



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 10.10.2003  
COM(2003) 586 definitief

2003/0226 (COD)

Vorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**betreffende het gebruik van beschermingsinrichtingen aan de voorzijde op  
motorvoertuigen en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad**

(door de Commissie ingediend)

## **TOELICHTING**

### **1. TOEPASSINGSGEBIED**

Inrichtingen die motorvoertuigen aan de voorzijde extra bescherming bieden (“beschermingsinrichtingen aan de voorzijde”), hebben de laatste jaren steeds meer ingang gevonden. Sommige van deze inrichtingen vormen een risico voor de veiligheid van voetgangers en andere weggebruikers in geval van een botsing met een motorvoertuig. Het doel van dit voorstel is voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers bij een botsing met een motorvoertuig dat met een beschermingsinrichting aan de voorzijde is uitgerust, beter te beschermen. Het voorstel bevat voorschriften waaraan beschermingsinrichtingen aan de voorzijde moeten voldoen, ongeacht of ze tot de originele uitrusting van een voertuig behoren dan wel als technische eenheden op de markt worden gebracht. Aangezien de bouw van motorvoertuigen valt onder kaderrichtlijn 70/156/EEG tot vaststelling van het EG-typegoedkeuringssysteem voor voertuigen, onderdelen en technische eenheden, zullen de voorgestelde voorschriften ook deel uitmaken van dat systeem.

### **2. JURIDISCHE GRONDSLAG**

Dit voorstel bevat geharmoniseerde technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot de beschermingsinrichtingen aan de voorzijde die tot de originele uitrusting van het voertuig behoren en voor de typegoedkeuring van beschermingsinrichtingen aan de voorzijde die als technische eenheden in de zin van Richtlijn 70/156/EEG in de handel worden gebracht. Geharmoniseerde voorschriften zijn noodzakelijk om te vermijden dat de lidstaten verschillende eisen gaan stellen en om de goede werking van de interne markt te waarborgen. Dit voorstel is derhalve gebaseerd op artikel 95 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap.

### **3. INHOUD**

Uit verkeersongevallenstatistieken blijkt dat er onder de verkeersslachtoffers vrij veel voetgangers en fietsers zijn die door contact met een bewegend voertuig en voornamelijk met de frontconstructie van personenauto's gewond raken. De meeste ongevallen vinden plaats in stedelijke gebieden waar ernstige of fatale verwondingen kunnen worden opgelopen bij relatief lage snelheden, met name in het geval van kinderen.

Hoewel er voldoende redenen zijn om maatregelen te nemen die voetgangers scheiden van het wegverkeer en, waar dit niet haalbaar is, de snelheid van het verkeer verminderen, bestaan er toch mogelijkheden om de ernst van de verwondingen bij voetgangers te reduceren door de frontconstructie van de voertuigen te verbeteren. Het is duidelijk dat de kans om dergelijke verwondingen te reduceren boven een bepaalde snelheid klein is, maar bij snelheden onder ca. 40 km/h bestaat de mogelijkheid om de ernst van de door voetgangers opgelopen verwondingen bij frontale botsingen met personenauto's en bestelauto's aanzienlijk te verminderen, vooral als die auto's met beschermingsinrichtingen aan de voorzijde zijn uitgerust.

De Commissie heeft de onderhandelingen met de Europese, Japanse en Koreaanse autoproducenten over een verbintenis van de industrie tot het nemen van maatregelen voor een betere bescherming van voetgangers, met succes afgerond. Deze verbintenis zou een

beslissende en progressieve bijdrage leveren tot de verwezenlijking van de prioriteiten van de Gemeenschap op het gebied van verkeersveiligheid in de EU en houdt in dat op nieuwe voertuigen vanaf 2002 geen zogenaamde “starre koeienvangers” meer als beschermingsinrichting aan de voorzijde worden gemonteerd. In haar mededeling van 11 juli 2001<sup>1</sup> heeft de Commissie vastgesteld dat de verbintenis van de Europese federatie van autoproducenten (ACEA) in overeenstemming is met het mandaat dat de Commissie in de mededeling van 21 december 2000<sup>2</sup> heeft verleend. Ook JAMA en KAMA hebben namens de Japanse en Koreaanse autoproducenten soortgelijke verbintenissen aangegaan.

Alvorens de verbintenis al dan niet te aanvaarden, besloot de Commissie echter het Europees Parlement en de Raad over de inhoud van de verbintenis en haar evaluatie ervan te raadplegen en hun de kans te geven hun standpunt te bepalen. In zijn mededeling van 26 november 2001<sup>3</sup> was de Raad van oordeel dat het gebruik van starre koeienvangers voor alle voertuigen van de categorieën M<sub>1</sub> en N<sub>1</sub> moest worden verboden en dat de Commissie een voorstel in die zin moest indienen. In zijn verslag van juni 2002<sup>4</sup> verzocht het Parlement de Commissie wetgeving voor te stellen om de verkoop van starre koeienvangers voor montage achteraf te verbieden.

Dit voorstel bevat derhalve voorschriften waaraan beschermingsinrichtingen aan de voorzijde moeten voldoen, ongeacht of deze tot de originele uitrusting van een voertuig behoren dan wel als technische eenheden op de markt worden gebracht. Tegelijkertijd heeft de Commissie een voorstel voor een richtlijn ingediend betreffende de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers bij een botsing met een motorvoertuig. Het voorstel voor een richtlijn inzake voetgangerbescherming<sup>5</sup>, dat op 19 februari 2003 door de Commissie is goedgekeurd, wordt momenteel in het kader van de medebeslissingsprocedure bestudeerd.

Het is duidelijk dat van het voetgangervriendelijk maken van voertuigen pas maximaal profijt kan worden getrokken wanneer alle voertuigtypes aan deze voorschriften voldoen, maar het is ook zo dat de toepassing ervan op zwaardere voertuigen (vrachtwagens en bussen) van beperkte waarde zou zijn en dat de voorschriften daarvoor wellicht ook technisch niet geschikt zijn. Daarom is het toepassingsgebied van deze richtlijn beperkt tot voertuigen van de categorieën M<sub>1</sub> en N<sub>1</sub> van maximaal 3,5 ton; aangezien deze categorieën de overgrote meerderheid van de momenteel in gebruik zijnde voertuigen vertegenwoordigen, zullen de voorgestelde maatregelen het grootste nuttige effect sorteren bij het terugdringen van letsels bij voetgangers.

De voorschriften voor beschermingsinrichtingen aan de voorzijde worden vastgesteld in de vorm van tests die in deel 4 van bijlage I bij dit voorstel worden beschreven. Voorgesteld wordt dat met ingang van 1 juli 2005 de lidstaten niet langer EG-typegoedkeuring kunnen verlenen voor een voertuig om redenen die verband houden met de montage van beschermingsinrichtingen aan de voorzijde, of voor een beschermingsinrichting aan de voorzijde als technische eenheid, indien niet is voldaan aan de voorschriften van de bijlagen bij deze richtlijn. Met ingang van 1 januari 2006 zullen alle nieuwe voertuigen die met beschermingsinrichtingen aan de voorzijde zijn uitgerust, en alle nieuwe

---

<sup>1</sup> COM(2001) 389 definitief.

