



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 19.2.2003
KOM(2003) 67 endelig

2003/0033(COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter ved kollision med et
motorkøretøj og om ændring af direktiv 70/156/EØF**

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS FORMÅL

Hvert år dræbes mere end 8 000 fodgængere og cyklister ved trafikulykker i Fællesskabet, og 300 000 kvæstes. Formålet med dette forslag er gennem en ændring af køretøjernes forparti at reducere antallet døde og kvæstede i forbindelse med trafikulykker, der involverer fodgængere. I forslaget er der udformet krav til motorkøretøjers konstruktion med henblik på at forbedre beskyttelsen af fodgængere og andre bløde trafikanter, således at disses kvæstelser ved kollision med et motorkøretøj gøres mindre alvorlige. Motorkøretøjers forparti må være således konstrueret, at visse grænseværdier i tilfælde af kollision ikke overskrides.

De foreslåede foranstaltninger vedrører personbiler og lette varevogne. Da personbilers konstruktion er omfattet af fællesskabslovgivningen ved det EF-typegodkendelsessystem, der blev oprettet ved direktiv 70/156/EØF med ændringer, skal de foreslåede ændringer også indarbejdes heri.

2. RETSGRUNDLAG

I dette forslag fastlægges harmoniserede tekniske bestemmelser for typegodkendelse af motorkøretøjer, hvad angår beskyttelse af fodgængere. De harmoniserede bestemmelser er nødvendige med henblik på at sikre, at det indre marked fungerer hensigtsmæssigt på dette område. Derfor er dette forslag baseret på artikel 95 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

3. LOVGIVNINGSMÆSSIG FREMGANGSMÅDE

I løbet af 2001 lykkedes det Kommissionen at indgå aftaler med den europæiske, den japanske og den koreanske bilfabrikantforening (ACEA, JAMA og KAMA) om forpligtelser fra industriens side med hensyn til indførelse af foranstaltninger, der kan øge beskyttelsen af fodgængere. Også køretøjer fra USA, som sælges i Fællesskabet, er omfattet af ACEA's forpligtelse. Kommissionen præsenterede disse forpligtelser i en meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet den 11. juli 2001 med henblik på at indhente udtalelse fra disse om meddelelsen¹.

Kommissionen udsatte sin endelige beslutning om, hvorvidt den skulle anerkende industriens forpligtelser eller stille forslag om lovgivning på grundlag af indholdet af disse forpligtelser, indtil Europa-Parlamentet og Rådet havde tilkendegivet deres stillingtagen.

Efter høringen af Europa-Parlamentet² og Rådet³ besluttede Kommissionen i juni 2002, at der bør stilles forslag om lovgivning, der opstiller de vigtigste mål og fastlægger de grundlæggende tekniske krav, der skal overholdes.

¹ KOM (2001) 389 endelig.

² Europa-Parlamentets beslutning af 13.6.2002.

³ Rådets konklusioner (det indre marked) af 26.11.2001.

Følgelig fremlægges i dette forslag de grundlæggende krav, der med hensyn til beskyttelse af fodgængere bør opfyldes ved udformningen af motorkøretøjers forparti. De skal gælde for alle nye personbiler og lette varevogne, der markedsføres i Fællesskabet. Kravene, der er baseret på industriens forpligtelse, er udformet som prøver og grænseværdier, der er beskrevet i bilag I.

Forslaget opstiller en formel ramme om de relevante dele af den forpligtelse, industrien har afgivet, og tilvejebringer dermed retssikkerhed vedrørende iværksættelsen af foranstaltninger til sikring af fodgængere i tilfælde af kollision med biler. Desuden betyder det foreslåede direktiv, at kravene heri indgår som en del af EF-typegodkendelsessystemet, og medlemsstaternes myndigheder inddrages således i gennemførelsen af bestemmelserne. Både Rådet og Europa-Parlamentet har tilkendegivet, at de foretrækker at typegodkendelsesmyndighederne inddrages i gennemførelsen af de påkrævede foranstaltninger.

