

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅSDIREKTIV 2003/102/EF

2007/EØS/54/03

av 17. november 2003

om beskyttelse av fotgjengere og andre utsatte trafikanter før og ved kollisjoner med motorvogner og om endring av rådsdirektiv 70/156/EØF(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 95,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽²⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) For at antallet ofre ved trafikulykker i Fellesskapet skal reduseres, er det nødvendig å innføre tiltak som forbedrer beskyttelsen av fotgjengere og andre utsatte trafikanter før og ved en kollisjon med fronten på en motorvogn.
- 2) Det er et presserende behov for en pakke med passive og aktive tiltak for å forbedre trafikksikkerheten (ulykker kan unngås og indirekte virkninger kan reduseres med trafikkdempende tiltak og forbedret infrastruktur) for utsatte trafikanter som fotgjengere, syklistene og motorsyklistene innenfor rammen av handlingsprogrammet for trafikksikkerhet.
- 3) Det indre marked utgjør et område uten indre grenser der fritt varebytte og fri bevegelighet for personer, tjenester og kapital må sikres, og det er derfor innført et typegodkjenningssystem for motorvogner i Fellesskapet. De tekniske kravene for typegodkjenning av motorvogner med sikte på beskyttelse av fotgjengere bør harmoniseres for å unngå at det blir innført krav som varierer fra medlemsstat til medlemsstat, og for å sikre at det indre marked virker på en tilfredsstillende måte.
- 4) Beskyttelse av fotgjengere kan oppnås med en kombinasjon av aktive og passive sikkerhetstiltak. Det er på dette området bred enighet om anbefalingene fra den europeiske komiteen for økt kjøretøysikkerhet (European Enhanced Vehicle-Safety Committee, EEVC) fra juni 1999. I disse anbefalingene foreslås krav til frontstrukturen på visse kategorier av motorvogner for å gjøre dem mindre farlige. Dette direktiv innfører krav til prøving og grenseverdier basert på disse anbefalingene.
- 5) Kommisjonen bør undersøke hvor gjennomførbart det er å utvide virkeområdet for dette direktiv til kjøretøyer med en tillatt største masse på opptil 3,5 tonn, og avgi rapport til Europaparlamentet og Rådet.
- 6) Dette direktiv skal anses som en del av en mer omfattende tiltakspakke med hensyn til trafikanter, kjøretøyer og infrastruktur basert på utveksling om beste praksis, som skal gjennomføres av Fellesskapet, industrien og de relevante myndigheter i medlemsstatene for å forbedre sikkerheten for fotgjengere og andre utsatte trafikanter før en kollisjon (aktivt), ved en kollisjon (passivt) og etter en kollisjon.
- 7) I lys av den raske teknologiske utviklingen på dette området kan industrien foreslå alternative tiltak — enten passive eller en kombinasjon av aktive og passive tiltak — som når det gjelder faktisk virkning, minst tilsvarer kravene i dette direktiv, og som skal vurderes etter en gjennomførbarhetsstudie utført av uavhengige eksperter innen 1. juli 2004. Dersom det innføres alternative tiltak med minst tilsvarende faktisk virkning, vil det kreve tilpasning eller endring av dette direktiv.
- 8) På bakgrunn av pågående forskning og tekniske framskritt når det gjelder beskyttelse av fotgjengere, er det hensiktsmessig å innføre en viss fleksibilitet på dette området. Derfor bør dette direktiv opprette grunnleggende bestemmelser for beskyttelse av fotgjengere i form av prøvinger som skal overholdes av nye kjøretøytyper og nye kjøretøyer. De tekniske kravene til gjennomføringen av slike prøvinger skal vedtas av Kommisjonen.
- 9) De raske framskrittene i teknologien for aktiv sikkerhet innebærer at systemer som demper og unngår kollisjoner, kan gi viktige sikkerhetsfordeler, for eksempel ved å redusere kollisjonshastigheten og justere sammenstøtets retning. I dette direktiv bør utviklingen av slike teknologier oppmuntres.
- 10) Organisasjonene som representerer de europeiske, japanske og koreanske kjøretøyprodusentene, har forpliktet seg til å begynne å anvende anbefalingene fra den europeiske komiteen for økt kjøretøysikkerhet med hensyn til grenseverdier og prøvinger eller iverksette alternative tiltak med minst tilsvarende virkning fra 2010, og et første sett med grenseverdier og prøvinger fra 2005 på nye kjøretøytyper, og til å anvende det første settet med prøvinger på 80 % av alle nye kjøretøyer fra 1. juli 2010, på 90 % av alle nye kjøretøyer fra 1. juli 2011 og på alle nye kjøretøyer fra 31. desember 2012.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 321 av 6.12.2003, s. 15, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 162/2004 av 3. desember 2004 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 26 av 26.5.2005, s. 3.