<sup>2</sup> Mededeling van 21 december 2000 aan de Commissie over verkeersveiligheid, SEC(2000) 2283.

<sup>3</sup> Conclusies van de Raad Interne markt van 26.11.2001.

<sup>4</sup> Resolutie van 13.6.2002.

<sup>5</sup> Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers bij een botsing met een motorvoertuig en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG, COM(2003) 67 definitief.

beschermingsinrichtingen aan de voorzijde die op de markt worden gebracht, aan de voorgestelde voorschriften moeten voldoen.

De voorgestelde voorschriften zullen worden getest volgens gedetailleerde technische voorschriften die door de Commissie overeenkomstig artikel 13 van Richtlijn 70/156/EEG zullen worden vastgesteld. Dankzij deze aanpak zal de richtlijn niet met technische details moeten worden overladen.

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**betreffende het gebruik van beschermingsinrichtingen aan de voorzijde op motorvoertuigen en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad**

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<sup>6</sup>,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>7</sup>,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag<sup>8</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Inrichtingen die motorvoertuigen aan de voorzijde extra bescherming bieden, hebben de laatste jaren steeds meer ingang gevonden. Sommige van deze inrichtingen vormen in geval van een botsing een risico voor de veiligheid van voetgangers en andere weggebruikers. Bijgevolg dienen er maatregelen te worden genomen om het publiek tegen dergelijke risico's te beschermen.
- (2) Beschermingsinrichtingen aan de voorzijde kunnen tot de originele uitrusting van een voertuig behoren of als technische eenheden in de handel worden gebracht. De technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot alle inrichtingen die aan de voorzijde bescherming bieden en aan een voertuig kunnen worden aangebracht, moeten worden geharmoniseerd om te voorkomen dat de lidstaten voorschriften hanteren die van lidstaat tot lidstaat verschillen en om de goede werking van de interne markt te waarborgen. Om dezelfde reden dienen de technische voorschriften voor de typegoedkeuring van beschermingsinrichtingen aan de voorzijde als technische eenheden in de zin van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan<sup>9</sup>, te worden geharmoniseerd.
- (3) Het is noodzakelijk de test-, constructie- en installatievoorschriften vast te stellen voor alle beschermingsinrichtingen aan de voorzijde die tot de originele uitrusting van een voertuig behoren of die als technische eenheden in de handel worden gebracht.

---

<sup>6</sup> PB L [...] van [...], blz.[...].

<sup>7</sup> PB L [...] van [...], blz.[...].

<sup>8</sup> PB L [...] van [...], blz.[...].

<sup>9</sup> PB L 42 van 23.2.1970, blz.1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 807/2003 (PB L 122 van 16.5.2003, blz. 36).

- (4) De voor de uitvoering van deze richtlijn en de aanpassing ervan aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang vereiste maatregelen dienen te 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<sup>10</sup>.
- (5) Deze richtlijn is een van de bijzondere richtlijnen van de EG-typegoedkeuringsprocedure die is vastgesteld bij Richtlijn 70/156/EEG.
- (6) Daar de doelstellingen van het overwogen optreden, namelijk de bevordering van de veiligheid van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve wegens de omvang en de gevolgen van het optreden beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (7) Richtlijn 70/156/EEG moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

#### *Artikel 1*

##### Onderwerp

Deze richtlijn bevat technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot beschermingsinrichtingen aan de voorzijde die tot de originele uitrusting van het voertuig behoren of die als technische eenheden in de handel worden gebracht.

#### *Artikel 2*

##### Definities

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder :

- (1) “voertuig”: ieder motorvoertuig van categorie M<sub>1</sub> volgens de definitie in artikel 2 van en in bijlage II bij Richtlijn 70/156/EEG, met een toelaatbare totale massa van niet meer dan 3,5 ton en ieder motorvoertuig van categorie N<sub>1</sub> volgens de definitie in artikel 2 van en bijlage II bij Richtlijn 70/156/EEG;
- (2) “technische eenheid”: elke inrichting volgens de definitie in artikel 2 van Richtlijn 70/156/EEG, die bestemd is voor installatie en gebruik op voertuigen.

---

<sup>10</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

### *Artikel 3*

#### Bepalingen inzake typegoedkeuring

1. Met ingang van 1 oktober 2004 mogen de lidstaten met betrekking tot een nieuw voertuigtype dat is uitgerust met een beschermingsinrichting aan de voorzijde die aan de voorschriften van de bijlagen I en II voldoet om redenen die verband houden met beschermingsinrichtingen aan de voorzijde :
  - a) niet weigeren EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring te verlenen;
  - b) de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen niet verbieden.
2. Met ingang van 1 oktober 2004 mogen de lidstaten met betrekking tot een nieuw type beschermingsinrichting aan de voorzijde die als technische eenheid in de handel wordt gebracht en die aan de voorschriften van de bijlagen I en II voldoet :
  - a) niet weigeren EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring te verlenen;
  - b) de verkoop of het in het verkeer brengen niet verbieden.
3. Met ingang van 1 juli 2005 weigeren de lidstaten EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring te verlenen voor een voertuigtype dat is uitgerust met een beschermingsinrichting aan de voorzijde, of voor een type beschermingsinrichting aan de voorzijde die als technische eenheid in de handel wordt gebracht, indien die beschermingsinrichting niet voldoet aan de voorschriften van de bijlagen I en II .
4. Met ingang van 1 januari 2006 moeten de lidstaten met betrekking tot voertuigen die niet aan de voorschriften van de bijlagen I en II bij deze richtlijn voldoen om redenen die verband houden met beschermingsinrichtingen aan de voorzijde :
  - a) de certificaten van overeenstemming waarvan nieuwe voertuigen overeenkomstig de bepalingen van Richtlijn 70/156/EEG vergezeld gaan, als niet langer geldig beschouwen voor de toepassing van artikel 7, lid 1, van die richtlijn;
  - b) de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen weigeren van nieuwe voertuigen die niet vergezeld gaan van een certificaat van overeenstemming overeenkomstig Richtlijn 70/156/EEG.
5. Met ingang van 1 januari 2006 gelden voor de toepassing van artikel 7, lid 2, van Richtlijn 70/156/EEG voor beschermingsinrichtingen aan de voorzijde die als technische eenheden in de handel worden gebracht, de voorschriften van de bijlagen I en II bij deze richtlijn.

## *Artikel 4*

### Uitvoeringsmaatregelen en wijzigingen

1. Gedetailleerde technische voorschriften voor de uitvoering van de in punt 3 van bijlage I bij deze richtlijn beschreven tests worden door de Commissie, bijgestaan door het bij artikel 13, lid 1, van Richtlijn 70/156/EEG ingestelde comité, vastgesteld volgens de procedure van artikel 13, lid 3, van die richtlijn.
2. De voor de aanpassing van deze richtlijn noodzakelijke wijzigingen worden door de Commissie vastgesteld overeenkomstig artikel 13 van Richtlijn 70/156/EEG.