De foreslåede grundlæggende krav vil blive udformet som detaljerede prøvningsforskrifter, som Kommissionen træffer afgørelse om. På denne måde vil direktivets tekst ikke blive besværliggjort af detaljerede tekniske redegørelser.

4. FORSLAGETS INDHOLD

Statistikken over trafikulykker viser, at en betydelig del af ulykkerne involverer fodgængere og cyklister, som pådrager sig kvæstelser ved at blive ramt af et køretøj i bevægelse, specielt personbilers forparti. De fleste ulykker sker i byområder, hvor der forekommer alvorlige eller livsfarlige kvæstelser ved forholdsvis lav fart, navnlig blandt børn.

Fodgængernes kvæstelser kan imidlertid gøres mindre alvorlige, hvis motorkøretøjernes forparti forbedres. Muligheden for at mindske sådanne kvæstelser er selvfølgelig begrænsede ved hastigheder over et vist niveau, men ved hastigheder under ca. 40 km/h kan de kvæstelser, som fodgængere pådrager sig ved frontalkørsel af personbiler og lette varevogne, gøres betydeligt mindre alvorlige.

Forskrifterne i dette forslag er baseret på det videnskabelige arbejde, der er udført i arbejdsgruppe 17 under Det Europæiske Udvalg for Eksperimentalkøretøjer (EEVC) og i Europa-Kommissionens Fælles Forskningscenter.

For at overholde de foreslåede grænseværdier skal køretøjerne (personbiler og lette varevogne) klare en række prøver. I den første fase, der begynder i 2005, skal nye køretøjstyper gennemgå to prøver vedrørende beskyttelsen mod kvæstelser på hoved og ben. I den anden fase, der begynder i 2010, stilles der for nye køretøjstyper krav om beståelse af fire prøver vedrørende alvorligere kvæstelser, to for kvæstelser på hoved og to for kvæstelser på ben. I løbet af fem år skal alle nye køretøjer overholde disse prøvningskrav.

I Kommissionen er man bekendt med, at kun ganske få, eller måske slet ingen, af de eksisterende køretøjskonstruktioner er i stand til at opfylde alle de foreslåede tekniske forskrifter. Man mente derfor, at der bør bevilges en passende indførelsestid, før de foreslåede bestemmelser finder anvendelse på nye køretøjstyper og senere på alle nye køretøjer.

Man ville selvfølgelig opnå størst gavnlig virkning af mere fodgængervenlige køretøjer, hvis alle køretøjstyper opfyldte disse tekniske forskrifter, men det må erkendes, at tilsvarende regler for tunge køretøjer (lastbiler og busser) kun vil have begrænset værdi og ikke nødvendigvis være teknisk hensigtsmæssige i den nuværende form. Derfor er direktivets anvendelsesområde begrænset til personbiler og personbilsbaserede varevogne på indtil 2,5 ton. Eftersom disse køretøjsklasser udgør langt størstedelen af de køretøjer, der er i brug i dag, vil de foreslåede foranstaltninger få så bred en virkning for nedbringelse af fodgængerskader, som det i praksis er muligt at opnå.

Skønt det vil kræve væsentlige ændringer i køretøjernes konstruktion at opfylde de tekniske forskrifter, betyder den lange frist og indførelsen i to faser, at ændringerne kan indføres som led i udviklingen af nye køretøjer fremfor gennem bekostelige ændringer af køretøjer, der i forvejen er i produktion.

I betragtning af den hast, hvormed udviklingen på dette område skrider frem, kan der i henhold til forslaget udvikles foranstaltninger, der kan fungere som alternativer til de krav, der er fastsat i forslaget. Inden den 1. juli 2004 gennemføres der derfor en gennemførlighedsvurdering vedrørende de foreslåede bestemmelser om tekniske prøver, herunder især andre foranstaltninger, der kan have mindst samme beskyttelsesvirkning som de foreslåede. Hvis gennemførlighedsvurderingen viser, at disse alternative foranstaltninger har mindst samme beskyttelsesvirkning, vil Kommissionen overveje relevante ændringer til dette direktiv.

