



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 19.2.2003
COM(2003) 67 definitief

2003/0033(COD)

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

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

1. DOEL VAN HET VOORSTEL

In de Gemeenschap worden jaarlijks bij verkeersongevallen maar liefst 8 000 voetgangers en fietsers gedood en nog eens 300 000 gewond. Doel van dit voorstel is het aantal doden en gewonden bij ongevallen met voetgangers te verminderen door de voorkant van de voertuigen te veranderen. Het voorstel bevat voorschriften voor de constructie van motorvoertuigen teneinde de bescherming van voetgangers en andere weggebruikers te verbeteren door de ernst van de verwondingen bij een botsing met een motorvoertuig te reduceren. De voorkant van motorvoertuigen zal zo moeten worden gebouwd, dat bij een botsing bepaalde grenswaarden niet worden overschreden.

De voorgestelde maatregelen zijn van toepassing op personenauto's en bestelauto's. Aangezien de bouw van personenauto's onder de communautaire wetgeving valt in het kader van het EG-typegoedkeuringssysteem voor complete voertuigen, dat is ingesteld bij Richtlijn 70/156/EEG, als gewijzigd, zullen de voorgestelde voorschriften ook in dat systeem worden geïntegreerd.

2. JURIDISCHE GRONDSLAG

Dit voorstel stelt geharmoniseerde technische voorschriften vast voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot voetgangerbescherming. Geharmoniseerde voorschriften zijn noodzakelijk om de behoorlijke werking van de interne markt op dit gebied te waarborgen. Dit voorstel is derhalve gebaseerd op artikel 95 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap.

3. REGELGEVINGSAANPAK

In 2001 heeft de Commissie de onderhandelingen met de Europese, Japanse en Koreaanse federaties van autoproducenten (ACEA, JAMA en KAMA) over een verbintenis van de automobiellindustrie tot het nemen van maatregelen voor een betere bescherming van voetgangers, met succes afgerond. Amerikaanse voertuigen die in de Gemeenschap worden verkocht, vallen eveneens onder de ACEA-verbintenis. Op 11 juli 2001 heeft de Commissie de verbintenis van de industrie door middel van een mededeling aan de Raad en het Europees Parlement ter advies voorgelegd¹.

De Commissie stelde de uiteindelijke beslissing om de verbintenis van de industrie te aanvaarden of op basis van die verbintenis wetgeving voor te stellen, uit totdat het Europees Parlement en de Raad hun standpunt hadden bepaald.

¹ COM(2001) 389 definitief.

Gezien de resultaten van de raadpleging van het Europees Parlement² en de Raad³ heeft de Commissie in juni 2002 besloten wetgeving voor te stellen waarin de belangrijkste doelstellingen en de na te leven fundamentele technische voorschriften worden vastgesteld.

Dit voorstel bevat derhalve de fundamentele eisen die met betrekking tot de bescherming van voetgangers bij het ontwerp van de frontconstructie van motorvoertuigen moeten worden vervuld. Ze zullen van toepassing zijn op alle nieuwe personenauto's en bestelauto's die in de Gemeenschap in de handel worden gebracht. De eisen, die gebaseerd zijn op de verbintenis van de industrie, worden vastgesteld in de vorm van diverse tests en grenswaarden, zoals beschreven in bijlage I.

Het voorstel biedt een formeel kader voor de relevante delen van de verbintenis die door de industrie is aangegaan en zorgt zo voor rechtszekerheid met betrekking tot de toepassing van maatregelen om de bescherming van voetgangers bij ongevallen met auto's te verbeteren. Voorts houdt de voorgestelde richtlijn ook in dat de eisen deel zullen uitmaken van het EG-typegoedkeuringssysteem, zodat de nationale autoriteiten bij de toepassing van de wettelijke bepalingen worden betrokken. Zowel de Raad als het Europees Parlement hebben er immers de voorkeur aan gegeven de typegoedkeuringsinstanties bij de uitvoering van de vereiste maatregelen te betrekken.

De voorgestelde fundamentele eisen zullen worden getest overeenkomstig gedetailleerde voorschriften die in een beschikking van de Commissie zullen worden uiteengezet. Dankzij deze aanpak zal de richtlijn niet met technische details moeten worden overladen.

4. INHOUD VAN HET VOORSTEL

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.

Er bestaan niettemin mogelijkheden om de ernst van de verwondingen bij voetgangers te reduceren door de frontconstructie van motorvoertuigen te verbeteren. Boven een bepaalde snelheid zijn de mogelijkheden om dergelijke verwondingen te reduceren beperkt, maar bij snelheden onder ca. 40 km/h bestaat de mogelijkheid om de mate van de door voetgangers bij frontale botsingen met personenauto's en bestelauto's opgelopen verwondingen aanzienlijk te verminderen.

