

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zum Schutz von
Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern bei Kollisionen mit
Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG
KOM(2003) 67 endg.; Ratsdok. 6849/03

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 5. März 2003 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 21. Februar 2003 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss wird an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. AE-Nr. 012505.

BEGRÜNDUNG

1. ZWECK DER VORGESCHLAGENEN RICHTLINIE

Jedes Jahr kommen in der Gemeinschaft 8 000 Fußgänger und Radfahrer bei Verkehrsunfällen ums Leben, weitere 300 000 werden verletzt. Ziel dieses Richtlinienvorschlags ist es, durch Änderungen an der Gestaltung der Frontpartie von Kraftfahrzeugen die Zahl der im Straßenverkehr getöteten und verletzten Fußgänger zu senken. Der Vorschlag enthält Anforderungen an die Konstruktion von Kraftfahrzeugen, die bewirken sollen, dass Fußgänger und andere ungeschützte Verkehrsteilnehmer bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen weniger schwere Verletzungen erleiden. Die Frontpartie von Kraftfahrzeugen muss so beschaffen sein dass bei Aufprallversuchen bestimmte Grenzwerte nicht überschritten werden.

Die vorgeschlagene Richtlinie gilt für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Da die Konstruktion von Personenkraftwagen im Rahmen des durch die geänderte Richtlinie 70/156/EWG eingeführten Typgenehmigungsverfahrens für vollständige Fahrzeuge geregelt ist, wird der Richtlinienvorschlag Teil dieses Systems.

2. RECHTSGRUNDLAGE

Dieser Vorschlag enthält harmonisierte technische Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des Fußgängerschutzes. Harmonisierte Regelungen sind notwendig, um das Funktionieren des Binnenmarktes in diesem Bereich zu gewährleisten. Rechtsgrundlage des Vorschlags ist deshalb Artikel 95 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft.

3. REGULIERUNGSKONZEPT

Im Jahr 2001 führte die Kommission erfolgreich Verhandlungen mit den Verbänden der europäischen, der japanischen und der koreanischen Automobilhersteller (ACEA, JAMA und KAMA) über eine Selbstverpflichtung der Industrie zur Verbesserung des Fußgängerschutzes durch konstruktive Maßnahmen an den Fahrzeugen. Die Selbstverpflichtung des europäischen Verbandes ACEA gilt auch für in der Gemeinschaft vertriebene US-Fahrzeuge. Die Selbstverpflichtung der Industrie legte die Kommission dem Rat und dem Europäischen Parlament in einer Mitteilung vom 11. Juli 2001¹ zur Stellungnahme vor.

Die Kommission wollte erst nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments und des Rates entscheiden, ob sie die Selbstverpflichtung akzeptiert oder ob sie auf der Grundlage ihres Inhalts einen Rechtsakt vorschlägt.

¹ KOM(2001)389 endgültig.

Nach Gesprächen mit dem Europäischen Parlament² und dem Rat³ beschloss die Kommission im Juni 2002, eine Richtlinie vorzuschlagen, die die wesentlichen Ziele und die grundlegenden technischen Anforderungen festlegt.

Dieser Vorschlag legt die grundlegenden Anforderungen an die fußgängerfreundliche Gestaltung der Frontpartie von Kraftfahrzeugen fest. Sie gelten für alle Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge, die in der Gemeinschaft in Verkehr gebracht werden. Die Anforderungen beruhen auf der Selbstverpflichtung der Industrie und sind als vorgeschriebene Prüfungen und Grenzwerte formuliert und in Anhang I wiedergegeben.

Der Vorschlag gibt den entsprechenden Teilen der Verpflichtung durch die Industrie einen förmlichen Rahmen und führt damit auch zu Rechtssicherheit bei der Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung des Schutzes von Fußgängern bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen. Er führt außerdem dazu, dass die grundlegenden Anforderungen Teil des EG-Typgenehmigungssystems werden und die Behörden der Mitgliedstaaten damit an der Anwendung der Rechtsvorschriften mitwirken. Der Rat und das Europäische Parlament haben beide erklärt, dass sie eine Beteiligung der Typgenehmigungsbehörden an der Durchführung der notwendigen Maßnahmen vorziehen.

Die Erfüllung der vorgeschlagenen grundlegenden Anforderungen wird nach ausführlich beschriebenen Verfahren geprüft, die Gegenstand einer Entscheidung der Kommission sein werden. In der Richtlinie müssen deshalb keine technischen Einzelheiten geregelt werden.

4. INHALT DES VORSCHLAGS

Statistiken zufolge sind an einem erheblichen Teil der Unfälle mit Personenschaden Fußgänger und Radfahrer beteiligt, die durch den Aufprall auf fahrende Fahrzeuge, insbesondere auf die Fahrzeugfront, Verletzungen erleiden. Die meisten Unfälle ereignen sich innerorts. Dabei kann es auch bei niedrigen Geschwindigkeiten zu schweren oder tödlichen Verletzungen kommen. Besonders Kinder sind gefährdet.

Die Schwere von Unfällen mit Fußgängern lässt sich allerdings durch geeignete Konstruktion der Frontstruktur von Kraftfahrzeugen mindern. Zwar sind oberhalb einer bestimmten Geschwindigkeit die Möglichkeiten dafür begrenzt, doch unterhalb von etwa 40 km/h kann die Schwere der Verletzungen von Fußgängern beim Frontalaufprall auf PKW und leichte Nutzfahrzeuge erheblich gemindert werden.