I de forpligtelser, fabrikantforeningerne for motorkøretøjer har indgået, påtager de sig foruden indførelsen af foranstaltninger til forbedring af bilers forparti at indføre følgende supplerende aktive og passive sikkerhedsforanstaltninger, som yderligere vil kunne forbedre sikkerheden for fodgængere og andre trafikanter:

- at forsyne alle nye motorkøretøjer med blokeringsfri bremsesystemer (ABS) fra den 1. juli 2004
- gradvist at indføre informations- og kommunikationsteknologi (IKT), der kan forbedre den aktive sikkerhed
- at udstyre alle nye motorkøretøjer med kørellys (Daytime Running Lights - DRL) fra den 1. oktober 2003
- ikke at forsyne nye motorkøretøjer med hårde safarigitre eller sælge disse som reservedele.

Efter høring af Rådet og Europa-Parlamentet og ud fra hensynet til de nuværende forskelle i national lovgivning om anvendelse af kørellys har Kommissionen besluttet ikke at anbefale, at industrien indfører kørellys, før der er opnået harmonisering af anvendelsen heraf på fællesskabsplan.

Med hensyn til afskaffelsen af hårde safarigitre har Kommissionen efter at have noteret sig tilkendegivelserne fra Rådet og Europa-Parlamentet, der går ud på, at et lovgivningstiltag bør omfatte ikke kun forhandlere af originaludstyr, men også det uafhængige eftermarked, besluttet at stille forslag til et direktiv om prøvningsmetoder for alle safarigitre og lignende udstyr på markedet.

Yderligere foranstaltninger (herunder vedrørende ABS og IKT-komponenter) gennemføres og overvåges separat.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter ved kollision med et
motorkøretøj og om ændring af direktiv 70/156/EØF**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 95,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²,

efter proceduren i traktatens artikel 251,

og ud fra følgende betragtninger:

- (1) For at nedbringe antallet af tilskadekomne ved trafikulykker i Europa må der vedtages foranstaltninger, som giver fodgængere og andre bløde trafikanter bedre beskyttelse mod kvæstelser ved kollision med forpartiet på motorkøretøjer.
- (2) Det indre marked omfatter et område uden indre grænser med fri bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital; i dette øjemed er der gennemført et EF-typegodkendelsessystem for motorkøretøjer. De tekniske krav i forbindelse med typegodkendelse af motorkøretøjer, hvad angår beskyttelse af fodgængere, bør harmoniseres med henblik på at undgå, at der i medlemsstaterne vedtages forskellige krav, og med henblik på at sikre, at det indre marked fungerer hensigtsmæssigt.
- (3) Målene for beskyttelse af fodgængere kan opnås ved aktive og ved passive sikkerhedsforanstaltninger. Anbefalingerne fra Det Europæiske Udvalg for Eksperimentalkøretøjer (EEVC) fra juni 1999 er almindeligt anerkendte på dette område. Disse anbefalinger indeholder præstationsforskrifter for forpartiet af visse klasser af motorkøretøjer, som skal nedsætte disse køretøjers skadevoldende egenskaber. I dette direktiv angives prøver og grænseværdier, der er baseret på EEVC-anbefalingerne.
- (4) På baggrund af den hastige teknologiske udvikling på dette område vil der fra industriens side kunne foreslås alternative foranstaltninger, der tilfredsstiller minimumskravene i dette direktiv, herunder foranstaltningerne vedrørende aktiv sikkerhed. Disse foranstaltninger skal inden den 1. juli 2004 gøres til genstand for en

¹ EFT C [], [], s. []

² EFT C [], [], s. []

gennemførlighedsvurdering. Indførelsen af alternative foranstaltninger med mindst den samme beskyttelsesvirkning vil kræve en ændring af dette direktiv.