⁽¹⁾ EUT C 234 av 30.9.2003, s. 10.

⁽²⁾ Europaparlamentsuttalelse av 3. juli 2003 (ennå ikke kunngjort i EUT) og rådsbeslutning av 4. november 2003 (ennå ikke kunngjort i EUT).

- 11) Dette direktiv bør også bidra til å oppnå et høyt verneni­vå i forbindelse med internasjonal harmonisering av lovgivningen på dette området, som ble innle­det med De forente nasjoners økonomiske kommisjon for Europas avtale fra 1998 om å vedta ensartede tekniske krav for kjøretøyer med hjul, utstyr og deler som kan monteres og/eller brukes på kjøretøyer med hjul.
- 12) Dette direktiv er ett av sær­direktivene som må overholdes for å sikre kjøretøyers samsvar med kravene etter den EF-typegodkjenningsrutine som ble innført ved direktiv 70/156/EØF av 6. februar 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om typegodkjenning av motorvogner og deres tilhengere⁽¹⁾.
- 13) Direktiv 70/156/EØF bør derfor endres i samsvar med dette —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

1. Dette direktiv skal gjelde for frontoverflatene på kjøretøyer. I dette direktiv menes med «kjøretøy» enhver motorvogn som definert i artikkel 2 i vedlegg II til direktiv 70/156/EØF i gruppe M₁ med en største masse som ikke overstiger 2,5 tonn, og enhver motorvogn i gruppe N₁ som er avle­det av motorvogner i gruppe M₁ med en største masse som ikke overstiger 2,5 tonn.
2. Formålet med dette direktiv er å redusere personska­der hos fotgjengere og andre utsatte trafikanter som blir truffet av fronten på et kjøretøy som definert i nr. 1.

Artikkel 2

1. Fra og med 1. januar 2004 kan ikke medlemsstatene med begrunnelse i beskyttelsen av fotgjengere
 - nekte å gi EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning for en kjøretøytype, eller
 - forby at kjøretøyer registreres, selges eller tas i bruk,dersom kjøretøyene oppfyller de tekniske kravene i avsnitt 3.1. eller 3.2. i vedlegg I.
2. Fra og med 1. oktober 2005 kan medlemsstatene ikke lenger

- gi EF-typegodkjenning, eller
- gi nasjonal typegodkjenning,

med mindre bestemmelsene i artikkel 8 nr. 2 i direktiv 70/156/EØF påberopes, for noen kjøretøytyper med begrunnelse i beskyttelsen av fotgjengere dersom de tekniske kravene i avsnitt 3.1. eller 3.2. i vedlegg I ikke er overholdt.

3. Nr. 2 får ikke anvendelse på kjøretøyer som ikke avviker med hensyn til de avgjørende sidene ved karosseriets konstruksjon og utforming foran A-stolpene fra kjøretøytyper

som har fått EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning før 1. oktober 2005, og som ikke allerede er godkjent i henhold til dette direktiv.

4. Fra og med 1. september 2010 skal medlemsstatene ikke lenger

- gi EF-typegodkjenning, eller
- gi nasjonal typegodkjenning,

med mindre bestemmelsene i artikkel 8 nr. 2 i direktiv 70/156/EØF påberopes, for noen kjøretøytyper med begrunnelse i beskyttelsen av fotgjengere dersom de tekniske kravene i avsnitt 3.2. i vedlegg I til dette direktiv ikke er oppfylt.

5. Fra og med 31. desember 2012 skal medlemsstatene

– ikke lenger anse samsvarssertifikater som ledsager nye kjøretøyer i samsvar med bestemmelsene i direktiv 70/156/EØF, for å være gyldige i henhold til artikkel 7 nr. 1 i nevnte direktiv, og

– forby registrering, salg og ibruktaking av nye kjøretøyer som ikke følges av et samsvarssertifikat i samsvar med direktiv 70/156/EØF,

med begrunnelse i beskyttelsen av fotgjengere dersom de tekniske kravene i avsnitt 3.1. eller 3.2. i vedlegg I ikke er oppfylt.

