testrapport

Addendum

bij EG-typegoedkeuringscertificaat nr.

voor een voertuig wat de uitrusting ervan met een frontbeschermingsinrichting betreft

krachtens Verordening (EG) nr. /

1. Eventuele aanvullende informatie:
2. Opmerkingen:
3. Testresultaten overeenkomstig de voorschriften van punt 5 van bijlage I bij Verordening (EG) nr. .../...

Test	Geregistreerde waarden		Goed/onvoldoende
Onderbeenvormig botslichaam tegen frontbeschermingsinrichting - 3 testposities (indien uitgevoerd)	Buigingshoek	..... ..... graden	
	Afschuiving	..... ..... mm	
	Versnelling ter hoogte van de tibia	..... ..... g	
Bovenbeenvormig botslichaam tegen frontbeschermingsinrichting - 3 testposities (indien uitgevoerd)	Som van de botskrachten	..... ..... kN	
	Buigmoment	..... ..... Nm	
Bovenbeenvormig botslichaam tegen voorkant frontbeschermingsinrichting - 3 testposities (uitsluitend voor monitoringdoeleinden)	Som van de botskrachten	..... ..... kN	
	Buigmoment	..... ..... Nm	
Botslichaam in de vorm van het hoofd van een kind/kleine volwassene (3,5 kg) tegen frontbeschermingsinrichting	HPC-waarden (ten minste 3 waarden)	..... ..... .....

Deel 3

(MODEL)

(maximumformaat: A4 (210 x 297 mm))

EG-TYPEGOEDKEURINGSCERTIFICAAT

STEMPEL VAN DE EG- TYPEGOEDKEURINGS- INSTANTIE
--

Mededeling betreffende de

- EG-typegoedkeuring⁽¹⁾
- uitbreiding van de EG-typegoedkeuring⁽¹⁾
- weigering van de EG-typegoedkeuring⁽¹⁾
- intrekking van de EG-typegoedkeuring⁽¹⁾

van een type frontbeschermingsinrichting als technische eenheid

krachtens Verordening (EG) nr./....., ten uitvoer gelegd bij

laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr./.....

EG-typegoedkeuringsnummer:

Reden van de uitbreiding:

DEEL I

- 0.1 Merk (handelsnaam van de fabrikant):
- 0.2 Type:
- 0.3 Middel tot identificatie van het type, indien op de frontbeschermingsinrichting aangebracht⁽²⁾:
- 0.3.1 Plaats van dat identificatiemiddel:
- 0.5 Naam en adres van de fabrikant:
- 0.7. Plaats en wijze van aanbrenging van het EG-typegoedkeuringsmerk:
- 0.8. Naam en adres van de assemblagefabriek(en):
- 0.9. Eventueel naam en adres van de vertegenwoordiger van de fabrikant:

⁽¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

⁽²⁾ Indien de middelen tot identificatie van het type tekens bevatten die niet relevant zijn voor de beschrijving van het type voertuig, onderdeel of technische eenheid waarop dit inlichtingenformulier betrekking heeft, worden deze tekens op het formulier weergegeven door het symbool "?" (bv. ABC??123??).

DEEL II

1. Aanvullende informatie (zie addendum)
2. Technische dienst die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de tests:
3. Datum van het testrapport:
4. Nummer van het testrapport:
5. Eventuele opmerkingen (zie addendum)
6. Plaats:
7. Datum:
8. Handtekening:

Bijvoegsels:

Informatiepakket

Testrapport

Addendum

bij EG-typegoedkeuringscertificaat nr.

voor een type frontbeschermingsinrichting als technische eenheid

krachtens Verordening (EG) nr. /

1. Aanvullende informatie
 - 1.1. Wijze van bevestiging:
 - 1.2. Assemblage- en montage-instructies:
 - 1.3. Lijst van voertuigen waarop de frontbeschermingsinrichting mag worden gemonteerd, eventuele gebruiksbepalingen en montagevoorschriften:
.....
2. Opmerkingen:
3. Testresultaten overeenkomstig de voorschriften van punt 5 van bijlage I bij Verordening (EG) nr. .../...