- (5) På grund af den igangværende forskning og de tekniske fremskridt inden for beskyttelsen af fodgængere er det påkrævet at indføre et mål af fleksibilitet på dette område. Derfor fastlægger direktivet de grundlæggende bestemmelser for fodgængerbeskyttelse i form af prøver, der skal anvendes på nye køretøjstyper og nye køretøjer. Kommissionen træffer beslutning om de tekniske specifikationer for gennemførelsen af disse prøver.
- (6) Den europæiske, den japanske og den koreanske bilfabrikantforening har indgået forpligtelser om at begynde at anvende EEVC-anbefalingerne vedrørende grænseværdier og prøver - eller vedtagne alternative foranstaltninger, der har mindst samme virkning - fra 2010, om at tage et udsnit af disse grænseværdier og prøver i anvendelse på nye køretøjer fra 2005 og om at anvende dette første sæt prøver på 80 % af alle nye køretøjer fra den 1. juli 2010, på 90 % af alle nye køretøjer fra den 1. juli 2011 og på alle nye køretøjer fra den 31. december 2012.
- (7) Bestemmelserne i dette direktiv skal også bidrage til et højt beskyttelsesniveau i forbindelse med den internationale harmonisering af lovgivningen på dette område, der påbegyndtes med FN/ECE-aftalen (1998) om etablering af globale tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer.
- (8) Dette direktiv er et af de særdirektiver, hvis krav skal være opfyldt, for at køretøjerne opfylder kravene ved den EF-typegodkendelsesprocedure, der er fastlagt ved direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer, senest ændret ved Kommissionens direktiv 2001/116/EF³.
- (9) Direktiv 70/156/EØF bør følgelig ændres i overensstemmelse hermed -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

1. Dette direktiv finder anvendelse på køretøjers frontflade. Ved "køretøj" forstås i dette direktiv som defineret i artikel 2 og bilag II til direktiv 70/156/EØF ethvert køretøj under klasse M1, som har en tilladt totalmasse på højst 2,5 tons, og ethvert køretøj, som tilhører klasse N1 og er afledt af køretøjer i klasse M1, og som har en tilladt totalmasse på højst 2,5 tons.
2. Formålet med dette direktiv er at mindske de kvæstelser, som fodgængere og andre "bløde" trafikanter pådrager sig, når de rammes af frontfladen af de i stk. 1 angivne køretøjer.

³ EFT L 18 af 21.1.2002, s. 1.

Artikel 2

1. Fra den 1. januar 2004 kan medlemsstaterne ikke af grunde, der vedrører beskyttelse af fodgængere:
 - nægte EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse af en køretøjstype eller
 - forbyde indregistrering, salg eller ibrugtagning af køretøjer,forudsat at køretøjerne overholder de tekniske bestemmelser i bilag I, punkt 3.1 eller punkt 3.2.
2. Fra den 1. oktober 2005 må medlemsstaterne ikke længere bevilge:
 - EF-typegodkendelse eller
 - national typegodkendelsetil en køretøjstype af grunde, som vedrører beskyttelse af fodgængere, medmindre bestemmelserne i artikel 8, stk. 2, i direktiv 70/156/EØF påberåbes, hvis kravene i de tekniske bestemmelser i bilag I, punkt 3.1. eller 3.2., ikke er overholdt.
3. Stk. 2 finder ikke anvendelse på køretøjer, der ikke med hensyn til væsentlige aspekter ved karosseriets konstruktion og udformning foran A-stolperne adskiller sig fra køretøjstyper, der er bevilget EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse før den 1. oktober 2005, og som ikke allerede er godkendt i henhold til dette direktiv.
4. Fra den 01.9.2010 må medlemsstaterne ikke længere bevilge:
 - EF-typegodkendelse eller
 - national typegodkendelsetil en køretøjstype af grunde, som vedrører beskyttelse af fodgængere, medmindre bestemmelserne i artikel 8, stk. 2, i direktiv 70/156/EØF påberåbes, hvis kravene i de tekniske bestemmelser i bilag I, punkt 3.2., ikke er overholdt.
5. Fra den 31. december 2012:
 - skal medlemsstaterne anse typeattester, som ledsager nye køretøjer i henhold til bestemmelserne i direktiv 70/156/EØF, for ugyldige til det i samme direktivs artikel 7, stk. 1, omhandlede formål
 - skal medlemsstaterne nægte registrering, salg og ibrugtagning af nye køretøjer, hvis de ikke er ledsaget af en typeattest som omhandlet i direktiv 70/156/EØFaf grunde som vedrører fodgængerbeskyttelse, hvis kravene i de tekniske bestemmelser i bilag I, punkt 3.1 eller 3.2, ikke er overholdt.
6. Med virkning fra 5 år efter den dato, der er fastsat i artikel 2, stk. 4:

- skal medlemsstaterne anse typeattester, som ledsager nye køretøjer i henhold til bestemmelserne i direktiv 70/156/EØF, for ugyldige til det i samme direktivs artikel 7, stk. 1, omhandlede formål
- skal medlemsstaterne nægte registrering, salg og ibrugtagning af nye køretøjer, hvis de ikke er ledsaget af en typeattest som omhandlet i direktiv 70/156/EØF

af grunde som vedrører fodgængerbeskyttelse, hvis kravene i de tekniske bestemmelser i bilag I, punkt 3.2, ikke er overholdt.

Artikel 3

Med forbehold af bestemmelserne i artikel 2, skal medlemsstaterne sikre, at de prøver, der er fastsat i bilag I, punkt 3.1 og 3.2, udføres i overensstemmelse med de tekniske forskrifter, Kommissionen træffer beslutning om.

Artikel 4

Godkendelsesmyndighederne i alle medlemsstater sender hver måned Kommissionen en kopi af typegodkendelsesattesten, for hvilken modellen er fastsat i tillæg 2 til bilag II, for hvert køretøj, de i løbet af måneden har godkendt i henhold til dette direktiv.

Artikel 5

1. På grundlag af relevante oplysninger afgivet af godkendelsesmyndigheder og interesserede parter og ud fra uafhængige undersøgelser overvåger Kommissionen industriens fremskridt med hensyn til beskyttelse af fodgængere og udfører den 1. juli 2004 en gennemförlighedsvurdering angående bestemmelserne i bilag I, punkt 3.2, og navnlig eventuelle alternative foranstaltninger, der som minimum er ækvivalente (har samme beskyttelsesvirkning).
2. Kommissionen aflægger regelmæssigt rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om resultaterne af den i stk. 1 nævnte overvågning.

Artikel 6

Direktiv 70/156/EØF ændres som følger:

1. I bilag I indsættes punkt 9.[23] og 9.[23].1:

“9.[23] Fodgængerbeskyttelse

9.[23].1 En detaljeret beskrivelse med fotografier og/eller tegninger af køretøjet med hensyn til konstruktion, dimensioner, relevante referencelinjer og materialesammensætning for køretøjets forparti (indvendigt og udvendigt) skal forelægges. Denne beskrivelse skal, hvor dette er relevant, omfatte detaljer vedrørende alle installerede aktive beskyttelsessystemer.”

2. I bilag III, afsnit A, indsættes punkt 9.[23] og 9.[23].1:

“9.[23] Fodgængerbeskyttelse

9.[23].1 En detaljeret beskrivelse med fotografier og/eller tegninger af køretøjet med hensyn til konstruktion, dimensioner, relevante referencelinjer og materialesammensætning for køretøjets forparti (indvendigt og udvendigt) skal forelægges. Denne beskrivelse skal, hvor dette er relevant, omfatte detaljer vedrørende alle installerede aktive beskyttelsessystemer.”

3. Et nyt punkt [58] og fodnoter hertil indsættes i bilag IV, del I, som følger:

Emne	Direktiv nr.	Henvisning til EF-Tidende	Anvendelsesområde									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
“[58]. Fodgængerbeskyttelse	[.../.../EF]	EFT L [...] af [...], s. [...].	X ⁽⁶⁾			X ^(6, 7)						

(6) med tilladt totalmasse på højst 2,5 tons.

(7) afledt af køretøjsklasse M1”.