6. Fra og med 1. september 2015 skal medlemsstatene

– anse samsvarssertifikater som følger nye kjøretøyer i samsvar med bestemmelsene i direktiv 70/156/EØF, for ikke lenger å være gyldige i henhold til artikkel 7 nr. 1 i nevnte direktiv, og

– forby registrering, salg og ibruktaking av nye kjøretøyer som ikke følges av et samsvarssertifikat i samsvar med direktiv 70/156/EØF,

med begrunnelse i beskyttelse av fotgjengere dersom de tekniske kravene i avsnitt 3.2. i vedlegg I ikke er oppfylt.

Artikkel 3

Dersom det ikke følger noe annet av bestemmelsene i artikkel 2, skal medlemsstatene sikre at prøvingene som er foreskrevet i avsnitt 3.1. eller 3.2. i vedlegg I, blir gjennomført i samsvar med de tekniske kravene som skal fastsettes av Kommisjonen ved vedtak.

Artikkel 4

Godkjenningmyndighetene i hver medlemsstat skal hver måned sende Kommisjonen en kopi av typegodkjenningsskjemaet som det er mønster for i tillegg 2 til vedlegg II, for hvert kjøretøy de har godkjent i samsvar med dette direktiv i løpet av den måneden.

⁽¹⁾ EFT L 42, av 23.2.1970, s. 1. Direktivet sist endret ved forordning (EF) nr. 807/03 (EUT L 122 av 16.5.2003, s. 36).

Artikkel 5

1. Kommisjonen skal på grunnlag av relevante opplysninger fra godkjenningsmyndigheter og interesserte parter og fra uavhengige studier overvåke framskrittene som industrien gjør på området beskyttelse av fotgjengere, og skal innen 1. juli 2004 gjennomføre en uavhengig vurdering av gjennomførbarheten for bestemmelsene i avsnitt 3.2 i vedlegg I, og særlig av alternative tiltak — enten passive eller en kombinasjon av aktive og passive tiltak — som har minst tilsvarende faktiske virkning. Gjennomførbarhetsvurderingen skal blant annet være basert på praktiske prøvinger og uavhengige vitenskapelige studier.
2. Dersom gjennomførbarhetsvurderingen det vises til i nr. 1, fører til at det anses som nødvendig å tilpasse bestemmelsene i avsnitt 3.2 i vedlegg I slik at de inkluderer en kombinasjon av passive og aktive tiltak som gir minst samme verneniå som de eksisterende bestemmelsene i nevnte avsnitt, skal Kommisjonen innsende et forslag til Europaparlamentet og Rådet om å endre dette direktiv i samsvar med dette.
3. Så lenge tilpasningen av dette direktiv begrenses til innføringen av alternative passive tiltak som sikrer minst samme verneniå som de eksisterende bestemmelsene i avsnitt 3.2 i vedlegg I, kan en slik tilpasning utføres av komiteen for tilpasning til teknisk utvikling i samsvar med framgangsmåten fastsatt i artikkel 13 i direktiv 70/156/EØF.
4. Kommisjonen skal innen 1. april 2006 og deretter annethvert år rapportere til Europaparlamentet og Rådet om resultatene av overvåkingen som er beskrevet i nr. 1.

Artikkel 6

I direktiv 70/156/EØF gjøres følgende endringer:

1. I vedlegg I innsettes følgende punkter:

«9.23. Beskyttelse av fotgjengere

9.23.1. En detaljert beskrivelse med fotografier og/eller tegninger av kjøretøyet med hensyn til konstruksjon, mål, relevante referanselinjer og materialsammensetning i kjøretøyet front (innvendig og utvendig) skal framlegges. Denne beskrivelsen skal inkludere opplysninger om ethvert aktivt beskyttelsessystem som er installert.»

2. I avsnitt A i vedlegg III innsettes følgende punkter:

«9.23. Beskyttelse av fotgjengere

9.23.1. En detaljert beskrivelse med fotografier og/eller tegninger av kjøretøyet med hensyn til konstruksjon, mål, relevante referanselinjer og materialsammensetning i kjøretøyet front (innvendig og utvendig) skal framlegges. Denne beskrivelsen skal inkludere opplysninger om ethvert aktivt beskyttelsessystem som er installert.»