De voorschriften in dit voorstel zijn gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek door Werkgroep 17 van het European Enhanced Vehicle-safety Committee (EEVC) en het Gemeenschappelijk Centrum voor Onderzoek van de Europese Commissie.

² Resolutie van 13.6.2002.

³ Conclusies van de Raad Interne markt van 26.11.2001.

Om aan de voorgestelde grenswaarden te voldoen, zullen de motorvoertuigen (personenauto's en bestelauto's) een aantal tests moeten doorstaan. In een eerste fase, die in 2005 ingaat, moeten nieuwe voertuigtypes voldoen aan twee tests met betrekking tot de bescherming tegen hoofd- en beenletsels. In een tweede fase, met ingang van 2010, zullen nieuwe voertuigtypes aan vier strengere tests worden onderworpen, namelijk twee voor hoofdletsels en twee voor beenletsels. Binnen vijf jaar zullen alle nieuwe voertuigen aan deze testvoorschriften moeten voldoen.

De Commissie is zich bewust van het feit dat slechts weinig tot geen van de bestaande voertuigontwerpen aan alle voorgestelde technische bepalingen kunnen voldoen. Daarom leek het aangewezen een passende introductietermijn toe te staan voordat de voorgestelde maatregelen op nieuwe voertuigtypes en later op alle nieuwe voertuigen moeten worden toegepast.

Het is duidelijk dat van het voetgangervriendelijk maken van voertuigen pas maximaal profijt kan worden getrokken wanneer alle typen voertuigen aan deze technische voorschriften voldoen, maar het is ook zo dat de toepassing ervan op zwaardere voertuigen (vrachtauto's en bussen) van beperkte waarde zou zijn en dat de voorschriften in hun huidige vorm daarvoor wellicht ook technisch niet geschikt zijn. Daarom is het toepassingsgebied beperkt tot personenauto's en van personenauto's afgeleide bestelauto's van maximaal 2,5 ton. Aangezien deze voertuigcategorieën 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.

Hoewel de naleving van deze technische voorschriften ingrijpende wijzigingen in het voertuigontwerp vergt, houden de voorziene introductietermijn en de introductie in twee fasen in dat deze wijzigingen tijdens de ontwikkeling van nieuwe voertuigen kunnen worden aangebracht zodat er geen kostbare veranderingen moeten worden doorgevoerd aan voertuigen die al in productie zijn.

Gezien de snelle technologische ontwikkeling op dit gebied voorziet dit voorstel in de mogelijkheid dat alternatieve maatregelen worden ontwikkeld voor de eisen die in het voorstel zijn vastgelegd. Vóór 1 juli 2004 zal derhalve een onderzoek worden verricht naar de haalbaarheid van de voorgestelde technische voorschriften voor de tests en met name van andere maatregelen die ten minste evenveel bescherming zouden kunnen bieden als de voorgestelde maatregelen. Mocht uit het haalbaarheidsonderzoek blijken dat de alternatieve maatregelen ten minste evenveel bescherming bieden, zal de Commissie relevante voorstellen doen om deze richtlijn te wijzigen.

Behalve de maatregelen om het ontwerp van de voertuigfronten te verbeteren, hebben de federaties van autoproducenten zich er ook toe verbonden de volgende actieve en passieve veiligheidsmaatregelen te nemen met het oog op een betere bescherming van voetgangers en andere weggebruikers:

- alle nieuwe motorvoertuigen vanaf 1 juli 2004 met een antiblokkeerremstelsel (ABS) uit te rusten;
- geleidelijk aan elementen van informatie- en communicatietechnologie (ICT-elementen) in te voeren om de actieve veiligheid te verbeteren;

- alle nieuwe motorvoertuigen vanaf 1 oktober 2003 met dagrijlicht (DRL) uit te rusten;
- geen starre koeienvangers als standaarduitrusting op nieuwe motorvoertuigen te monteren en deze ook niet als aparte onderdelen te verkopen.

Wat de invoering van DRL betreft heeft de Commissie, na raadpleging van de Raad en het Europees Parlement en gezien de bestaande verschillen tussen de nationale wetten over het gebruik van DRL, besloten de invoering ervan door de industrie niet aan te bevelen zolang er op communautair niveau geen geharmoniseerde benadering bestaat over het gebruik ervan.