Die in diesem Vorschlag enthaltenen Vorschriften beruhen auf den wissenschaftlichen Erkenntnissen der Arbeitsgruppe 17 des Europäischen Ausschusses für die Verbesserung der Fahrzeugsicherheit (EEVC) und der Gemeinsamen Forschungsstelle der Europäischen Kommission.

Zum Nachweis der Einhaltung der vorgeschlagenen Grenzwerte sind die Kraftfahrzeuge (PKW und leichte Lieferwagen) einer Reihe von Prüfungen zu unterziehen. In einer ersten, im Jahr 2005 beginnenden Phase, müssen neue

² Entschließung vom 13.06.2002.

³ Schlussfolgerungen des Rates (Binnenmarkt) vom 26.11.2001.

Fahrzeugtypen zwei Prüfungen zur Ermittlung des Schutzes gegen Kopf- und Beinverletzungen bestehen. In einer zweiten, im Jahr 2010 beginnenden Phase werden neue Fahrzeugtypen vier Prüfungen mit strengeren Anforderungen unterzogen, zwei Prüfungen betreffend Kopfverletzungen und zwei betreffend Beinverletzungen. Innerhalb von fünf Jahren müssen alle neuen Fahrzeuge diese Testanforderungen erfüllen.

Der Kommission ist bewusst, dass derzeit kaum ein Fahrzeugtyp die vorgeschlagenen technischen Anforderungen in vollem Umfang erfüllen kann. Sie hält es deshalb für angebracht, dass die geplanten Vorschriften erst nach einer angemessenen Übergangsfrist zunächst für neue Fahrzeugtypen und später für alle Fahrzeugtypen gültig werden.

Sicher hätten die Vorschriften zur fußgängerfreundlichen Gestaltung von Fahrzeugen den größten Nutzen, wenn alle Fahrzeuge ihnen entsprächen, doch wird erkannt, dass sie in ihrer derzeitigen Fassung bei schwereren Fahrzeugen (LKW und Busse) wenig Vorteile brächten und wohl auch technisch nicht sinnvoll wären. Deshalb beschränkt sich der Geltungsbereich der Richtlinie auf PKW und von ihnen abgeleitete Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 2,5 t. Da sie den weitaus größten Teil des Fahrzeugbestands ausmachen, haben die vorgeschlagenen Maßnahmen die größte praktisch erzielbare Wirkung hinsichtlich des Schutzes von Fußgängern vor Verletzungen.

Zwar erfordert die Erfüllung der technischen Vorschriften erhebliche Änderungen an der Fahrzeugkonstruktion, doch ist durch Übergangsfristen und Einführung in zwei Stufen dafür gesorgt, dass diese Änderungen an neuen Fahrzeugtypen vorgenommen werden können und nicht in Produktion befindliche Typen kostspielig geändert werden müssen.

In Anbetracht der raschen technischen Entwicklung in diesem Bereich ist die Möglichkeit vorgesehen, für den Fußgängerschutz Alternativen zu den Bestimmungen des Richtlinienvorschlags zu entwickeln. Bis 1. Juli 2004 wird deshalb die Durchführbarkeit der vorgeschlagenen technischen Prüfvorschriften und insbesondere der alternativen Maßnahmen bewertet, von denen angenommen wird, dass sie mindestens die gleiche Schutzwirkung haben. Wird dabei die Gleichwertigkeit der alternativen Maßnahmen festgestellt, ist es angebracht, dass die Kommission eine Änderung dieser Richtlinie vorschlägt.

Neben der fußgängerfreundlichen Gestaltung der Frontpartien von Kraftfahrzeugen haben sich die Hersteller zu den folgenden zusätzlichen Maßnahmen zur Verbesserung der aktiven und der passiven Sicherheit verpflichtet, die auch dem Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern zugute kommen:

- Ab 1. Juli 2004 sollen alle neuen Kraftfahrzeuge mit Antiblockierbremsystemen (ABS) ausgerüstet werden.
- Informations- und kommunikationstechnische Systeme (IKT-Systeme) zur Verbesserung der aktiven Sicherheit sollen nach und nach eingeführt werden.
- Ab 1. Oktober 2003 sollen alle neuen Kraftfahrzeuge mit Tagfahrlicht ausgerüstet werden.

- Starre Frontschutzbügel sollen nicht mehr als werksseitige Ausstattung neuer Kraftfahrzeuge oder als Zubehör angeboten werden.

Nach Konsultation des Rates und des Europäischen Parlaments und in Anbetracht der derzeit unterschiedlichen nationalen Regelungen für die Benutzung des Tagfahrlichts hat die Kommission beschlossen, seine Einführung durch die Industrie erst zu empfehlen, wenn auf Gemeinschaftsebene harmonisierte Vorschriften für seine Benutzung verabschiedet sind.

Nachdem der Rat und das Europäische Parlament in ihrer Stellungnahme die Ansicht vertreten, ein Rechtsakt für ein Verbot starrer Frontschutzbügel müsse für Hersteller von Erstausrüstungs- wie von Nachrüstteilen gelten, beabsichtigt die Kommission, eine Richtlinie vorzuschlagen, die ein Prüfverfahren für alle Frontschutzbügel und Einrichtungen mit ähnlicher Funktion vorschreibt.