3. I del I i vedlegg IV innsettes følgende punkt 58 med fotnoter i tabellen:

«Emne	Direktiv nummer	Referanse til EFT/EUT nr.	Gjelder											
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
58 Beskyttelse av fotgjengere	2003/102/EF	EUT L 321, 6.12.2003, s. 15.	X ⁽⁶⁾			X ⁽⁶⁾⁽⁷⁾								

⁽⁶⁾ med en største masse som ikke overstiger 2,5 tonn.

⁽⁷⁾ avledet av kjøretøyer i gruppe M₁.

4. I vedlegg XI gjøres følgende endringer:

- følgende punkt 58 innsettes i tillegg 1:

«Nummer	Emne	Direktiv nummer	M ₁ ≤ 2 500 (!) kg	M ₁ > 2 500 (!) kg	M ₂	M ₃
58	Beskyttelse av fotgjengere	2003/102/EF	X»			

- følgende punkt 58 innsettes i tillegg 2:

«Nummer	Emne	Direktiv nummer	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
58	Beskyttelse av fotgjengere	2003/102/EF»										

- følgende punkt 58 innsettes i tillegg 3:

«Nummer	Emne	Direktiv nummer	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
58	Beskyttelse av fotgjengere	2003/102/EF»									

Artikkel 7

1. Medlemsstatene skal innen 31. desember 2003 vedta de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

De skal anvende disse bestemmelsene fra 1. januar 2004.

Disse bestemmelsene skal når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når det kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelsene som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Artikkel 8

Dette direktiv trer i kraft den dagen det kunngjøres i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 9

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 17. november 2003.

For Europaparlamentet

P. COX

President

For Rådet

G. ALEMANN

Formann

VEDLEGG I

TEKNISKE KRAV

1. VIRKEOMRÅDE

Direktivet gjelder frontoverflatene på kjøretøyer. Med «kjøretøy» menes i dette direktiv alle motorvogner i kategori M₁ med en største masse på 2,5 tonn og kjøretøyer i gruppen N₁ avledet av M₁ med en største masse på 2,5 tonn, som definert i artikkel 2 i og vedlegg II til direktiv 70/156/EØF.

2. DEFINISJONER

I dette direktiv menes med:

- 2.1. «A-stolpe»: den fremste og ytterste takavstiveren, som strekker seg fra understellet til taket på kjøretøyet.
- 2.2. «Støtfanger»: den utvendige, fremste og laveste konstruksjonen på et kjøretøy. Begrepet omfatter alle deler som har som formål å beskytte kjøretøyet når det innblandes i en frontkollisjon med et annet kjøretøy i lav hastighet, samt eventuelle festeinnretninger for disse delene.
- 2.3. «Motorpanserets fremre kant»: den fremre, øverste, utvendige konstruksjonen som består av motorpanseret og skjermene, området over og ved siden av frontlyktene og eventuelle andre påmonterte deler.
- 2.4. «Frontens overside»: den øvre overflaten på alle utvendige konstruksjoner bortsett fra frontruten, A-stolpene og konstruksjonene bak disse. Det omfatter derfor, men er ikke begrenset til, motorpanseret, skjermene, ventilasjonslukene, viskerspindel og nedre del av frontruterammen.
- 2.5. «Belastningskriterium for hodet (HPC)»: er en beregning over en spesifisert tidsperiode av den maksimale resulterende akselerasjonen som oppleves under slaget.
- 2.6. «Frontrute»: kjøretøyet fremre glassparti som oppfyller alle relevante krav i vedlegg I til direktiv 77/649/EØF⁽¹⁾.
- 2.7. «Kjøretøytype»: en gruppe kjøretøyer som når det gjelder partiet foran A-stolpene, ikke skiller seg vesentlig fra hverandre med hensyn til:
 - konstruksjon,
 - hoveddimensjoner,
 - de materialene kjøretøyet utvendige overflater består av,
 - delenes (ytre eller indre) montering,

i den grad de kan anses å ha negativ innvirkning på resultatene av de slagprøvingene som foreskrives i dette direktiv.

- 2.8. «Største masse»: den teknisk tillatte totalmassen som er angitt av produsenten i henhold til nr. 2.8 i vedlegg I til direktiv 70/156/EØF.