Test	Geregistreerde waarden		Goed/onvoldoende
Onderbeenvormig botslichaam tegen frontbeschermingsinrichting - 3 testposities (indien uitgevoerd)	Buigingshoek	..... graden	
	Afschuiving	..... mm	
	Versnelling ter hoogte van de tibia	..... g	
Bovenbeenvormig botslichaam tegen frontbeschermingsinrichting - 3 testposities (indien uitgevoerd)	Som van de botskrachten	..... kN	
	Buigmoment	..... Nm	
Bovenbeenvormig botslichaam tegen voorkant frontbeschermingsinrichting - 3 testposities (uitsluitend voor monitoringdoeleinden)	Som van de botskrachten	..... kN	
	Buigmoment	..... Nm	
Botslichaam in de vorm van het hoofd van een kind/kleine volwassene (3,5 kg) tegen frontbeschermingsinrichting	HPC-waarden (ten minste 3 waarden)	..... ..... .....

BIJLAGE IV

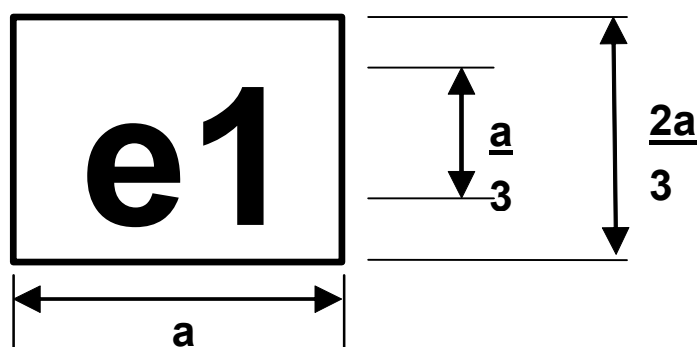
EG-TYPEGOEDKEURINGSMERK

1. Dit merk bestaat uit:
 - 1.1. Een rechthoek met daarin de kleine letter "e", gevolgd door het nummer of de kenletter(s) van de lidstaat die de EG-typegoedkeuring als technische eenheid heeft verleend:
 - 1 voor Duitsland
 - 2 voor Frankrijk
 - 3 voor Italië
 - 4 voor Nederland
 - 5 voor Zweden
 - 6 voor België
 - 7 voor Hongarije
 - 8 voor Tsjechië
 - 9 voor Spanje
 - 11 voor het Verenigd Koninkrijk
 - 12 voor Oostenrijk
 - 13 voor Luxemburg
 - 17 voor Finland
 - 18 voor Denemarken
 - 19 voor Roemenië
 - 20 voor Polen
 - 21 voor Portugal
 - 23 voor Griekenland
 - 24 voor Ierland
 - 26 voor Slovenië
 - 27 voor Slowakije
 - 29 voor Estland
 - 32 voor Letland
 - 34 voor Bulgarije
 - 36 voor Litouwen
 - 49 voor Cyprus
 - 50 voor Malta

- 1.2. In de nabijheid van de rechthoek het "basisgoedkeuringsnummer" uit deel 4 van het in [bijlage VII bij Richtlijn .../.../EG] bedoelde typegoedkeuringsnummer, voorafgegaan door de twee cijfers van het volgnummer dat aan de recentste belangrijke technische wijziging van deze verordening op de datum van de EG-typegoedkeuring is toegekend. Voor deze verordening is het volgnummer 01.
- 1.3. Een asterisk na het volgnummer geeft aan dat de frontbescherminsinrichting, wat de test met een beenvormig botslichaam betreft, is goedgekeurd overeenkomstig het bepaalde in punt 5.1.1 of 5.2.1 van bijlage I. Indien de goedkeuringsinstantie niet toestaat dat deze bepaling wordt toegepast, wordt de asterisk vervangen door een spatie.
- 1.4. Het EG-typegoedkeuringsmerk moet goed leesbaar en onuitwisbaar zijn.

Aanhangsel

Voorbeeld van het EG-typegoedkeuringsmerk



01*1471 $\frac{a}{3}$

($a \geq 12$ mm)

De inrichting met het hierboven afgebeelde EG-typegoedkeuringsmerk is een frontbeschermingsinrichting die overeenkomstig deze verordening (volgnummer 01) in Duitsland (e1) is goedgekeurd onder het basisgoedkeuringsnummer 1471.

De asterisk geeft aan dat de frontbeschermingsinrichting, wat de test met een beenvormig botslichaam betreft, is goedgekeurd overeenkomstig het bepaalde in punt 5.1 van bijlage I. Indien de goedkeuringsinstantie niet toestaat dat deze bepaling wordt toegepast, wordt de asterisk vervangen door een spatie.