Die zusätzlichen Maßnahmen (darunter Einbau von ABS und IKT-Systemen) werden separat durchgeführt und überwacht.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zum Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss²,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Um die Zahl der Verkehrstopfer in der Gemeinschaft zu senken, ist es notwendig, Rechtsvorschriften zu erlassen, die geeignet sind, den Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern vor Verletzungen bei Kollisionen mit den Frontflächen von Kraftfahrzeugen zu verbessern.
- (2) Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet sein muss und in dem ein Gemeinschafts-Typzulassungssystem in Kraft ist. Die technischen Anforderungen für die Typzulassung von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf den Fußgängerschutz sollten harmonisiert werden, um die Annahme von unterschiedlichen Anforderungen in den Mitgliedstaaten zu vermeiden und um das gute Funktionieren des gemeinsamen Marktes zu gewährleisten.
- (3) Fußgängerschutz kann durch aktive oder passive Sicherheitsmaßnahmen erreicht werden. Die entsprechenden Empfehlungen des Europäischen Ausschusses für die Verbesserung der Fahrzeugsicherheit (EEVC) vom Juni 1999 werden allgemein anerkannt. Der EEVC empfiehlt für die Frontpartien bestimmter Fahrzeugklassen Leistungsanforderungen im Hinblick auf die Minderung ihres Verletzungspotenzials. Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Prüfungen und Grenzwerte entsprechen den Empfehlungen des EEVC.
- (4) In Anbetracht des raschen technischen Fortschritts in diesem Bereich sollte es möglich sein, dass die Industrie alternative Konzepte des Fußgängerschutzes, unter anderem

¹ ABl. C , , S. .

² ABl. C , , S. .

Verbesserungen der aktiven Sicherheit, vorschlägt, die den in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen an Wirkung mindestens gleichkommen. Sollte eine bis 1. Juli 2004 vorzunehmende Durchführbarkeitsbewertung die Gleichwertigkeit dieser alternativen Konzepte bestätigen, würde ihre Zulassung eine Änderung dieser Richtlinie erfordern.

- (5) Wegen der laufenden Forschung zum Fußgängerschutz und der technischen Weiterentwicklung erscheint ein gewisses Maß an Flexibilität angebracht. In dieser Richtlinie sind folglich die grundlegenden Anforderungen an den Fußgängerschutz in Form von Prüfungen festgelegt, die neue Fahrzeugtypen bestehen müssen. Die technischen Vorschriften für die Durchführung dieser Prüfungen sollten Gegenstand einer Entscheidung der Kommission sein.
- (6) Die Verbände der europäischen, der japanischen und der koreanischen Automobilindustrie haben sich verpflichtet, bei neuen Fahrzeugtypen hinsichtlich der Grenzwerte und Prüfungen ab dem Jahr 2010 die EEVC-Empfehlungen oder vereinbarte alternative Maßnahmen von mindestens gleicher Wirkung umzusetzen und ab dem Jahr 2005 eine erste Reihe von Grenzwerten und Prüfungen einzuführen. Ab dem 1. Juli 2010 soll die erste Reihe von Prüfungen auf 80 % aller Neufahrzeuge angewandt werden, ab dem 1. Juli 2011 auf 90 % aller Neufahrzeuge und ab dem 31. Dezember 2012 auf alle Neufahrzeuge.
- (7) Die Bestimmungen dieser Richtlinie sollen dazu beitragen, dass im Zuge der internationalen Harmonisierung der Rechtsvorschriften in diesem Bereich, die seit dem Abschluss des UN/ECE-Übereinkommen von 1998 über die Festlegung globaler technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut oder verwendet werden können, im Gang ist, ein hohes Schutzniveau erreicht wird.
- (8) Diese Richtlinie ist eine der Einzelrichtlinien, die im Rahmen des EG-Typgenehmigungsverfahrens beachtet werden müssen, das durch die Richtlinie 70/156/EWG vom 6. Februar 1970 zu Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebslaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/116/EG³ eingeführt wurde.
- (9) Die Richtlinie 70/156/EWG sollte deshalb entsprechend geändert werden -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

1. Diese Richtlinie betrifft die Gestaltung der Frontpartie von Fahrzeugen. Als "Fahrzeug" im Sinne dieser Richtlinie gilt jedes Kraftfahrzeug der Klasse M1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 2,5 Tonnen und jedes von einem Fahrzeug der Klasse M1 abgeleitete Fahrzeug der Klasse N1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 2,5 Tonnen, das der Definition in Artikel 2 und in Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG entspricht.

³ ABl. L 18 vom 21.01.2002, S. 1

2. Ziel dieser Richtlinie ist es, die Schwere der Verletzungen zu mindern, die Fußgänger und andere ungeschützte Verkehrsteilnehmer beim Aufprall auf die Frontflächen der in Absatz 1 genannten Fahrzeuge erleiden.

Artikel 2

1. Vom 1. Januar 2004 an dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen des Fußgängerschutzes

- für einen Fahrzeugtyp weder die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung versagen
- noch die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs untersagen,

wenn der Fahrzeugtyp oder das Fahrzeug den technischen Vorschriften des Anhangs I Nummer 3.1 oder 3.2 entspricht.