Wat het verbod op starre koeienvangers betreft, is de Commissie, met inachtneming van het standpunt van de Raad en het Europees Parlement dat wetgeving niet alleen van toepassing zou zijn op de producenten van originele onderdelen, maar ook op de vrije aftermarket, voornemens een richtlijn met een testprocedure voor alle in de handel gebrachte koeienvangers en soortgelijke constructies voor te stellen.

De extra maatregelen (waaronder ABS en ICT-elementen) worden momenteel uitgevoerd en worden afzonderlijk gecontroleerd.

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

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 Commissie¹,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Teneinde het aantal slachtoffers van verkeersongevallen in de Gemeenschap te verminderen, is het noodzakelijk maatregelen in te voeren om de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers tegen letsel bij een botsing met de voorzijde van motorvoertuigen te verbeteren.
- (2) 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 voetgangerbescherming moeten worden geharmoniseerd om te vermijden dat de lidstaten verschillende voorschriften hanteren en om de behoorlijke werking van de interne markt te waarborgen.
- (3) De doelstellingen inzake de bescherming van voetgangers kunnen met actieve of passieve veiligheidsmaatregelen worden bereikt. De desbetreffende aanbevelingen van het European Enhanced Vehicle-safety Committee (EEVC) van juni 1999 worden over het algemeen aanvaard. In deze aanbevelingen worden prestatie-eisen voor de frontconstructies van bepaalde categorieën motorvoertuigen voorgesteld om de agressiviteit ervan te verminderen. Deze richtlijn presenteert tests en grenswaarden die op de aanbevelingen van het EEVC zijn gebaseerd.
- (4) Gezien de snelle technologische ontwikkeling op dit gebied kunnen door de industrie alternatieve maatregelen, met inbegrip van actieve veiligheidsmaatregelen, worden voorgesteld die ten minste evenveel effect sorteren als de eisen van deze richtlijn en

¹ PB C van , blz. .

² PB C van , blz. .

die vóór 1 juli 2004 op hun haalbaarheid zullen worden onderzocht. De invoering van alternatieve maatregelen die ten minste evenveel bescherming bieden, zou impliceren dat deze richtlijn moet worden gewijzigd.

- (5) Gezien het continue onderzoek en de aanhoudende technische vooruitgang op het gebied van voetgangerbescherming is het aangewezen om op dit gebied een zekere flexibiliteit te hanteren. Vandaar dat deze richtlijn de fundamentele bepalingen inzake voetgangerbescherming vaststelt in de vorm van tests die nieuwe voertuigtypes en nieuwe voertuigen moeten doorstaan. De technische voorschriften voor de uitvoering van deze tests zullen bij beschikking van de Commissie worden vastgesteld.
- (6) De federaties die de Europese, Japanse en Koreaanse autoproducenten vertegenwoordigen, hebben verbintenissen aangegaan om de aanbevelingen van het EEVC met betrekking tot de grenswaarden en tests of de overeengekomen alternatieve maatregelen die ten minste hetzelfde effect sorteren, met ingang van 2010 en een eerste reeks grenswaarden en tests met ingang van 2005 op nieuwe voertuigtypes toe te passen en de eerste reeks tests met ingang van 1 juli 2010 op 80% van alle nieuwe voertuigen, met ingang van 1 juli 2011 op 90% van alle nieuwe voertuigen en met ingang van 31 december 2012 op alle nieuwe voertuigen toe te passen.
- (7) De voorschriften in deze richtlijn zullen ook bijdragen tot de vaststelling van een hoog beschermingsniveau in het kader van de internationale harmonisatie van de wetgeving op dit gebied sinds de in 1998 gesloten Overeenkomst van de VN/ECE betreffende de vaststelling van mondiale technische reglementen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken en onderdelen die kunnen worden aangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen.
- (8) Deze richtlijn is een van de bijzondere richtlijnen die moet worden nageleefd om te voldoen aan de eisen van de EG-typegoedkeuringsprocedure die is vastgesteld bij Richtlijn 70/156/EEG van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2001/116/EG van de Commissie³.
- (9) Richtlijn 70/156/EEG moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Deze richtlijn is van toepassing op het frontoppervlak van voertuigen. Onder "voertuig" wordt in deze richtlijn verstaan ieder motorvoertuig volgens de definitie in artikel 2 van en bijlage II bij Richtlijn 70/156/EEG, van categorie M₁, met een toelaatbare totale massa van niet meer dan 2,5 ton, en van categorie N₁ dat van een voertuig van categorie M₁ is afgeleid, met een toelaatbare totale massa van niet meer dan 2,5 ton.