## *Artikel 5*

### Wijzigingen van Richtlijn 70/156/EEG

De bijlagen I, III, IV en XI bij Richtlijn 70/156/EEG worden gewijzigd overeenkomstig het bepaalde in bijlage III bij deze richtlijn.

## *Artikel 6*

### Omzetting

1. De lidstaten dienen uiterlijk op 30 juni 2004 de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken die nodig zijn om aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede, alsmede een transponeringstabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

Zij passen die bepalingen toe vanaf 1 juli 2004.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

## *Artikel 7*

### Inwerkingtreding

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



*Artikel 8*

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, [...]

*Voor het Europees Parlement*  
*De Voorzitter*  
[...]

*Voor de Raad*  
*De Voorzitter*  
[...]

## **BIJLAGEN**

### **LIJST VAN BIJLAGEN**

- Bijlage I** Technische voorschriften
- Bijlage II** Bestuursrechtelijke bepalingen
- Aanhangsel 1: Inlichtingenformulier (voertuig)
- Aanhangsel 2: Inlichtingenformulier (technische eenheid)
- Aanhangsel 3: EG-typegoedkeuringscertificaat (voertuig)
- Aanhangsel 4: EG-typegoedkeuringscertificaat (technische eenheid)
- Aanhangsel 5: Voorbeeld van het EG-typegoedkeuringsmerk
- Bijlage III** Wijzigingen van Richtlijn 70/156/EEG

# BIJLAGE I

## TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN

### 1. DEFINITIES

Voor de toepassing van deze richtlijn gelden de volgende definities:

1.1. **"voertuigtype"**: een categorie motorvoertuigen die, vóór de A-stijlen, onderling niet verschillen op essentiële punten zoals:

- de constructie,
- de belangrijkste afmetingen,
- de materialen van de buitenoppervlakken van het voertuig,
- de opstelling van de onderdelen (aan de binnen- of buitenkant),
- de wijze waarop een beschermingsinrichting aan de voorzijde is bevestigd,

als deze een negatief effect kunnen hebben op de resultaten van de in deze richtlijn voorgeschreven botsproeven.

Met het oog op de goedkeuring van beschermingsinrichtingen aan de voorzijde als technische eenheden mag elke verwijzing naar een voertuig worden geïnterpreteerd als een verwijzing naar het onderstel waarop de inrichting voor de tests wordt gemonteerd en die bedoeld is om de buitenafmetingen te vertegenwoordigen van de voorkant van het specifieke voertuig waarvoor de inrichting wordt goedgekeurd.

1.2. **"normale rijpositie"**: de positie van het voertuig op de grond in rijklare toestand (volgens de definitie in punt 2.6 van bijlage I bij Richtlijn 70/156/EEG), met de banden op de aanbevolen spanning, de voorwielen in de rechthoekstand en een massa van 75 kg op de passagiersstoel voor. Indien het voertuig een actieve vering of een inrichting voor het verstellen van de hoogte heeft, moet de vering op de door de fabrikant voor normale wegen aanbevolen hoogte worden ingesteld.

1.3. **"buitenoppervlak"**: de buitenkant van het voertuig, vóór de A-stijlen, met inbegrip van de motorkap, de spatschermen, de verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen en de zichtbare versterkingselementen.

1.4. **"afrondingsstraal"**: de straal van de cirkelboog die de afgeronde vorm van het desbetreffende onderdeel het dichtst benadert.

1.5. **"verst naar buiten uitstekende kant"**: wat de zijkanten van het voertuig betreft, het vlak dat evenwijdig is aan het middenlangsvlak van het voertuig en het verst naar de zijkant uitstekende deel ervan raakt, en, wat de voor- en achterkant betreft, het loodrechte dwarsvlak van het voertuig dat het verst naar voor en naar achter uitstekende deel ervan raakt, zonder daarbij rekening te houden met de uitstekende delen

- van banden in de buurt van het punt waar ze de grond raken, en aansluitingen voor bandenspanningsmeters;
  - van op de wielen aangebrachte antislipinrichtingen;
  - van achteruitkijkspiegels;
  - aan de zijkant van het voertuig aangebrachte richtingaanwijzers, markeringslichten, breedtelichten en parkeerlichten;
  - wat de voor- en achterkant betreft, van op de bumpers gemonteerde delen, van trekrichtingen en van uitlaatpijpen.
- 1.6. **"bumper"**: de inrichting aan de voor- of achterzijde van het voertuig die bedoeld is om het voertuig bij een botsing bij lage snelheid te beschermen. Elk element dat meer dan 50 mm vóór de voorbumper uitsteekt, wordt als deel van de beschermingsinrichting aan de voorzijde beschouwd.
- 1.7. **"beschermingsinrichting aan de voorzijde"**: een afzonderlijke constructie, zoals een koeienvanger, die aan de voorzijde van het voertuig kan worden gemonteerd en die bedoeld is om het buitenoppervlak boven en/of onder de bumper bij een botsing met een object te beschermen. Constructies met een maximummassa van minder dan 0,5 kg, uitsluitend bedoeld ter bescherming van de lichten, vallen niet onder deze definitie.
- 1.8. **"geïntegreerde beschermingsinrichting aan de voorzijde"**: een constructie die als deel van de voorbumper of van een ander deel van de voorzijde van het voertuig kan worden beschouwd en die bedoeld is om het buitenoppervlak boven en/of onder de bumper bij een botsing met een object te beschermen. Een dergelijke constructie kan als integrerend deel van de frontconstructie van het voertuig worden beschouwd en de verwijdering ervan zou normaliter een onderbreking van het frontoppervlak van het voertuig teweegbrengen.
- 1.9. **"referentiële lijn bovenrand bumper als beschermingsinrichting aan de voorzijde"**: de bovengrens van de significante punten waarop de voetganger met de bumperzone van de beschermingsinrichting aan de voorzijde of met het voertuig in contact komt. Deze lijn wordt gedefinieerd als de geometrische curve van de hoogste raakpunten tussen een richtlijn van 700 mm lang en de beschermingsinrichting aan de voorzijde of het voertuigfront (afhankelijk van wat wordt geraakt), wanneer de richtlijn, die evenwijdig aan het verticale langsvlak van het voertuig en onder een hoek van 20° naar achteren hellend wordt gehouden, over het front van het voertuig wordt gevoerd, terwijl het contact met de grond en met het oppervlak van de beschermingsinrichting aan de voorzijde of het voertuig behouden blijft.
- 1.10. **"referentiële lijn onderrand bumper als beschermingsinrichting aan de voorzijde"**: de ondergrens van de significante punten waarop de voetganger met de bumperzone van de beschermingsinrichting aan de voorzijde of met het voertuig in contact komt. Deze lijn wordt gedefinieerd als de geometrische curve van de laagste raakpunten tussen een richtlijn van 700 mm lang en de beschermingsinrichting aan de voorzijde, wanneer de richtlijn, die evenwijdig aan het verticale langsvlak van het voertuig en onder een hoek van 25° naar voren hellend wordt gehouden, over het front van het voertuig wordt gevoerd, terwijl het contact met de grond en met het

oppervlak van de beschermingsinrichting aan de voorzijde of het voertuig behouden blijft.