2. Vom 1. Oktober 2005 an dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen des Fußgängerschutzes für einen Fahrzeugtyp

- die EG-Typgenehmigung oder
- eine Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung nicht mehr erteilen,

wenn er den technischen Vorschriften von Anhang I Nummer 3.1 oder 3.2 nicht entspricht, es sei denn, Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 70/156/EWG wird geltend gemacht.

3. Absatz 2 gilt nicht für Fahrzeuge, die in den wesentlichen Merkmalen ihres Aufbaus und der Konstruktion ihrer vor den A-Säulen liegenden Teile nicht wesentlich von Fahrzeugtypen abweichen, für die vor dem 1. Oktober 2005 die EG-Typgenehmigung oder eine Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung erteilt wurde und die noch nicht nach dieser Richtlinie genehmigt wurden.

4. Vom 1. September 2010 an dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die den Fußgängerschutz betreffen, für einen Fahrzeugtyp

- die EG-Typgenehmigung oder
- eine Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung nicht mehr erteilen,

wenn er den technischen Vorschriften von Anhang I Nummer 3.1 oder 3.2 nicht entspricht, es sei denn, Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 70/156/EWG wird geltend gemacht.

5. Vom 31. Dezember 2012 an

- betrachten die Mitgliedstaaten die nach der Richtlinie 70/156/EWG ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge aus Gründen des Fußgängerschutzes als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 der genannten Richtlinie und

- untersagen die Mitgliedstaaten aus Gründen des Fußgängerschutzes die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen, die nicht mit einer Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Richtlinie 70/156/EWG versehen sind,

wenn sie den technischen Vorschriften von Anhang I Nummer 3.1 oder 3.2 nicht entsprechen.

6. Von dem Tage an, der 5 Jahre nach dem in Artikel 2 Absatz 4 genannten Datum liegt,

- betrachten die Mitgliedstaaten die nach der Richtlinie 70/156/EWG ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge aus Gründen des Fußgängerschutzes als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 der genannten Richtlinie und
- untersagen die Mitgliedstaaten aus Gründen des Fußgängerschutzes die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen, die nicht mit einer Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Richtlinie 70/156/EWG versehen sind,

wenn sie den technischen Vorschriften von Anhang I Nummer 3.2 nicht entsprechen.

Artikel 3

Nach Maßgabe der Bestimmungen von Artikel 2 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die in Anhang I Nummer 3.1 oder 3.2 genannten Prüfungen entsprechend den technischen Vorschriften durchgeführt werden, die die Kommission in einer gesonderten Entscheidung erlässt.

Artikel 4

Die Genehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission monatlich die Typgenehmigungsbögen nach Anhang II Anlage 2 für die Fahrzeuge, die sie in dem jeweiligen Monat nach dieser Richtlinie typgenehmigt haben.

Artikel 5

1. Auf der Grundlage der Information, die sie von den Genehmigungsbehörden und interessierten Stellen erhalten und Studien unabhängiger Stellen entnommen hat, überwacht die Kommission die Fortschritte der Industrie beim Fußgängerschutz; sie wird bis 1. Juli 2004 eine Durchführbarkeitsbewertung hinsichtlich den Vorschriften von Anhang I Nummer 3.2, sowie insbesondere möglicher alternativer technischer Maßnahmen mit mindestens gleicher Schutzwirkung, durchführen.
2. Die Kommission berichtet dem Rat und dem europäischen Parlament regelmäßig über die Ergebnisse der in Absatz 1 genannten Überwachung.

6. In Anhang XI Anlage 3 wird folgende neue Nummer [58] eingefügt:

Nr.	Genehmigungsgegenstand	Richtlinie Nr.	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
"[58]	Fußgängerschutz	[...../.../EG]"									

Artikel 7

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens bis zum 31. Dezember 2003 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem 1. Januar 2004 an.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Vorschriften mit, die sie in dem unter diese Richtlinie geregelten Bereich erlassen.

Artikel 8

Diese Richtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 9

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG

ANHANG I

TECHNISCHE VORSCHRIFTEN

1. GELTUNGSBEREICH

Diese Richtlinie betrifft die Gestaltung der Frontpartie von Fahrzeugen. Als Fahrzeug im Sinne dieser Richtlinie gilt jedes Kraftfahrzeug der Klasse M1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 2,5 Tonnen und jedes von einem Fahrzeug der Klasse M1 abgeleitete Fahrzeug der Klasse N1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 2,5 t, das der Definition in Artikel 2 und in Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG entspricht.2. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Im Sinne dieser Richtlinie ist