³ PB L 18 van 21.1.2002, blz. 1.

2. Deze richtlijn heeft ten doel de verwondingen bij voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers die door het frontoppervlak van de in lid 1 gedefinieerde voertuigen worden geraakt, te beperken.

Artikel 2

1. Met ingang van 1 januari 2004 is het de lidstaten, om redenen die verband houden met de bescherming van voetgangers, niet toegestaan:

- voor een type motorvoertuig de EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring te weigeren,
- noch de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van voertuigen te verbieden,

mits de voertuigen voldoen aan de technische voorschriften van punt 3.1 of 3.2 van bijlage I.

2. Met ingang van 1 oktober 2005 verlenen de lidstaten niet langer:

- de EG-typegoedkeuring of
- de nationale typegoedkeuring,

behalve wanneer een beroep wordt gedaan op artikel 8, lid 2, van Richtlijn 70/156/EEG, voor een type voertuig om redenen die verband houden met de bescherming van voetgangers, indien niet is voldaan aan de technische voorschriften van punt 3.1 of 3.2 van bijlage I.

3. Lid 2 is niet van toepassing op voertuigen die, wat hun essentiële aspecten van carrosseriebouw en ontwerp vóór de A-stijlen betreft, niet verschillen van voertuigtypes waarvoor vóór 1 oktober 2005 EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring is verleend en die nog niet overeenkomstig deze richtlijn zijn goedgekeurd.

4. Met ingang van 1 september 2010 verlenen de lidstaten niet langer:

- de EG-typegoedkeuring of
- de nationale typegoedkeuring,

behalve wanneer een beroep wordt gedaan op artikel 8, lid 2, van Richtlijn 70/156/EEG, voor een type voertuig om redenen die verband houden met de bescherming van voetgangers, indien niet is voldaan aan de technische voorschriften van punt 3.2 van bijlage I bij deze richtlijn.

5. Met ingang van 31 december 2012:

- beschouwen de lidstaten certificaten van overeenstemming waarvan nieuwe voertuigen overeenkomstig de bepalingen van Richtlijn 70/156/EEG vergezeld gaan, als niet langer geldig voor de doeleinden van artikel 7, lid 1, van die richtlijn, en

- weigeren de lidstaten de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen van nieuwe voertuigen waarvoor geen certificaat van overeenstemming overeenkomstig Richtlijn 70/156/EEG is afgegeven,

om redenen die verband houden met de bescherming van voetgangers, indien niet is voldaan aan de technische voorschriften van punt 3.1 of 3.2 van bijlage I.

6. Vijf jaar na de datum vermeld in artikel 2, lid 4:

- beschouwen de lidstaten certificaten van overeenstemming waarvan nieuwe voertuigen overeenkomstig de bepalingen van Richtlijn 70/156/EEG vergezeld gaan, als niet langer geldig voor de doeleinden van artikel 7, lid 1, van die richtlijn, en
- weigeren de lidstaten de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen van nieuwe voertuigen waarvoor geen certificaat van overeenstemming overeenkomstig Richtlijn 70/156/EEG is afgegeven,

om redenen die verband houden met de bescherming van voetgangers, indien niet is voldaan aan de technische voorschriften van punt 3.2 van bijlage I.

Artikel 3

Met inachtneming van het bepaalde in artikel 2 zien de lidstaten erop toe dat de in punt 3.1 of 3.2 van bijlage I vastgestelde tests worden uitgevoerd overeenkomstig de technische voorschriften die de Commissie bij beschikking zal specificeren.

Artikel 4

De goedkeuringsinstanties van elke lidstaat sturen de Commissie maandelijks een exemplaar van het typegoedkeuringsformulier volgens het model in aanhangsel 2 van bijlage II toe voor elk voertuig dat zij in die maand overeenkomstig deze richtlijn hebben goedgekeurd.

Artikel 5

1. Op basis van door de goedkeuringsinstanties en de betrokken partijen verstrekte relevante informatie en van onafhankelijke studies controleert de Commissie de vooruitgang die door de industrie op het gebied van voetgangerbescherming is gemaakt en voert zij vóór 1 juli 2004 een onderzoek uit naar de haalbaarheid van de voorschriften in bijlage I, punt 3.2, en met name van andere maatregelen die ten minste evenveel bescherming bieden.
2. De Commissie brengt aan de Raad en het Europees Parlement geregeld verslag uit over de resultaten van de in lid 1 bedoelde controle.