- 1.11. **"hoogte bovenrand bumper als beschermingsinrichting aan de voorzijde"**: de verticale afstand tussen de grond en de referentielijn bovenrand bumper als beschermingsinrichting aan de voorzijde, zoals gedefinieerd in punt 1.9, met het voertuig in zijn normale rijpositie.
- 1.12. **"hoogte onderrand bumper als beschermingsinrichting aan de voorzijde"**: de verticale afstand tussen de grond en de referentielijn onderrand bumper als beschermingsinrichting aan de voorzijde, zoals gedefinieerd in punt 1.10, met het voertuig in zijn normale rijpositie.
- 1.13. **"prestatie criterium voor het hoofd (HPC)"**: wordt berekend aan de hand van de formule:

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

waarin  $a$  de resulterende versnelling is in het zwaartepunt van de bol (in  $m/s^2$ ) als een veelvoud van 'g', gemeten als functie van de tijd en gefilterd bij een kanaalfrequentieklasse van 1000 Hz;  $t_1$  en  $t_2$  zijn twee tijdstippen die het begin en het einde bepalen van de relevante registratieperiode waarvoor de waarde van HPC een maximum is tussen het eerste en het laatste ogenblik van contact. Voor het berekenen van de maximumwaarde worden waarden van HPC waarvoor het tijdsinterval ( $t_1 - t_2$ ) groter is dan 15 ms, buiten beschouwing gelaten.

## 2. CONSTRUCTIE- EN INSTALLATIEVOORSCHRIFTEN

### 2.1. Beschermingsinrichtingen aan de voorzijde

De volgende voorschriften gelden zowel voor beschermingsinrichtingen aan de voorzijde die tot de originele uitrusting van nieuwe voertuigen behoren, als voor beschermingsinrichtingen aan de voorzijde die als technische eenheden worden geleverd om op specifieke voertuigen te worden gemonteerd, en beschermingsinrichtingen aan de voorzijde die integrerend deel uitmaken van de frontconstructie van het voertuig.

- 2.1.1. De onderdelen van de beschermingsinrichting aan de voorzijde moeten zodanig zijn ontworpen dat alle naar buiten gerichte starre vlakken een afrondingsstraal van minimaal 5 mm hebben.
- 2.1.2. De totale massa van de beschermingsinrichting aan de voorzijde, inclusief steunen en bevestigingsmiddelen, mag niet meer bedragen dan 1,2% van de massa van het voertuig waarvoor ze is bestemd, met een maximum van 18 kg.
- 2.1.3. De op een voertuig gemonteerde beschermingsinrichting aan de voorzijde mag zich niet hoger bevinden dan 100 mm boven het vlak, bepaald door een horizontale lijn die de hoogste delen van de koplichtlenzen verbindt.

- 2.1.4. De beschermingsinrichting aan de voorzijde mag het voertuig waarop ze is gemonteerd, niet breder maken. Indien de totale breedte van de beschermingsinrichting aan de voorzijde meer dan 75% van de breedte van het voertuig bedraagt, moeten de uiteinden van de inrichting naar het buitenoppervlak zijn omgebogen om het gevaar voor haken zoveel mogelijk te beperken. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan indien de beschermingsinrichting aan de voorzijde in de carrosserie verzonken of geïntegreerd is (een geïntegreerde inrichting) 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.
- 2.1.5. Onverminderd het bepaalde in punt 2.1.4 mag de ruimte tussen de onderdelen van de beschermingsinrichting aan de voorzijde 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.
- 2.1.6. Op geen enkele positie op de zijkant van het voertuig mag de afstand in de lengterichting tussen het voorste gedeelte van de bumper en het voorste gedeelte van de beschermingsinrichting aan de voorzijde groter zijn dan 50 mm, tenzij het voor deze verder naar voren uitstekende delen gebruikte materiaal een druksterkte van minder dan 0,35 MPa heeft.
- 2.1.7. De beschermingsinrichting aan de voorzijde mag de doelmatigheid van de bumper niet noemenswaardig verminderen. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan wanneer ten hoogste twee verticale onderdelen en geen horizontale onderdelen van de beschermingsinrichting aan de voorzijde met de bumper overlappen.
- 2.1.8. De beschermingsinrichting aan de voorzijde mag ten opzichte van de verticaal niet naar voren overhellen. De bovenste delen van de beschermingsinrichting aan de voorzijde mogen niet meer dan 50 mm naar boven of naar achter (naar de voorruit toe) uitsteken vanaf de referentielijn voorkant motorkap van het voertuig, zoals bepaald zonder de beschermingsinrichting aan de voorzijde.
- 2.1.9. Door het aanbrengen van beschermingsinrichtingen aan de voorzijde mogen de voorschriften van Richtlijn 76/756/EEG betreffende verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen niet in het gedrang komen.
- 2.2. Beschermingsinrichtingen aan de voorzijde mogen alleen in de handel worden gebracht, te koop worden aangeboden of worden verkocht als ze vergezeld gaan van duidelijke assemblage-instructies. De assemblage-instructies moeten duidelijke en volledige informatie bevatten om de voertuigen te identificeren waarvoor de eenheid is goedgekeurd en om de goedgekeurde onderdelen volgens de relevante voorschriften van punt 2.1 op dat voertuig te kunnen monteren. De instructies moeten ook details bevatten over de voor alle bevestigingen toe te passen koppelinstelling.

### 3. TESTVOORSCHRIFTEN

3.1. De volgende tests moeten worden uitgevoerd:

3.1.1. **Onderbeen-botslichaam tegen bumper als beschermingsinrichting aan de voorzijde.** Deze test wordt uitgevoerd met een botssnelheid van 40 km/h. De maximale dynamische kniebuigingshoek mag niet groter zijn dan 15,0°, de maximale dynamische knieafschuiving niet groter dan 6,0 mm en de aan de bovenkant van het scheenbeen gemeten versnelling niet hoger dan 150 g. Deze test mag onder bepaalde omstandigheden door de test Bovenbeen-botslichaam tegen bumper als beschermingsinrichting aan de voorzijde worden vervangen.

3.1.2. **Bovenbeen-botslichaam tegen bumper als beschermingsinrichting aan de voorzijde.** Deze test wordt uitgevoerd met een botssnelheid van 40 km/h. De ogenblikkelijke som van de op de boven- en onderkant van het botslichaam uitgeoefende botskrachten in relatie tot de tijd mag niet hoger zijn dan 5,0 kN en het op het botslichaam uitgeoefende buigmoment niet groter dan 300 Nm.