- 2.1 'A-Säule' der vordere äußere Holm, der zwischen dem Unterteil der Karosserie und dem Dach verläuft und das Dach trägt.
- 2.2 'Stoßfänger' die äußere Struktur des unteren Teils der Fahrzeugfront. Hierzu gehören alle Bauteile, die das Fahrzeug bei leichten Frontalkollisionen mit anderen Fahrzeugen schützen sollen, sowie alle an daran befestigten Teile.
- 2.3 'Fronthaubenvorderkante' die äußere Struktur des oberen Teils der Fahrzeugfront, einschließlich der Fronthaube und der Kotflügel, der oberen und seitlichen Teile der Scheinwerferverkleidung und sonstiger Anbauteile.
- 2.4 'Fronthaubenseite' die obere Außenfläche der äußeren Strukturen vor der Windschutzscheibe und den A-Säulen. Sie umfasst somit u.a. die Motorhaube, die Kotflügel, die Lufthutzen, die Scheibenwischerwellen und den unteren Rand der Windschutzscheibe. 'HPC (Head Performance Criterion)' ist ein Maß für die Kopfbelastung, ausgedrückt als die beim Aufprall während einer bestimmten Zeitspanne auftretende größte Kopfbeschleunigung.
- 2.5 'Windschutzscheibe' die allen einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 77/649/EWG entsprechende Verglasung der Fahrzeugfront.
- 2.6 'Fahrzeugtyp' eine Gesamtheit von Fahrzeugen, die sich in ihrem vor den A-Säulen liegenden Teil in den wesentlichen Merkmalen
 - Struktur,
 - Hauptabmessungen,
 - Werkstoffe der die Außenflächen bildenden Teile,
 - Anordnung der Komponenten (innen und außen),

nicht so weit unterscheiden, dass die Ergebnisse der in dieser Richtlinie vorgesehenen Aufprallversuche ungünstig beeinflusst werden.

3. PRÜFVORSCHRIFTEN

3.1. Es sind die nachstehend aufgeführten Prüfungen durchzuführen. Die in Nummer 3.1.3. und 3.1.4. genannten Grenzwerte sind lediglich Richtwerte.

3.1.1. Prüfung mit Beinform-Schlagkörper gegen den Stoßfänger:

Eine der beiden folgenden Prüfungen ist durchzuführen:

3.1.1.1 **Unterteil des Schlagkörpers gegen den Stoßfänger:** Die Prüfung wird mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchgeführt. Der größte dynamische Kniebeugewinkel darf höchstens 21,0°, die größte Knie-Scherverschiebung höchstens 6,0 mm, und die am oberen Ende des Schienbeins gemessene Beschleunigung höchstens 200 g betragen.

3.1.1.2 **Oberteil des Schlagkörpers gegen den Stoßfänger:** Die Prüfung wird mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchgeführt. Die Summe der an einem Punkt des Zeitintervalls auftretenden Aufprallkräfte darf höchstens 7,5 kN, das auf den Schlagkörper einwirkende Biegemoment darf höchstens 510 Nm betragen.

3.1.2. **Prüfung mit Schlagkörper Kinderkopfform/kleine Erwachsenenkopfform gegen die Fronthaubenoberseite:** Die Prüfung wird mit einem 3,5 kg schweren Schlagkörper und einer Aufprallgeschwindigkeit von 35 km/h durchgeführt. Der HPC-Wert darf auf zwei Dritteln der Fronthauben-Prüffläche 1000 und auf dem verbleibenden Drittel 2000 nicht überschreiten.

3.1.3. **Prüfung mit Oberteil des Beinform-Schlagkörpers gegen die Fronthaubenvorderkante:** Die Prüfung wird mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchgeführt. Die Summe der an einem Punkt des Zeitintervalls auftretenden Aufprallkräfte sollte höchstens 5,0 kN betragen, das auf den Schlagkörper einwirkende Biegemoment ist aufzuzeichnen und mit dem Richtwert 300 Nm zu vergleichen.

3.1.4. **Prüfung mit Erwachsenenkopfform-Schlagkörper gegen die Windschutzscheibe:** Die Prüfung wird mit einem 4,8 kg schweren Schlagkörper und einer Aufprallgeschwindigkeit von 35 km/h durchgeführt. Der HPC-Wert ist aufzuzeichnen und mit dem Richtwert 1000 zu vergleichen.

3.2. Es sind die nachstehend aufgeführten Prüfungen durchzuführen.

3.2.1. Prüfung mit Beinform-Schlagkörper gegen den Stoßfänger:

Eine der beiden folgenden Prüfungen ist durchzuführen:

3.2.1.1 **Unterteil des Schlagkörpers gegen den Stoßfänger:** Die Prüfung wird mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchgeführt. Der größte dynamische Kniebeugewinkel darf höchstens 15,0°, die größte Knie-Scherverschiebung höchstens 6,0 mm, und die am oberen Ende des Schienbeins gemessene Beschleunigung höchstens 150 g betragen.

3.2.1.2 **Oberteil des Schlagkörpers gegen den Stoßfänger:** Die Prüfung wird mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchgeführt. Die Summe der an einem Punkt

des Zeitintervalls auftretenden Aufprallkräfte darf höchstens 5,0 kN, das auf den Schlagkörper einwirkende Biegemoment darf höchstens 300 Nm betragen.

- 3.2.2. **Prüfung mit Kinderkopfform-Schlagkörper gegen die Fronthaubenseite:** Die Prüfung wird mit einem 2,5 kg schweren Schlagkörper und einer Aufprallgeschwindigkeit von 35 km/h durchgeführt. Der HPC-Wert darf auf der gesamten Fronthauben-Prüffläche 1000 nicht überschreiten.
- 3.2.3 **Prüfung mit Oberteil des Beinform-Schlagkörpers gegen die Fronthaubenvorderkante:** Die Prüfung wird mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchgeführt. Die Summe der an einem Punkt des Zeitintervalls auftretenden Aufprallkräfte darf höchstens 5,0 kN, das auf den Schlagkörper einwirkende Biegemoment höchstens 300 Nm betragen.
- 3.2.4 **Prüfung mit Erwachsenenkopfform-Schlagkörper gegen die Fronthaubenseite:** Die Prüfung wird mit einem 4,8 kg schweren Schlagkörper und einer Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchgeführt. Der HPC-Wert darf auf der gesamten Fronthauben-Prüffläche 1000 nicht überschreiten.