Artikel 6

Richtlijn 70/156/EEG wordt als volgt gewijzigd:

1. In bijlage I worden de punten 9.[23] en 9.[23].1 ingevoegd:

‘9.[23] Bescherming van voetgangers

9.[23].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 het frontgedeelte van het voertuig (binnen- en buitenkant). Deze beschrijving dient in voorkomend geval nadere gegevens te bevatten over elk geïnstalleerd systeem voor actieve bescherming.’

2. In bijlage III, sectie A, worden de punten 9.[23] en 9.[23].1 ingevoegd:

‘9.[23] Bescherming van voetgangers

9.[23].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 het frontgedeelte van het voertuig (binnen- en buitenkant). Deze beschrijving dient in voorkomend geval nadere gegevens te bevatten over elk geïnstalleerd systeem voor actieve bescherming.’

3. In bijlage IV, deel I, wordt nummer [58] met voetnoten toegevoegd als volgt:

Onderwerp	Richtlijn	Publicatieblad	Van toepassing op										
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
[58] Bescherming van voetgangers	[.../.../EG]	L .. van ..., blz. ..	X ⁽⁶⁾	-	-	X ^(6,7)	-	-					

(6) met een toelaatbare totale massa van niet meer dan 2,5 ton.

(7) afgeleid van voertuigen van categorie M₁.”

4. In bijlage XI, aanhangsel 1, wordt nummer [58] toegevoegd als volgt:

Nr.	Onderwerp	Richtlijn	M ₁ ≤ 2 500 (¹) kg	M ₁ > 2 500 (¹) kg	M ₂	M ₃
[58]	Bescherming van voetgangers	[.../.../EG]	X	-	-	-

5. In bijlage XI, aanhangsel 2, wordt nummer [58] toegevoegd als volgt:

Nr.	Onderwerp	Richtlijn	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
[58]	Bescherming van voetgangers	[.../.../EG]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

6. In bijlage XI, aanhangsel 3, wordt nummer [58] toegevoegd als volgt:

Nr.	Onderwerp	Richtlijn	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
[58]	Bescherming van voetgangers	[...../.../EG]	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Artikel 7

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 31 december 2003 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Zij passen deze bepalingen met ingang van 1 januari 2004 toe.

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

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

Artikel 8

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

Artikel 9

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter

BIJLAGE I

TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN

1. TOEPASSINGSGEBIED

Deze richtlijn is van toepassing op het frontoppervlak van voertuigen. Onder “voertuig” wordt in deze richtlijn verstaan ieder motorvoertuig volgens de definitie in artikel 2 van en bijlage II bij Richtlijn 70/156/EEG, van categorie M₁, met een toelaatbare totale massa van niet meer dan 2,5 ton, en van categorie N₁ dat van een voertuig van categorie M₁ is afgeleid, met een toelaatbare totale massa van niet meer dan 2,5 ton.

2. DEFINITIES

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

- 2.1. ‘**A-stijl**’: de voorste en buitenste daksteun, vanaf het chassis tot het dak van het voertuig.
- 2.2. ‘**Bumper**’: het onderste deel van de frontconstructie aan de buitenkant van een voertuig. Hieronder worden alle constructies begrepen die bedoeld zijn om een voertuig te beschermen wanneer het betrokken raakt bij een frontale botsing bij lage snelheid met een ander voertuig, alsmede eventuele toebehoren bij deze constructie.
- 2.3. ‘**Voorkant motorkap**’: de bovenkant van de frontconstructie aan de buitenzijde inclusief de motorkap en spatschermen, de bovenkant en zijkanten van de koplichtomkasting en eventuele andere toebehoren.
- 2.4. ‘**Bovenkant motorkap**’: de buitenconstructie die het bovenoppervlak omvat van alle buitenconstructies met uitzondering van de voorruit, de A-stijlen en de constructies achter de A-stijlen. De bovenkant motorkap omvat dan ook, maar is niet beperkt tot, de motorkap, spatschermen, schutbord, ruitenwischeras en de onderzijde van de voorruitlijst. ‘**Prestatiecriterium voor het hoofd (HPC)**’ is een berekening, over een gespecificeerde tijdsperiode, van de maximale, tijdens de botsing ondergane resulterende versnelling.
- 2.5. ‘**Voorruit**’: de voorste beglazing van het voertuig, die aan alle relevante eisen van bijlage I bij Richtlijn 77/649/EEG voldoet.
- 2.6. ‘**Voertuigtype**’: een categorie voertuigen 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 ordening van de samenstellende delen (aan de binnen- of buitenkant),
voorzover deze kunnen worden geacht een negatief effect te hebben op de resultaten van de in deze richtlijn voorgeschreven botsproeven.