3. PRØVINGSBESTEMMELSER

- 3.1. Følgende prøvinger skal utføres, men grenseverdiene som er spesifisert i punkt 3.1.3 og 3.1.4, kreves bare for overvåkning.
 - 3.1.1. Bein mot støtfanger: Én av prøvingene som er beskrevet i 3.1.1.1 og 3.1.1.2, skal utføres:
 - 3.1.1.1. Leggkonstruksjon mot støtfanger: Prøvingen foretas med en slag hastighet på 40 km/t. Kneets største dynamiske bøyingsvinkel skal ikke overstige 21,0 °, kneets største dynamiske forskyvning skal ikke overstige 6,0 mm, og akselerasjonen som måles på skinnbeinets øvre del, skal ikke overstige 200 g.
 - 3.1.1.2. Lårkonstruksjon mot støtfanger: Prøvingen foretas med en slag hastighet på 40 km/t. Den momentane summen av slagkraften i forhold til tid skal ikke overstige 7,5 kN, og slagverktøyet bøyingsmoment skal ikke overstige 510 Nm.

⁽¹⁾ Rådsdirektiv 77/649/EØF av 27. september 1977 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om motorvognførers synsfelt (EFT L 267 av 19.10.1977, s. 1). Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 90/630/EØF (EFT L 341 av 6.12.1990, s. 20).

- 3.1.2. Barne-/ mindre voksehode mot motorpanserets overside: Prøvingen foretas med en slag hastighet på 35 km/t med et slagverktøy på 3,5 kg. Belastningskriterium for hodet (HPC) skal ikke overstige 1 000 for to tredeler av motorpanserets prøvingsområde og 2 000 for den resterende tredelen av prøvingsområdet.
- 3.1.3. Lårkonstruksjon mot motorpanserets fremre kant: Prøvingen foretas med en slag hastighet på opptil 40 km/t. Den momentane summen av slagkraften i forhold til tid skal ikke overstige referanseverdien 5,0 kN, og slagverktøyets bøyningsmoment skal registreres og sammenlignes med referanseverdien 300 Nm.
- 3.1.4. Voksehode mot frontrute: Prøvingen foretas med en slag hastighet på 35 km/t med et slagverktøy på 4,8 kg. HPC skal registreres og sammenlignes med referanseverdien 1 000.
- 3.2. Følgende prøvinger skal utføres.
- 3.2.1. Bein mot støtfanger: Én av prøvingene som er beskrevet i 3.1.1.1 og 3.1.1.2, skal utføres:
- 3.2.1.1. Leggkonstruksjon mot støtfanger: Prøvingen foretas med en slag hastighet på 40 km/t. Knees største dynamiske bøyningsvinkel skal ikke overstige 15,0 °, knees største dynamiske forskyvning skal ikke overstige 6,0 mm, og akselerasjonen som måles på skinnbeinets øvre del, skal ikke overstige 150 g.
- 3.2.1.2. Lårkonstruksjon mot støtfanger: Prøvingen foretas med en slag hastighet på 40 km/t. Den momentane summen av slagkraften i forhold til tid skal ikke overstige referanseverdien 5,0 kN, og slagverktøyets bøyningsmoment skal ikke overstige 300 Nm.
- 3.2.2. Barnehode mot motorpanserets overside: Prøvingen foretas ved en slag hastighet på 40 km/t med et slagverktøy på 2,5 kg. HPC skal ikke overstige 1 000 for hele prøvingsområdet på motorpanserets overside.
- 3.2.3. Lårkonstruksjon mot motorpanserets fremre kant: Prøvingen foretas ved en slag hastighet på opptil 40 km/t. Den momentane summen av slagkraften i forhold til tid skal ikke overstige 5,0 kN, og prøvingslagverktøyets bøyningsmoment skal ikke overstige 300 Nm.
- 3.2.4. Voksehode mot motorpanserets overside: Prøvingen skal utføres ved en slag hastighet på 40 km/t med et slagverktøy på 4,8 kg. HPC skal ikke overstige 1 000 for hele prøvingsområdet på motorpanserets overside.
-