De test Bovenbeen-botslichaam tegen bumper als beschermingsinrichting aan de voorzijde wordt uitgevoerd indien de Hoogte onderrand bumper als beschermingsinrichting aan de voorzijde in de testpositie meer dan 500 mm bedraagt.

3.1.3. **Bovenbeen-botslichaam tegen beschermingsinrichting aan de voorzijde.** Deze test wordt uitgevoerd met een botssnelheid van 40 km/h. De ogenblikkelijke som van de op de boven- en onderkant van het botslichaam uitgeoefende botskrachten in relatie tot de tijd mag niet hoger zijn dan 5,0 kN en het op het botslichaam uitgeoefende buigmoment niet groter dan 300 Nm.

3.1.4. **Botslichaam in de vorm van het hoofd van een kind en/of van een volwassene tegen beschermingsinrichting aan de voorzijde.** Deze tests worden uitgevoerd met een botssnelheid van 40 km/h. Het prestatie criterium voor het hoofd (HPC), berekend uit de resultante van het verloop in de tijd van de versnellingsmeter overeenkomstig punt 1.13, mag nooit groter zijn dan 1000.

## **BIJLAGE II**

### **BESTUURSRECHTELIJKE BEPALINGEN INZAKE DE TYPEGOEDKEURING**

#### **1. AANVRAAG OM EG-TYPEGOEDKEURING**

##### **1.1. Aanvraag om EG-typegoedkeuring van een voertuig met betrekking tot de uitrusting ervan met een beschermingsinrichting aan de voorzijde**

1.1.1. Een model van het overeenkomstig artikel 3, lid 1, van Richtlijn 70/156/EEG vereiste inlichtingenformulier is opgenomen in aanhangsel 1.

1.1.2. Aan de technische dienst die verantwoordelijk is voor de typegoedkeuring, moet een voor het goed te keuren voertuigtype representatief voertuig ter beschikking worden gesteld, dat met een beschermingsinrichting aan de voorzijde is uitgerust. Op verzoek van de technische dienst moeten ook specifieke onderdelen of monsters van de gebruikte materialen worden overgelegd.

##### **1.2. Aanvraag om EG-typegoedkeuring van beschermingsinrichtingen aan de voorzijde die als technische eenheden worden beschouwd**

1.2.1. Een model van het overeenkomstig artikel 3, lid 4, van Richtlijn 70/156/EEG vereiste inlichtingenformulier is opgenomen in aanhangsel 2.

1.2.2. Aan de technische dienst die verantwoordelijk is voor de typegoedkeuringstests, moet één exemplaar van het goed te keuren type beschermingsinrichting aan de voorzijde ter beschikking worden gesteld. 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 duidelijk leesbaar en onuitwisbaar zijn aangebracht. Er moet een ruimte worden gereserveerd voor het later verplicht aan te brengen EG-typegoedkeuringsmerk.

#### **2. EG-TYPEGOEDKEURING**

2.1. Modellen van de EG-typegoedkeuringscertificaten overeenkomstig artikel 4, lid 3, en eventueel artikel 4, lid 4, van Richtlijn 70/156/EEG worden gegeven in:

- aanhangsel 3 voor de in punt 1.1 bedoelde aanvragen.
- aanhangsel 4 voor de in punt 1.2 bedoelde aanvragen.

#### **3. EG-TYPEGOEDKEURINGSMERK**

3.1. Op elke beschermingsinrichting aan de voorzijde die in overeenstemming is met het overeenkomstig deze richtlijn goedgekeurde type, moet een EG-typegoedkeuringsmerk worden aangebracht.

3.2. Dit merk bestaat uit:

3.2.1. een rechthoek met daarin de kleine letter “e”, gevolgd door de kenletter(s) of het kengetal van de lidstaat die de EG-typegoedkeuring heeft verleend:



- 1 voor Duitsland
- 2 voor Frankrijk
- 3 voor Italië
- 4 voor Nederland
- 5 voor Zweden
- 6 voor België
- 9 voor Spanje
- 11 voor het Verenigd Koninkrijk
- 12 voor Oostenrijk
- 13 voor Luxemburg
- 17 voor Finland
- 18 voor Denemarken
- 21 voor Portugal
- 23 voor Griekenland
- IRL voor Ierland

- 3.2.2. in de nabijheid van de rechthoek het “basisgoedkeuringsnummer” uit deel 4 van het in bijlage VII bij Richtlijn 70/156/EEG bedoelde typegoedkeuringsnummer, voorafgegaan door de twee cijfers van het volgnummer dat aan de recentste belangrijke technische wijziging van deze richtlijn op de datum van de EG-typegoedkeuring is toegekend. Voor deze richtlijn is het volgnummer 01.
- 3.3. Het EG-typegoedkeuringsmerk wordt op de beschermingsinrichting aan de voorzijde op zodanige wijze aangebracht dat het onuitwisbaar en duidelijk leesbaar is, ook wanneer de inrichting op het voertuig is gemonteerd.
- 3.4. In aanhangsel 5 wordt een voorbeeld gegeven van het EG-typegoedkeuringsmerk.

## Aanhangsel 1 bij BIJLAGE II

### INLICHTINGENFORMULIER NR. ....

#### **OVEREENKOMSTIG BIJLAGE I BIJ RICHTLIJN 70/156/EEG VAN DE RAAD BETREFFENDE DE EG-TYPEGOEDKEURING VAN EEN VOERTUIG MET BETREKKING TOT DE UITRUSTING ERVAN MET EEN**

#### **BESCHERMINGSINRICHTING AAN DE VOORZIJDE**

De onderstaande gegevens moeten in drievoud worden overgelegd en vergezeld gaan van een inhoudsopgave. Eventuele tekeningen worden op een passende schaal met voldoende details in formaat A4 of tot dat formaat gevouwen verstrekt. 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 fabrikant):
- 0.2. Type en algemene handelsbenaming(en):
- 0.3. Middel tot identificatie van het type, indien het op het voertuig is aangebracht:
  - 0.3.1. Plaats van dat merkteken:
- 0.4. Categorie waartoe het voertuig behoort:
- 0.5. Naam en adres van de fabrikant:
- 0.8. Adres van de assemblagefabriek(en):

#### **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  
(max. en min.):
  - 2.8.1. Verdeling van deze massa over de assen (max. en min.):

#### **9. CARROSSERIE**

- 9.1. Type carrosserie:
- 9.[11]. Beschermingsinrichting aan de voorzijde

9.[11].1. Algemeen overzicht (tekeningen of foto's) met aanduiding van de plaats en bevestiging van de beschermingsinrichtingen aan de voorzijde:

9.[11].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.[11].3. Complete nadere gegevens over de vereiste bevestigingen en volledige montage-instructies, zoals de toe te passen koppelinstellingen.