3. TESTVOORSCHRIFTEN

3.1. De volgende tests moeten worden uitgevoerd; de in de punten 3.1.3 en 3.1.4 gespecificeerde grenswaarden zijn echter alleen voor controledoeleinden vereist.

3.1.1. Been-botslichaam tegen bumper:

Eén van de volgende twee been-botslichaamtests moet worden uitgevoerd:

3.1.1.1 **Onderbeen-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°, de maximale dynamische knieafschuiving niet groter dan 6,0 mm en de aan de bovenkant van het scheenbeen gemeten versnelling niet hoger dan 200 g.

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

3.1.2. **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 mag niet hoger zijn dan 1000 over 2/3 van het testoppervlak van de motorkap en 2000 voor het resterende 1/3 van het testoppervlak.

3.1.3. **Bovenbeen-botslichaam tegen voorkant motorkap:** De test wordt uitgevoerd met een botssnelheid tot 40 km/h. De ogenblikkelijke som van de botskrachten in relatie tot de tijd mag niet hoger 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.

3.1.4. **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 moet worden geregistreerd en vergeleken met de potentiële richtwaarde 1000.

3.2. De volgende tests moeten worden uitgevoerd:

3.2.1. Been-botslichaam tegen bumper:

Eén van de volgende twee been-botslichaamtests moet worden uitgevoerd:

3.2.1.1 **Onderbeen-botslichaam tegen bumper:** De 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.

- 3.2.1.2 **Bovenbeen-botslichaam tegen bumper:** De test wordt uitgevoerd met een botssnelheid van 40 km/h. De ogenblikkelijke som van de 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.
- 3.2.2. **Kinderhoofd-botslichaam tegen bovenkant motorkap:** De test wordt uitgevoerd met een botssnelheid van 40 km/h en een botslichaam van 2,5 kg. Het HPC-criterium mag niet hoger zijn dan 1000 voor het volledige testoppervlak van de motorkap.
- 3.2.3 **Bovenbeen-botslichaam tegen voorkant motorkap:** De test wordt uitgevoerd met een botssnelheid van 40 km/h. De ogenblikkelijke som van de 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.
- 3.2.4 **Botslichaam in de vorm van het hoofd van een volwassene tegen bovenkant motorkap:** De test wordt uitgevoerd met een botssnelheid van 40 km/h en een botslichaam van 4,8 kg. Het HPC-criterium mag niet hoger zijn dan 1000 voor het volledige testoppervlak van de motorkap.

BIJLAGE II

BESTUURSRECHTELIJKE BEPALINGEN INZAKE DE TYPEGOEDKEURING

1. AANVRAAG OM EG-TYPEGOEDKEURING

- 1.1 Krachtens artikel 3, lid 4, van Richtlijn 70/156/EEG moet de aanvraag om EG-typegoedkeuring van een type voertuig met betrekking tot de voetgangerbescherming worden ingediend door de fabrikant van het voertuig.
- 1.2 In aanhangsel 1 wordt een model van het inlichtingenformulier gegeven.
- 1.3 Aan de met de typegoedkeuringstests belaste technische dienst moet een voor het goed te keuren voertuigtype representatief voertuig ter beschikking worden gesteld.

2. EG-TYPEGOEDKEURING

- 2.1 Indien de in bijlage I bedoelde tests overeenkomstig de daarin vastgestelde specificaties en de in artikel 3 bedoelde technische voorschriften worden uitgevoerd, wordt de EG-typegoedkeuring verleend overeenkomstig artikel 4, lid 3, en, indien van toepassing artikel 4, lid 4, van Richtlijn 70/156/EEG.
- 2.2 In aanhangsel 2 wordt een model van het EG-typegoedkeuringsformulier gegeven.
- 2.3 Er wordt een goedkeuringsnummer overeenkomstig bijlage VII van Richtlijn 70/156/EEG voor elk goedgekeurd type voertuig toegekend. Een lidstaat kent een nummer slechts aan één type voertuig toe.
- 2.4 Wanneer wordt nagegaan of aan de testprocedures is voldaan, moeten in geval van twijfel alle door de fabrikant verstrekte gegevens en testresultaten waarmee bij de validering van de door de keuringsinstantie uitgevoerde goedkeuringstest rekening kan worden gehouden, in aanmerking worden genomen.

3. WIJZIGING VAN HET TYPE EN VAN DE GOEDKEURINGEN

- 3.1 In geval van een wijziging van het voertuig die van invloed is op de algemene vorm van de frontconstructie van het voertuig en die naar het oordeel van de technische dienst een significant effect heeft op de testresultaten, moet de test worden herhaald.
- 3.2 Bij wijziging van een overeenkomstig deze richtlijn goedgekeurd type voertuig zijn de bepalingen van artikel 5 van Richtlijn 70/156/EEG van toepassing.