*VEDLEGG II***FORSKRIFTER FOR TYPEGODKJENNING**

1. SØKNAD OM EF-TYPEGODKJENNING
 - 1.1. Søknad om EF-typegodkjenning av et kjøretøy med hensyn til beskyttelse av fotgjengere skal innsendes av produsenten, i samsvar med artikkel 3 nr. 4 i direktiv 70/156/EØF.
 - 1.2. Et mønster for opplysningsdokumentet er gitt i tillegg 1.
 - 1.3. Et kjøretøy som er representativt for typen som skal typegodkjennes, skal framlegges for den tekniske instans som har ansvar for å foreta typegodkjenningsprøvene.
 2. FRAMGANGSMÅTE FOR EF-TYPEGODKJENNING
 - 2.1. Dersom prøvingene som er beskrevet i vedlegg I, er utført i samsvar med spesifikasjonene i nevnte vedlegg og de tekniske kravene beskrevet i artikkel 3 i dette direktiv, skal det utstedes EF-typegodkjenning i samsvar med artikkel 4 nr. 1 og artikkel 4 nr. 3 i direktiv 70/156/EØF.
 - 2.2. Et mønster for EF-typegodkjenningsdokumentet er gjengitt i vedlegg 2.
 - 2.3. Alle kjøretøyer som godkjennes, må tildeles et typegodkjenningsnummer i samsvar med vedlegg VII til direktiv 70/156/EØF. Samme medlemsstat må ikke tildele en annen type kjøretøy samme nummer.
 - 2.4. Itvilstiltfeller skal det ved bekreftelse av at prøvingsmetodene er overholdt, tas hensyn til alle data og prøvingsresultater som produsenten framlegger, og som kan tas i betraktning for validering av godkjenningsprøvingen som utføres av godkjenningsmyndigheten.
 3. TYPEENDRINGER OG ENDRINGER AV GODKJENNINGER
 - 3.1. Enhver endring av kjøretøyet som påvirker den alminnelige formen på kjøretøyets frontkonstruksjon, og som etter myndighetenes syn vil kunne ha en betydelig virkning på prøvingsresultatene, krever at prøvingen gjentas.
 - 3.2. Ved endringer av kjøretøytyper godkjent i samsvar med dette direktiv, får bestemmelsene i artikkel 5 i direktiv 70/156/EØF anvendelse.
 4. PRODUKSJONSSAMSVAR
 - 4.1. Tiltak for å sikre produksjonssamsvar skal treffes i samsvar med bestemmelsene fastsatt i artikkel 10 i direktiv 70/156/EØF.
-

*Tillegg I til vedlegg II***Opplysningsdokument nr. ... i henhold til vedlegg I til rådsdirektiv 70/156/EØF i forbindelse med EF-typegodkjenning av et kjøretøy med hensyn til beskyttelse av fotgjengere**

Følgende opplysninger skal eventuelt gis i tre eksemplarer og følges av en innholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal være i passende målestokk, være tilstrekkelig detaljerte og leveres på et ark i A4-format eller brettet til den størrelsen. Eventuelle fotografier skal være tilstrekkelig detaljerte.

For systemer, deler eller tekniske enheter med mikroprosessorstyrte funksjoner må relevant ytelsesrelatert informasjon vedlegges.

0. ALLMENT

0.1. Merke.(produsentens.firma):.....

0.2. Type.og.eventuell(e).handelsbetegnelse(r):.....

0.3. Kjøretøyet.er.eventuelt.slik.merket.for.identifikasjon.av.type:

0.3.1. Merkingens.plassering:.....

0.4. Kjøretøygruppe:.....

0.5. Produsentens.navn.og.adresse:.....

0.8. Monteringsanleggets/-anleggenes.adresse:.....

1. KJØRETØYETS ALLMENNE SPESIFIKASJONER

1.1. Fotografier.og/eller.tegninger.av.et.representativt.kjøretøy:

1.6. Plassering.og.innretning.av.motor:.....

9. KAROSSERI

9.1. Karosseritype:.....

9.2. Materialer.og.konstruksjon:.....

9.23. Beskyttelse av fotgjengere:

En detaljert beskrivelse med fotografier og/eller tegninger av kjøretøyet med hensyn til konstruksjon, mål, relevante referanselinjer og materialsammensetning i kjøretøyetets front (innvendig og utvendig) skal framlegges. Denne beskrivelsen skal inkludere opplysninger om ethvert aktivt beskyttelsessystem som er installert.