9.[11].4. Tekening van de bumpers:

9.[11].5. Tekening van de vloerlijn aan de voorkant van het voertuig:

Datum:

## **Aanhangsel 2 bij BIJLAGE II**

### **INLICHTINGENFORMULIER NR. ....**

#### **BETREFFENDE DE EG-TYPEGOEDKEURING VAN BESCHERMINGSINRICHTINGEN AAN DE VOORZIJDEN ALS TECHNISCHE EENHEID ([2003/.../EG])**

De onderstaande gegevens moeten in drievoud worden overgelegd en vergezeld gaan van een inhoudsopgave. Eventuele tekeningen worden op een passende schaal met voldoende details in formaat A4 of tot dat formaat gevouwen verstrekt. 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 fabrikant):
- 0.2. Type en algemene handelsbenaming(en):
- 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. 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 voertuigtypes waarop de inrichting mag worden gemonteerd.
- 1.4. Eventuele gebruiksbepalingen en montagevoorschriften:

## Aanhangsel 3 bij BIJLAGE II

(MODEL)

Maximumformaat: A4 (210 x 297 mm)

### EG-TYPEGOEDKEURINGSCERTIFICAAT



Mededeling betreffende de

- EG-typegoedkeuring
- uitbreiding van de EG-typegoedkeuring
- weigering van de EG-typegoedkeuring
- intrekking van de EG-typegoedkeuring

van een voertuig met beschermingsinrichting aan de voorzijde overeenkomstig Richtlijn .../.../EG.

Typegoedkeuringsnummer:

Reden voor uitbreiding:

#### **DEEL I**

- 0.1 Merk (handelsnaam van fabrikant):
- 0.2 Type en algemene handelsbenaming(en):
- 0.3 Middel tot identificatie van het type, indien het op het voertuig is aangebracht:
  - 0.3.1 Plaats van dat merkteken:
- 0.4 Categorie waartoe het voertuig behoort:
- 0.5 Naam en adres van de fabrikant:
- 0.7 In het geval van een beschermingsinrichting aan de voorzijde, plaats en wijze van aanbrenging van het EG-typegoedkeuringsmerk:
- 0.8 Adres van de assemblagefabriek(en):

#### **DEEL II**

1. Eventuele aanvullende informatie: zie addendum
2. Technische dienst die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de tests:

3. Datum testrapport:
4. Nummer testrapport:
5. Eventuele opmerkingen: zie addendum
6. Plaats:
7. Datum:
8. Handtekening:
9. Bijgevoegd is de inhoudsopgave van het op verzoek verkrijgbare informatiepakket dat bij de EG-typegoedkeuringsinstantie is ingediend.

## Addendum

### bij EG-typegoedkeuringscertificaat nr. ....

#### betreffende de typegoedkeuring van een voertuig met betrekking tot het aanbrengen van een beschermingsinrichting aan de voorzijde.

1. Eventuele aanvullende informatie:
2. Opmerkingen:
3. Testresultaten overeenkomstig deel 4 van bijlage I

Test	Geregistreerde waarden		Goed/on- voldoende *
Onderbeen-botslichaam tegen bumper als beschermingsinrichting aan de voorzijde - 3 testposities (indien uitgevoerd)	Buigingshoek	..... ..... graden .....	
	Afschuiving	..... ..... mm .....	
	Versnelling ter hoogte van het scheenbeen	..... ..... g .....	
Bovenbeen-botslichaam tegen bumper als beschermingsinrichting aan de voorzijde - 3 testposities (indien uitgevoerd)	Som van de botskrachten	..... ..... kN .....	
	Buigmoment	..... ..... Nm .....	
Bovenbeen-botslichaam tegen beschermingsinrichting aan de voorzijde - 3 testposities	Som van de botskrachten	..... ..... kN .....	
	Buigmoment	..... ..... Nm .....	
Kinderhoofd-botslichaam (2,5 kg) tegen beschermingsinrichting aan de voorzijde	HPC-waarden (ten minste 3 waarden)	..... ..... .....	
Botslichaam in de vorm van het hoofd van een volwassene (4,8 kg) tegen beschermingsinrichting aan de voorzijde	HPC-waarden (ten minste 3 waarden)	..... ..... .....	

---

\* Overeenkomstig de waarden die zijn gespecificeerd in bijlage I, deel 4, van Richtlijn [../.../EG] betreffende het gebruik van beschermingsinrichtingen aan de voorzijde op motorvoertuigen.

## Aanhangsel 4 bij BIJLAGE II

(MODEL)

Maximumformaat: A4 (210 x 297 mm)

### EG-TYPEGOEDKEURINGSCERTIFICAAT



Mededeling betreffende de

- EG-typegoedkeuring
- uitbreiding van de EG-typegoedkeuring
- weigering van de EG-typegoedkeuring
- intrekking van de EG-typegoedkeuring

van een beschermingsinrichting aan de voorzijde als technische eenheid<sup>(1)</sup> overeenkomstig Richtlijn [2003/.../EG].

Typegoedkeuringsnummer:

Reden voor uitbreiding:

#### **DEEL I**

- 0.1. Merk (handelsnaam van fabrikant):
- 0.2. Type en algemene handelsbenaming(en):
- 0.3. Middel tot identificatie van het type, indien het op de beschermingsinrichting aan de voorzijde is aangebracht:
  - 0.3.1. Plaats van dat merkteken:
- 0.5. Naam en adres van de fabrikant:
- 0.7. Plaats en wijze van aanbrenging van het EG-typegoedkeuringsmerk:

#### **DEEL II**

1. Eventuele aanvullende informatie (indien van toepassing): zie addendum
2. Technische dienst die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de tests:
3. Datum testrapport:
4. Nummer testrapport:



5. Eventuele opmerkingen: zie addendum
6. Plaats:
7. Datum:
8. Handtekening:
9. Bijgevoegd is de inhoudsopgave van het op verzoek verkrijgbare informatiepakket dat bij de EG-typegoedkeuringsinstantie is ingediend.

## Addendum

### bij EG-typegoedkeuringscertificaat nr. ....

#### betreffende de typegoedkeuring van een beschermingsinrichting aan de voorzijde overeenkomstig Richtlijn [2003/././EG]

1. Aanvullende informatie
- 1.1. Wijze van bevestiging
- 1.2. Assemblage- en montage-instructies:
- 1.5. Eventuele gebruiksbeperkingen en montagevoorschriften:
5. Opmerkingen:
6. Testresultaten overeenkomstig deel 4 van bijlage I