ANHANG II

VERWALTUNGSVORSCHRIFTEN FÜR DIE TYPGENEHMIGUNG

1. ANTRAG AUF ERTEILUNG DER EG-TYPGENEHMIGUNG

- 1.1 Der Antrag auf Erteilung der EG-Typgenehmigung gemäß Artikel 3 Absatz 4 Richtlinie 70/156/EWG für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich des Fußgängerschutzes ist vom Hersteller zu stellen.
- 1.2 Ein Muster des Beschreibungsbogens ist in Anlage 1 wiedergegeben.
- 1.3 Dem für die Durchführung der Typgenehmigungsprüfungen zuständigen technischen Dienst ist ein Fahrzeug vorzuführen, das für den zu genehmigenden Fahrzeugtyp repräsentativ ist.

2. ERTEILUNG DER EG-TYPGENEHMIGUNG

- 2.1 Die EG-Typgenehmigung wird nach Artikel 4 Absatz 3 und gegebenenfalls nach Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie 70/156/EWG erteilt, wenn die in Anhang I genannten Prüfungen nach den dort genannten Bestimmungen und nach den in Artikel 3 genannten technischen Vorschriften durchgeführt wurden.
- 2.2 Ein Muster der EG-Typgenehmigung ist in Anlage 2 wiedergegeben.
- 2.3 Jedem genehmigten Fahrzeugtyp wird nach Anhang VII der Richtlinie 70/156/EWG eine Typgenehmigungsnummer zugeteilt. Ein Mitgliedstaat darf die gleiche Nummer keinem anderen Fahrzeugtyp zuteilen.
- 2.4 Bei der Prüfung des Fahrzeugs auf Übereinstimmung mit dieser Richtlinie werden im Zweifelsfall die vom Hersteller zur Verfügung gestellten Daten oder Prüfergebnisse zur Validierung der von der Genehmigungsbehörde durchgeführten Prüfungen herangezogen.

3. VERÄNDERUNG DES TYP UND ÄNDERUNG DER TYPGENEHMIGUNG

- 3.1 Bei Veränderungen am Fahrzeug, die die allgemeine Struktur der Frontfläche des Fahrzeugs betreffen und nach Ansicht der Behörde einen merklichen Einfluss auf die Prüfungsergebnisse haben können, muss die Prüfung wiederholt werden.
- 3.2 Bei Veränderung eines nach dieser Richtlinie genehmigten Fahrzeugtyps gelten die Bestimmungen von Artikel 5 der Richtlinie 70/156/EWG.

4. ÜBEREINSTIMMUNG DER PRODUKTION

- 4.1 Maßnahmen zur Gewährleistung der Übereinstimmung der Produktion sind nach Artikel 10 der Richtlinie 70/156/EWG zu treffen.

Anlage 1 zu Anhang II

Beschreibungsbogen Nr.

nach Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG des Rates

zum Antrag auf EG-Typgenehmigung für ein Fahrzeug hinsichtlich des

Fußgängerschutzes

Die nachstehenden Angaben sind, soweit sie in Frage kommen, zusammen mit einem Verzeichnis der beiliegenden Unterlagen in dreifacher Ausfertigung einzureichen. Beigefügte Zeichnungen müssen in geeignetem Maßstab gehalten und ausreichend detailliert sein und das Format A4 haben oder auf das Format A4 gefaltet sein. Beigefügte Fotografien müssen genügend Einzelheiten erkennen lassen.

Sind Funktionen der Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten elektronisch gesteuert, so sind Angaben zu den Leistungsmerkmalen der elektronischen Steuerungen zu machen.

0 ALLGEMEINES

0.1 Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers):

0.2 Typ und allgemeine Handelsbezeichnung(en):.....

0.3 Kennzeichen zur Typidentifizierung, sofern am Fahrzeug vorhanden:.....

0.3.1 Anbringungsstelle dieser Kennzeichen:.....

0.4 Fahrzeugklasse:.....

0.5 Name und Anschrift des Herstellers:

0.8 Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):.....

1. ALLGEMEINE BAUMERKMALE DES FAHRZEUGS

1.1 Fotos und/oder Zeichnungen eines repräsentativen Fahrzeugs:

1.6 Lage und Anordnung der Antriebsmaschine:

9. AUFBAU

9.1 Art des Aufbaus:

9.2 Werkstoffe und Bauart:.....

9.[23] Fußgängerschutz

Ausführliche Beschreibung – mit beigefügten Fotos oder Zeichnungen – der Frontteile des Fahrzeugs (außen und innen), ihrer Bauweise, Abmessungen, Bezugslinien und der verwendeten Werkstoffe sowie ausführliche Angaben über ein eventuell vorhandenes aktives Schutzsystem.