4. OVEREENSTEMMING VAN DE PRODUCTIE

- 4.1 Maatregelen om de overeenstemming van de productie te waarborgen, worden genomen overeenkomstig de bepalingen van artikel 10 van Richtlijn 70/156/EEG.

Aanhangsel 1 bij bijlage II

Inlichtingenformulier nr.

overeenkomstig bijlage I van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad

betreffende de EG-typegoedkeuring van een voertuig met betrekking tot de

bescherming van voetgangers

De volgende informatie moet, indien van toepassing, in drievoud worden overgelegd en van een inhoudsopgave zijn voorzien. Alle tekeningen moeten op de juiste schaal en in voldoende detail in A4-formaat of als vouwblad in A4-formaat worden overgelegd. 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 daarvan 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 het assemblagebedrijf of de assemblagebedrijven:

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 Aard van de carrosserie:

9.2 Materialen en bouwwijze:

9.[23] Bescherming van voetgangers

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 het frontgedeelte van het voertuig (binnen- en buitenkant). Deze beschrijving dient in voorkomend geval nadere gegevens te bevatten over elk geïnstalleerd systeem voor actieve bescherming.

Aanhangsel 2 bij bijlage II

MODEL

(maximumformaat: A4 (210 x 297 mm))

EG-TYPEGOEDKEURINGSFORMULIER

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 voertuig met betrekking tot Richtlijn .../.../EEG, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn .../.../EG

Typegoedkeuringsnummer

Reden voor uitbreiding

DEEL I

- 0.1 Merk (handelsnaam van fabrikant):
- 0.2 Type:
- 0.2.1 Handelsnaam (indien voorhanden):
- 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 Naam en adres van het assemblagebedrijf of de assemblagebedrijven:

⁽¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

DEEL II

- 1 Aanvullende informatie (indien van toepassing) (zie addendum)
- 2 Technische dienst die met de uitvoering van de tests is belast:
- 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 keuringsinstantie is ingediend.

Addendum

bij EG-typegoedkeuringsformulier nr.

betreffende de typegoedkeuring van een voertuig met betrekking tot

Richtlijn ... / ... /EG.

- 1 Aanvullende informatie
 - 1.1 Korte beschrijving van het voertuigtype met betrekking tot de constructie, afmetingen, contouren en samenstellende materialen:.....
 - 1.2 Plaats van de motor: voor / achter / midden⁽¹⁾
 - 1.3 Aandrijving: voorwielaandrijving / achterwielaandrijving⁽¹⁾
 - 1.4 Massa van het voor de test ter beschikking gestelde voertuig
Vooras:
 - Achteras:
 - Totaal:

⁽¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

1.5 Testresultaten overeenkomstig punt 3.1/3.2¹ van bijlage I:

1.5.1. Tests van bijlage I, punt 3.1

Test	Geregistreerde waarde		Goed/onvoldoende ⁽²⁾
Onderbeen-botslichaam tegen bumper (indien uitgevoerd)	Buigingshoek	graden	
	Afschuiving	mm	
	Versnelling ter hoogte van het scheenbeen	g	
Bovenbeen-botslichaam tegen voorkant motorkap	Som van de botskrachten	kN	___ ⁽³⁾
	Buigmoment	Nm	___ ⁽³⁾
Bovenbeen-botslichaam tegen bumper (indien uitgevoerd)	Som van de botskrachten	kN	
	Buigmoment	Nm	
Botslichaam in de vorm van het hoofd van een kind/kleine volwassene (3,5 kg) tegen bovenkant motorkap	HPC-waarden in zone A (ten minste 12 waarden)		
	HPC-waarden in zone B (ten minste 6 waarden)		
Botslichaam in de vorm van het hoofd van een volwassene (4,8 kg) tegen voorruit	HPC-waarden (ten minste 5 waarden)		___ ⁽³⁾

⁽²⁾ Overeenkomstig de waarden die zijn gespecificeerd in bijlage I, punt 3.1, van Richtlijn .../EG betreffende de bescherming van voetgangers.