Tillegg 2 til vedlegg II

MØNSTER

(største format: A4 210 × 297 mm)

EF-TYPEGODKJENNINGS-DOKUMENT

Myndighetens stempel

Melding om:

- EF-typegodkjenning ⁽¹⁾
- utvidelse av typegodkjenning ⁽¹⁾
- nektelse av typegodkjenning ⁽¹⁾
- tilbakekalling av typegodkjenning ⁽¹⁾

for en kjøretøytype i henhold til direktiv/...../EØF, sist endret ved direktiv/...../EØF

Typegodkjenningsnummer:

Begrunnelse for utvidelsen:

AVSNITT I

- 0.1. Merke (produsentens firma):
- 0.2. Type:
- 0.2.1 Eventuell(e) handelsbetegnelse(r):
- 0.3. Kjøretøyet er eventuelt slik merket for identifikasjon av type:
- 0.3.1 Merkingens plassering:
- 0.4. Kjøretøygruppe:
- 0.5. Produsentens navn og adresse:
- 0.8. Monteringsanleggets/-anleggenes adresse:

AVSNITT II

1. Tilleggsopplysninger (eventuelle):
2. Den tekniske instans med ansvar for å foreta prøvingene:
3. Prøvsrapportens dato:
4. Prøvsrapportens nummer:
5. Eventuelle merknader (se tilføyelsen):
6. Sted:
7. Dato:
8. Underskrift:
9. anmodning, er vedlagt.

Listen over typegodkjenningsdo

⁽¹⁾ Stryk det som ikke passer.

Tilføyelse til EF-typegodkjenningsdokument nr. om typegodkjenning av et kjøretøy i henhold til direktiv/...../EF, sist endret ved direktiv/...../EF

1. **Tilleggsopplysninger**

- 1.1. Kort beskrivelse av kjøretøytypen med hensyn til konstruksjon, dimensjoner, form og materialsammensetning:
- 1.2. Motorens plassering: foran/bak/midstilt ⁽¹⁾
- 1.3. Overføring: forhjulstrekk/bakhjulstrekk ⁽¹⁾
- 1.4. Kjøretøyet prøvingen gjelder, har følgende masse –
foraksel:
bakaksel:
samlet:
- 1.5. Resultater av prøvingene i henhold til avsnitt 3.1/3.2 i vedlegg I (stryk det som ikke passer):
- 1.5.1. Prøvinger i avsnitt 3.1:

Prøving	Registrert verdi		Godkjent/ikke godkjent ⁽¹⁾
Leggkonstruksjon mot støtfanger (dersom utført)	Bøyningsvinkel	grader	
	Forskyvning	mm	
	Akselerasjon ved skinnbeinet	g	
Lårkonstruksjon mot motorpanserets fremre kant	Slagkraftens sum	kN	⁽²⁾
	Bøyningsmoment	Nm	⁽²⁾
Lårkonstruksjon mot støtfanger (dersom utført)	Slagkraftens sum	kN	
	Bøyningsmoment	Nm	
Barne-/ mindre voksehode (3,5 kg) mot motorpanserets overside	HPC-verdier i sone A (minst 12 verdier)		
	HPC-verdier i sone B (minst seks verdier)		
Voksehode (4,8 kg) mot frontrute	HPC-verdier i sone B (minst fem verdier)		⁽²⁾

⁽¹⁾ I henhold til verdiene angitt i punkt 3.1 i vedlegg I til direktiv 2003/102/EF av 17. november 2003 om beskyttelse av fotgjengere og andre utsatte trafikanter før og ved kollisjoner med motorvogner.

⁽²⁾ Bare for overvåkning.

1.5.1. Prøvinger i avsnitt 3.2:

Prøving	Registrert verdi		Godkjent/ikke godkjent ⁽¹⁾
Leggkonstruksjon mot støtfanger (der utført)	Bøyningsvinkel	grader	
	Forskyvning	mm	
	Akselerasjon ved skinnbeinet	g	
Lårkonstruksjon mot motorpanserets fremre kant	Slagkraftens sum	kN	
	Bøyningsmoment	Nm	
Lårkonstruksjon mot støtfanger (der utført)	Slagkraftens sum	kN	
	Bøyningsmoment	Nm	
Barnehode (2,5 kg) mot motorpanserets overside	HPC-verdier (minst ni verdier)		
Voksenhode (4,8 kg) mot motorpanserets overside	HPC-verdier (minst ni verdier)		

⁽¹⁾ I henhold til verdiene angitt i punkt 3.2 i vedlegg I til direktiv 2003/102/EF.

1.6. Merknader (f. eks. gyldig for kjøretøyer med venstre- og/eller høyrekjøring)

.....