Anlage 2 zu Anhang II

MUSTER

(größtes Format: A4 (210 x 297 mm))

EG-TYPGENEHMIGUNGSBOGEN

STEMPEL DER BEHÖRDE

Benachrichtigung über

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

für einen Fahrzeugtyp gemäß der Richtlinie ../.../EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie../.../EWG

Typgenehmigungsnummer

Grund der Erweiterung

ABSCHNITT I

- 0.1 Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers):
- 0.2 Typ und allgemeine Handelsbezeichnung(en):.....
- 0.2.1 Handelsname(n) (falls vorhanden).....
- 0.3 Kennzeichen zur Typidentifizierung, sofern am Fahrzeug vorhanden
- 0.3.1 Anbringungsstelle dieser Kennzeichen:.....
- 0.4 Fahrzeugklasse:.....
- 0.5 Name und Anschrift des Herstellers:
- 0.8 Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):.....

⁽¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

ABSCHNITT II

- 1 Zusätzliche Angaben (siehe Nachtrag)
- 2 Für die Durchführung der Prüfungen zuständiger technischer Dienst:
- 3 Datum des Prüfberichts:.....
- 4 Nummer des Prüfberichts:
- 5 Anmerkungen (siehe Nachtrag)
- 6 Ort:
- 7 Datum:
- 8 Unterschrift:
- 9 Ein Verzeichnis der bei der Genehmigungsbehörde hinterlegten und auf Anfrage erhältlichen Beschreibungsunterlagen ist beigefügt.

Nachtrag

zu dem EG-Typgenehmigungsbogen Nr.....
über die Typgenehmigung eines Fahrzeugstyps
gemäß der Richtlinie ... / ... /EG

- 1 Zusätzliche Angaben
- 1.1 Kurzbeschreibung des Fahrzeugstyps: Aufbau, Abmessungen, Form und Werkstoffe:
.....
- 1.2 Anordnung der Antriebsmaschine: Front/Mitte/Heck¹
- 1.3 Antrieb: Vorder-/Hinterrad ⁽¹⁾
- 1.4 Masse des zur Prüfung vorgeführten Fahrzeugs –
Vorderachse:
- Hinterachse:
- Insgesamt:

⁽¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

1.5 Ergebnisse der Prüfungen nach Anhang I Nummer 3.1/3.2 (Nichtzutreffendes streichen):

1.5.1. Prüfungen nach Anhang I Nummer 3.1

Prüfung	Ermittelter Wert		bestanden/ nicht bestanden ²
Beinform-Schlagkörper- Unterteil gegen Stoßfänger (falls durchgeführt)	Beugewinkel	Grad	
	Scherverschiebung	mm	
	Beschleunigung am Schienbein	g	
Beinform-Schlagkörper- Oberteil gegen Fronthaubenvorderkante	Summe der Stoßkräfte	Kn	___(3)
	Biegemoment	Nm	___(3)
Beinform-Schlagkörper- Oberteil gegen Stoßfänger (falls durchgeführt)	Summe der Stoßkräfte	kN	
	Biegemoment	Nm	
Kinderkopfform- Schlagkörper (3.5 kg) gegen Fronthauben- oberseite	HPC-Werte in Zone A (mindestens 12 Werte)		
	HPC-Werte in Zone B (mindestens 6 Werte)		
Erwachsenenkopfform- Schlagkörper (4.8 kg) gegen Windschutz- scheibe	HPC-Werte (mindestens 5 Werte)		___(3)

(2) Grenzwerte siehe Anhang I Nummer 3.1. der Richtlinie [...] zum Schutz von Fußgängern.
(3) für Überwachungszwecke

1.5.2. Prüfungen nach Anhang I Nummer 3.2

Prüfung	Ermittelter Wert		bestanden/ nicht bestanden ⁽⁴⁾
Beinform-Schlagkörper- Unterteil gegen Stoßfänger (falls durchgeführt)	Beugewinkel	Grad	
	Scherverschiebung	mm	
	Beschleunigung am Schienbein	g	
Beinform-Schlagkörper- Oberteil gegen Fronthaubenvorderkante	Summe der Stoßkräfte	kN	
	Biegemoment	Nm	
Beinform-Schlagkörper- Oberteil gegen Stoßfänger (falls durchgeführt)	Summe der Stoßkräfte	kN	
	Biegemoment	Nm	
Kinderkopfform- Schlagkörper (2.5 kg) gegen Fronthauben- oberseite	HPC-Werte (mindestens 9 Werte)		
Erwachsenenkopfform- Schlagkörper (4.8 kg) gegen Fronthauben- oberseite	HPC-Werte (mindestens 9 Werte)		

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

.....

⁽⁴⁾ Grenzwerte siehe Anhang I Nummer 3.1. der Richtlinie [...] zum Schutz von Fußgängern.

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN

AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS:

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG

DOKUMENTENUMMER:

ENTR/2002/1610

DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT

1. Warum ist ein Rechtsakt der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich notwendig und welche Ziele werden in erster Linie verfolgt?

Statistiken zufolge sind an einem erheblichen Teil der Unfälle mit Personenschaden Fußgänger und Radfahrer beteiligt, die durch den Aufprall auf fahrende Fahrzeuge, insbesondere auf die Fahrzeugfront, Verletzungen erleiden. Mit diesem Richtlinienvorschlag sollen Anforderungen an die Konstruktion der Frontpartie von Kraftfahrzeugen mit dem Ziel festgelegt werden, die Schwere der Verletzungen von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern beim Frontalaufprall zu mindern.