⁽³⁾ Alleen voor controledoelinden

1.5.2. Tests van bijlage I, punt 3.2

Test	Geregistreerde waarde		Goed/onvoldoende ⁽⁴⁾
Onderbeen-botslichaam tegen bumper (indien uitgevoerd)	Buigingshoek	graden	
	Afschuiving	mm	
	Versnelling ter hoogte van het scheenbeen	g	
Bovenbeen-botslichaam tegen voorkant motorkap	Som van de botskrachten	kN	
	Buigmoment	Nm	
Bovenbeen-botslichaam tegen bumper (indien uitgevoerd)	Som van de botskrachten	kN	
	Buigmoment	Nm	
Kinderhoofd-botslichaam (2,5 kg) tegen bovenkant motorkap	HPC-waarden (ten minste 9 waarden)		
Botslichaam in de vorm van het hoofd van een volwassene (4,8 kg) tegen bovenkant motorkap	HPC-waarden (ten minste 9 waarden)		

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

.....

⁽⁴⁾ Overeenkomstig de waarden die zijn gespecificeerd in bijlage I, punt 3.2, van Richtlijn .../EG betreffende de bescherming van voetgangers

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 de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers bij een botsing met een motorvoertuig en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG.

REFERENTIENUMMER VAN HET DOCUMENT

ENTR/2002/1610

VOORSTEL

1. Waarom is, gelet op het subsidiariteitsbeginsel, 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. Het doel van dit voorstel is voorschriften voor de bouw van motorvoertuigen vast te leggen 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 bouw van 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

2. Waarop is het voorstel van invloed?

Aangezien het voorstel het ontwerp van de frontconstructie van motorvoertuigen betreft, zal het voornamelijk van invloed zijn op autoproducenten die voertuigen in grote hoeveelheden produceren. Momenteel valt geen van de betrokken marktdeelnemers onder de categorie kleine of middelgrote ondernemingen.

3. Wat moeten de bedrijven doen om aan de voorgestelde wetgeving te voldoen?

Om aan het voorstel te voldoen, zullen de voertuigen een aantal tests moeten ondergaan met betrekking tot hun frontconstructie. In een eerste fase, die in 2005 ingaat, zullen twee tests worden vereist. In een tweede fase, met ingang van 2010, zullen vier tests (gebaseerd op de aanbevelingen van het European Enhanced

Vehicle-safety Committee of EEVC en algemeen bekend als de “EECV-tests”) of alternatieve maatregelen die ten minste evenveel bescherming bieden (vast te stellen vóór juli 2004) worden vereist.

4. Welke economische gevolgen zal het voorstel waarschijnlijk hebben?

Hoewel de naleving van de voorgestelde maatregelen significante kosten voor het bedrijfsleven zal impliceren, zullen de voordelen voor de gehele samenleving substantieel zijn. Geraamd wordt dat door “voetgangervriendelijke” voertuigontwerpen 2 000 voetgangers en fietsers die jaarlijks in de EU de dood vinden, het er levend van af zouden brengen¹. Bovendien raken bij botsingen met auto's jaarlijks ongeveer 300 000 voetgangers gewond.

5. 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 bevat geen specifieke maatregelen voor het MKB, aangezien de bepalingen ervan voornamelijk van invloed zijn op grote ondernemingen.

RAADPLEGING

6. Geef een overzicht van de organisaties die over het voorstel zijn geraadpleegd en zet hun standpunten in grote lijnen uiteen.

In haar mededeling van december 2000 heeft de Commissie de mogelijkheid geboden om op basis van een vrijwillige verbintenis van de automobieliindustrie maatregelen in te voeren om het ontwerp van voertuigen met betrekking tot de bescherming van voetgangers te verbeteren. Deze kwestie en de 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 en het Europees bureau van de consumentenverenigingen), waren vertegenwoordigd.

Als gevolg van deze hoorzitting heeft de Commissie met de Europese, Japanse en Koreaanse federaties van autoproducenten onderhandelingen aangeknoopt 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. Het Parlement heeft de Commissie echter gevraagd wetgeving voor te stellen voor die elementen van de verbintenis die verband houden

¹ Volgens de “Study on Cost and Benefits of research into pedestrian protection” van MIRA van 28 april 1998, zie de mededeling van de Commissie over de bescherming van voetgangers van 21 december 2000 - SEC(2000)2283.

met het ontwerp van de frontconstructie van voertuigen. Met dit voorstel wordt dat verzoek ingewilligd.

Inhoudelijk komt dit voorstel overeen met de verbintenis die de Europese, Japanse en Koreaanse autoproducenten in 2001 hebben aangegaan. Het voorstel houdt ook rekening met het standpunt van de consumentenorganisaties, die wetgeving boven een vrijwillige verbintenis op dit gebied prefereerden en gevraagd hadden de “EEVC-tests” als eis in het voorstel op te nemen.