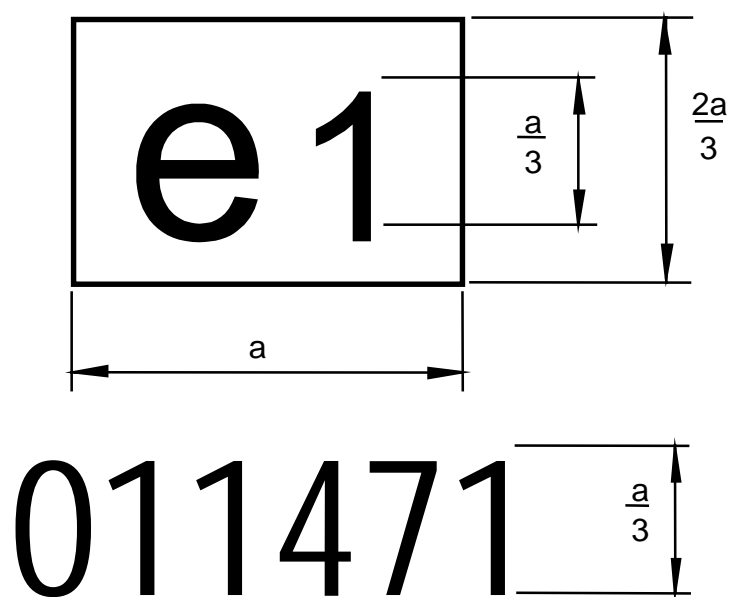
Test	Geregistreerde waarden		Goed/onvoldoende*
Onderbeen-botslichaam tegen bumper als beschermingsinrichting aan de voorzijde - 3 testposities (indien uitgevoerd)	Buigingshoek	..... ..... graden .....	
	Afschuiving	..... ..... mm .....	
	Versnelling ter hoogte van het scheenbeen	..... ..... g .....	
Bovenbeen-botslichaam tegen bumper als beschermingsinrichting aan de voorzijde - 3 testposities (indien uitgevoerd)	Som van de botskrachten	..... ..... kN .....	
	Buigmoment	..... ..... Nm .....	
Bovenbeen-botslichaam tegen beschermingsinrichting aan de voorzijde - 3 testposities	Som van de botskrachten	..... ..... kN .....	
	Buigmoment	..... ..... Nm .....	
Kinderhoofd-botslichaam (2,5 kg) tegen beschermingsinrichting aan de voorzijde	HPC-waarden (ten minste 3 waarden)	..... ..... .....	
Botslichaam in de vorm van het hoofd van een volwassene (4,8 kg) tegen beschermingsinrichting aan de voorzijde	HPC-waarden (ten minste 3 waarden)	..... ..... .....	

---

\* Overeenkomstig de waarden die zijn gespecificeerd in bijlage I, deel 4, van Richtlijn [./././EG] betreffende het gebruik van beschermingsinrichtingen aan de voorzijde op motorvoertuigen.

## Aanhangsel 5 bij BIJLAGE II

### Voorbeeld van het EG-typegoedkeuringsmerk



( $a \geq 12$  mm)

De inrichting met het hierboven afgebeelde EG-typegoedkeuringsmerk is een beschermingsinrichting aan de voorzijde die overeenkomstig deze richtlijn (volgnummer 01) in Duitsland (e1) is goedgekeurd onder het basisgoedkeuringsnummer 1471.

## BIJLAGE III

### WIJZIGINGEN VAN RICHTLIJN 70/156/EEG

De bijlagen bij Richtlijn 70/156/EEG worden als volgt gewijzigd:

1. In bijlage I worden de volgende punten ingevoegd:

‘9.[24]. Beschermingsinrichtingen aan de voorzijde

9.[24].1. Een gedetailleerde beschrijving, inclusief foto's en/of tekeningen, van het voertuig met betrekking tot de constructie, de afmetingen, de relevante referentielijnen en de samenstellende materialen van de beschermingsinrichting aan de voorzijde en het frontgedeelte van het voertuig.

9.[24].2. Een gedetailleerde beschrijving, inclusief foto's en/of tekeningen, van de wijze waarop de beschermingsinrichting aan de voorzijde op het voertuig is aangebracht. Deze beschrijving dient de afmetingen van alle bouten en alle toe te passen koppelinstellingen te bevatten.’

2. In afdeling A van deel I van bijlage III worden de volgende punten ingevoegd:

‘9.[24].

9.[24].1. Een gedetailleerde beschrijving, inclusief foto's en/of tekeningen, van het voertuig met betrekking tot de constructie, de afmetingen, de relevante referentielijnen en de samenstellende materialen van de beschermingsinrichting aan de voorzijde en het frontgedeelte van het voertuig.

9.[24].2. Een gedetailleerde beschrijving, inclusief foto's en/of tekeningen, van de wijze waarop de beschermingsinrichting aan de voorzijde op het voertuig is aangebracht. Deze beschrijving dient de afmetingen van alle bouten en alle toe te passen koppelinstellingen te bevatten.’

3. In deel I van bijlage IV wordt het volgende punt toegevoegd:

Onderwerp	Richtlijn	Publicatieblad	Van toepassing op											
			M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>		
“[60]. Beschermingsinrichting aan de voorzijde	[.../.../EG]	L .. van ..., blz. ..	X <sup>(*)</sup>	-	-	X <sup>(*)</sup>	-	-						

\*: Met een toelaatbare totale massa van niet meer dan 3,5 ton. “

4. Bijlage XI wordt als volgt gewijzigd :

a) In aanhangsel I wordt het volgende punt toegevoegd:

«

Nr.	Onderwerp	Richtlijn	$M_1 \leq 2\,500$ ( <sup>1</sup> ) kg	$M_1 > 2\,500$ ( <sup>1</sup> ) kg	$M_2$	$M_3$
“[60]	Beschermings- inrichting aan de voorzijde	[.../.../EG]	X	X <sup>(*)</sup>	-	-

\*: “Met een toelaatbare totale massa van niet meer dan 3,5 ton.”

b) In aanhangsel 2 wordt het volgende punt toegevoegd:

«

Nr.	Onderwerp	Richtlijn	$M_1$	$M_2$	$M_3$	$N_1$	$N_2$	$N_3$	$O_1$	$O_2$	$O_3$	$O_4$
“[60]	Beschermings- inrichting aan de voorzijde	[.../.../EG]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-“

«

c) In aanhangsel 3 wordt het volgende punt toegevoegd:

«

Nr.	Onderwerp	Richtlijn	$M_2$	$M_3$	$N_1$	$N_2$	$N_3$	$O_1$	$O_2$	$O_3$	$O_4$
“[60]	Beschermings- inrichting aan de voorzijde	[.../.../EG]	-	-	-	-	-	-	-	-	-“

»

## EFFECTBEOORDELINGSFORMULIER

### EFFECT VAN HET VOORSTEL OP HET BEDRIJFSLEVEN, MET NAME OP HET MIDDEN- EN KLEINBEDRIJF (MKB)

#### TITEL VAN HET VOORSTEL

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het gebruik van beschermingsinrichtingen aan de voorzijde op motorvoertuigen en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG

#### REFERENTIENUMMER VAN HET DOCUMENT

ENTR/2003/.....

#### VOORSTEL

Waarom is communautaire wetgeving op dit gebied noodzakelijk en wat zijn de voornaamste doelstellingen?

Uit verkeersongevallenstatistieken blijkt dat een aanzienlijk deel van de verkeersslachtoffers wordt gevormd door voetgangers en fietsers die gewond raken als gevolg van contact met een bewegend voertuig, voornamelijk met de frontconstructie van personenauto's. Bovendien is er een groeiende tendens om voertuigen aan de voorzijde uit te rusten met beschermingsinrichtingen die voor andere specifieke doeleinden waren bedoeld en die voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers kunnen verwonden. Het doel van dit voorstel is voorschriften voor de constructie en installatie van deze beschermingsinrichtingen vast te stellen om de bescherming van voetgangers te verbeteren en zo de ernst van de verwondingen bij voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers in geval van een botsing te reduceren.