Eine gemeinschaftsweit harmonisierte Regelung in diesem Bereich ist notwendig, um das Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten. Da die vorgeschlagenen Maßnahmen im Wesentlichen die Konstruktion von Personenkraftwagen betreffen, die unter die Rechtsvorschriften des EG-Typgenehmigungssystems fallen, wird die vorgeschlagene Richtlinie ebenfalls Bestandteil dieses Systems.

AUSWIRKUNG AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Wer wird durch den vorgeschlagenen Rechtsakt betroffen sein?

Gegenstand der vorgeschlagenen Richtlinie ist die Konstruktion der Frontpartie von Kraftfahrzeugen. Sie betrifft in erster Linie Unternehmen, die Kraftfahrzeuge in Großserie herstellen. Keines der betroffenen Unternehmen fällt derzeit in die Kategorie der kleinen und mittleren Unternehmen..

3. Was werden die Unternehmen zu tun haben, um dem Rechtsakt nachzukommen?

Um der Richtlinie zu entsprechen, müssen Fahrzeuge eine Reihe von Prüfungen der Fußgängerfreundlichkeit ihrer Frontpartie bestehen. In der ersten Phase, die 2005

beginnt, sind zwei Prüfungen zu bestehen, in der zweiten, die 2010 beginnt, vier Prüfungen. Diese Prüfungen beruhen auf den Empfehlungen des Europäischen Ausschusses für die Verbesserung der Fahrzeugsicherheit EEVC, allgemein bekannt als "EEVC-Prüfungen". Es sind auch alternative Konzepte des Fußgängerschutzes möglich, wenn sie den in der Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen an Wirkung mindestens gleichkommen. Sie sollen bis Juli 2004 festgelegt werden.

4. Welche wirtschaftlichen Folgen wird der vorgeschlagene Rechtsakt voraussichtlich haben?

Zwar muss die Industrie erhebliche Kosten aufwenden, um die Anforderungen der vorgeschlagenen Richtlinie zu erfüllen, doch steht dem ein hoher gesellschaftlicher Nutzen gegenüber. Schätzungen zufolge kann durch Fußgänger freundliche Gestaltung von PKW die Zahl der jährlich im Straßenverkehr der EU getöteten Fußgänger und Radfahrer um bis zu 2000 gesenkt werden.¹ Außerdem werden jährlich ca. 300 000 Fußgänger bei Kollisionen mit Kfz verletzt.

5. Enthält der vorgeschlagene Rechtsakt Bestimmungen, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (etwa reduzierte oder andersartige Anforderungen usw.)?

Der Vorschlag enthält keine besonderen Bestimmungen für KMU, da er im Wesentlichen Großunternehmen betrifft.

ANHÖRUNG

6. Führen Sie die Organisationen auf, die zu dem vorgeschlagenen Rechtsakt konsultiert wurden, und stellen Sie deren wichtigste Auffassungen dar.

In einer Mitteilung vom Dezember 2000 erörterte die Kommission die Möglichkeit einer Selbstverpflichtung der Industrie zur Verbesserung des Fußgängerschutzes durch konstruktive Maßnahmen an den Fahrzeugen. Über diese Selbstverpflichtung und mögliche Maßnahmen wurde in einer Anhörung gesprochen, die die Kommission am 6. Februar 2001 veranstaltete und bei der alle Interessengruppen, u. a. die Automobilindustrie (die Verbände der europäischen, japanischen und koreanischen Hersteller ACEA, JAMA und KAMA), und die Verbraucherseite (Europäischer Verkehrssicherheitsrat) vertreten waren.

Im Anschluss an diese Anhörung verhandelte die Kommission mit den Verbänden der europäischen, japanischen und koreanischen Automobilindustrie über den Inhalt einer Selbstverpflichtung der Hersteller zum Fußgängerschutz. Nachdem Einigung mit den europäischen Herstellern erzielt worden war, verabschiedete die Kommission im Juli 2001 eine Mitteilung an das Europäische Parlament und den Rat, in der sie den Recht setzenden Organen den Inhalt der von der Industrie eingegangenen Selbstverpflichtung darlegte.

Parlament und Rat befürworteten den Inhalt der Selbstverpflichtung. Allerdings forderte das Parlament die Kommission auf, zu den Teilen der Selbstverpflichtung,

¹ Laut Studie "Study on cost and benefits of research into pedestrian protection, MIRA, 28. April 1998, siehe Mitteilung der Kommission zum Fußgängerschutz SEC(2000)2283 vom 21. Dezember 2000.

die die Konstruktion der Frontpartie von Fahrzeugen betreffen, einen Rechtsakt vorzuschlagen. Dieser Aufforderung kommt sie mit dem vorliegenden Richtlinienvorschlag nach.

Der Richtlinienvorschlag entspricht inhaltlich der Selbstverpflichtung, die die europäischen, die japanischen und die koreanischen Automobilhersteller im Jahr 2001 eingegangen sind. Er berücksichtigt auch die Haltung der Verbraucherverbände, die diesen Bereich lieber durch eine Rechtsvorschrift geregelt sehen und gefordert haben, die vom EEVC empfohlenen Prüfungen verbindlich zu machen.