Geharmoniseerde regels op communautair niveau zijn op dit gebied noodzakelijk om de goede werking van de interne markt te waarborgen. Aangezien de voorgestelde maatregelen hoofdzakelijk betrekking hebben op de constructie van deze inrichtingen voor gebruik op personenauto's, die via het EG-typegoedkeuringssysteem onder de communautaire wetgeving vallen, zullen de voorgestelde maatregelen ook deel uitmaken van dit systeem.

#### EFFECT OP HET BEDRIJFSLEVEN

Waarop is het voorstel van invloed?

Aangezien het voorstel betrekking heeft op het ontwerp van beschermingsinrichtingen aan de voorzijde die bedoeld zijn om tot de originele uitrusting van een voertuig te behoren of om achteraf aan de voorkant van motorvoertuigen te worden gemonteerd, zal het voornamelijk van invloed zijn op fabrikanten van dergelijke systemen. Momenteel vallen sommige van de betrokken marktdeelnemers onder de categorie kleine of middelgrote ondernemingen.

### Wat moet worden gedaan om aan de voorgestelde wetgeving te voldoen?

Om aan het voorstel te voldoen, zullen de beschermingsinrichtingen aan de voorzijde een aantal tests met betrekking tot hun agressiviteit ten aanzien van voetgangers en kwetsbare weggebruikers moeten doorstaan. De voorschriften houden namelijk in dat deze inrichtingen met ingang van 2005 aan vier tests (gebaseerd op de aanbevelingen van het European Enhanced Vehicle-safety Committee of EEVC) worden onderworpen voordat ze mogen worden gebruikt.

### Welke economische gevolgen zal het voorstel waarschijnlijk hebben?

Verwacht wordt dat “voetgangervriendelijke” voertuigontwerpen het aantal dodelijke ongevallen onder voetgangers en fietsers in de EU met 2 000 zullen doen dalen en, aangezien sommige van deze dodelijke ongevallen worden veroorzaakt door voertuigen met een beschermingsinrichting aan de voorzijde, is het van essentieel belang dat deze verwachting door het gebruik van dergelijke inrichtingen niet negatief wordt beïnvloed. Bovendien zou het aantal gewonden dalen en zouden frontale en zijdelingse botsingen met voertuigen die met dergelijke inrichtingen zijn uitgerust, minder zware gevolgen hebben. Hierbij mag ook niet worden vergeten dat een niet-correcte montage van dergelijke inrichtingen de goede werking van de veiligheidssystemen in het voertuig in het gedrang kan brengen.

De naleving van de voorgestelde maatregelen zal voor de automobiellindustrie geen onvoorziene kosten impliceren, aangezien de autoproducenten reeds zijn overeengekomen geen starre koeienvangers meer als originele uitrusting te monteren of als onderdelen voor montage achteraf te verkopen. Voor de producenten van autoaccessoires, die deze inrichtingen als onderdelen voor montage achteraf leveren, is de situatie anders, omdat ze als gevolg van deze richtlijn hun producten misschien anders moeten ontwerpen.

Zowel voor de automobiellindustrie als voor de producenten van autoaccessoires zal het testen en de typegoedkeuring van beschermingsinrichtingen aan de voorzijde extra kosten met zich meebrengen.

Ook voor de nationale autoriteiten zijn er aan de goedkeuring van beschermingsinrichtingen aan de voorzijde en de uitvoering van de richtlijn bepaalde kosten verbonden. De voordelen, namelijk de daling van het aantal doden en gewonden bij voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers, zullen ruimschoots opwegen tegen eventuele hogere kosten op het gebied van ontwerp, wijziging van materiaal, tests en administratie.

### Bevat het voorstel maatregelen om rekening te houden met de bijzondere situatie van kleine en middelgrote bedrijven (minder zware of andere eisen enz.)?

Het voorstel houdt geen specifieke maatregelen in voor kleine en middelgrote ondernemingen, maar voorziet in een testprocedure om de aanvaardbaarheid van beschermingsinrichtingen aan de voorzijde aan te tonen. Dit impliceert wellicht dat de fabrikanten van dergelijke inrichtingen hun fabricagetechnieken zullen moeten herzien en de voorgeschreven testprocedure met alle daaraan verbonden kosten zullen moeten toepassen.

## RAADPLEGING

In haar mededeling van december 2000 heeft de Commissie de mogelijkheid geboden om op basis van een vrijwillige verbintenis van de automobiellindustrie maatregelen in te voeren om het ontwerp van voertuigen met betrekking tot de bescherming van voetgangers te verbeteren. Het voorstel van de industrie hield ook een vrijwillig verbod in op de levering en montage van beschermingsinrichtingen aan de voorzijde ("koeienvangers"). Deze kwestie en andere potentiële maatregelen werden besproken op een hoorzitting die door de Commissie op 6 februari 2001 werd georganiseerd en waarop alle betrokken partijen, inclusief de autoproducenten (de Europese, Japanse en Koreaanse federaties van autoproducenten) en de consumentenorganisaties (de European Transport Safety Council, het Europees bureau van de consumentenverenigingen en de Fédération Internationale de l'Automobile), waren vertegenwoordigd.

Als gevolg van deze hoorzitting is de Commissie met de Europese, Japanse en Koreaanse federaties van autoproducenten besprekingen gaan voeren om tot overeenstemming te komen over de bepalingen van een vrijwillige verbintenis van de industrie op het gebied van de bescherming van voetgangers. Toen overeenstemming was bereikt over een verbintenis van de Europese industrie, heeft de Commissie in juli 2001 een mededeling aan de Raad en het Europees Parlement goedgekeurd, waarin zij de inhoud van de verbintenis van de industrie aan de wetgevers presenteerde en om hun standpunt vroeg.

Zowel het Europees Parlement als de Raad hebben over de inhoud van de verbintenis een positief advies uitgebracht. Wat beschermingsinrichtingen aan de voorzijde betreft, heeft het Parlement de Commissie verzocht wetgeving voor te stellen om ook de verkoop van dergelijke inrichtingen voor montage achteraf te verbieden. De Raad heeft gevraagd om dit verbod tot alle voertuigen van de categorieën M<sub>1</sub> en N<sub>1</sub> uit te breiden.

Wat het gebruik van beschermingsinrichtingen aan de voorzijde betreft, komt dit voorstel overeen met de verbintenis die de Europese, Japanse en Koreaanse autoproducenten in 2001 hebben aangegaan en die ze hebben gewijzigd om de verzoeken van het Parlement en de Raad in te willigen. Ten slotte zij erop gewezen dat het voor de overgrote meerderheid van de thans in gebruik zijnde voertuigen eigenlijk niet nodig is om met een beschermingsinrichting aan de voorzijde te worden uitgerust.