4. Et nyt punkt [58] indsættes i bilag XI, tillæg 1, som følger:

Pun kt	Emne	Direktiv nr.	M ₁ ≤ 2 500 (¹) kg	M ₁ > 2 500 (¹) kg	M ₂	M ₃
“[58]	Fodgængerbeskyttelse	[.../.../EF]	X”			

5. Et nyt punkt [58] indsættes i bilag XI, tillæg 2, som følger:

Pun kt	Emne	Direktiv nr.	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
“[58]	Fodgængerbeskyttelse	[.../.../EF]”										

6. Et nyt punkt [58] indsættes i bilag XI, tillæg 3, som følger:

Pun kt	Emne	Direktiv nr.	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
“[58]	Fodgængerbeskyttelse	[.../.../EF]”									

Artikel 7

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 2003. De underretter straks Kommissionen herom.

De anvender disse bestemmelser fra den 1. januar 2004.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 8

Dette direktiv træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 9

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I

TEKNISKE BESTEMMELSER

1. OMRÅDE

Dette direktiv finder anvendelse på køretøjers frontflade. Ved "køretøj" forstås i dette direktiv som defineret i artikel 2 og bilag II til direktiv 70/156/EØF ethvert køretøj under klasse M1, som har en tilladt totalmasse på højst 2,5 tons, og ethvert køretøj, som tilhører klasse N1 og er afledt af køretøjer i klasse M1, og som har en tilladt totalmasse på højst 2,5 tons.

2. DEFINITIONER

I dette direktiv forstås ved:

- 2.1 **'A-stolpe'** den forreste og yderste tagstøtte, som går fra chassiset til køretøjets tag.
- 2.2 **'kofanger'** køretøjets forreste, underste, yderste struktur. Hertil hører alle strukturer, som er bestemt til at beskytte køretøjet, når det indblandes i en frontalkollision ved lav fart med et andet køretøj, samt eventuelt tilbehør monteret på disse strukturer.
- 2.3 **'hjelmforkant'** den forreste, øverste, yderste opbygning bestående af fronthjelm og skærme, forlygterandens over- og sidedel og eventuelt andet påmonteret udstyr.
- 2.4 **'hjelmoverside'** den ydre struktur, som omfatter den øvre overflade af alle udvendige strukturer bortset fra vindspejl, A-stolper og strukturerne bagud for disse. Hjelmoversiden indbefatter således, men er ikke begrænset til, hjelm, skærme, forbræt, viskeraksel og vindspejlsrammens nederste del. **'Belastningsindeks for hoved (HPC)'** beregnes over et foreskrevet tidsrum ud fra den maksimale resulterende acceleration registreret under anslaget.
- 2.5 **'forrude'** køretøjets forreste glasparti, som opfylder alle de relevante krav i bilag I til direktiv 77/649/EØF.
- 2.6 **'køretøjstype'** en køretøjsklasse, der med hensyn til partiet foran A-stolperne ikke frembyder væsentlige forskelle med hensyn til:
 - struktur
 - hoveddimensioner
 - de materialer, køretøjets ydre flader består af
 - komponenternes (indre eller ydre) placering i forhold til hinanden

i det omfang, de kan betragtes som havende en negativ indvirkning på resultaterne af de i dette direktiv foreskrevne slagprøver.

3. BESTEMMELSER VEDRØRENDE PRØVER

3.1. Følgende prøver skal udføres, idet de grænseværdier, der er fastsat i punkt 3.1.3. og 3.1.4. dog kun tjener overvågningsformål.

3.1.1. Benattrap-kofangerprøve:

En af følgende to benattrap-prøver skal udføres:

3.1.1.1 **Underbenattrap-kofanger:** Prøven udføres med en anslagshastighed på 40 km/h. Den maksimale dynamiske knæbøjningsvinkel må ikke overstige 21,0°, den maksimale forskydningsdeformation af knæet må ikke overstige 6,0 mm, og accelerationen, målt ved skinnebenets øvre ende, må ikke overstige 200 g.

3.1.1.2 **Låratrap-kofanger:** Prøven udføres med en anslagshastighed på 40 km/h. Den øjeblikkelige sum af anslagskræfterne må ikke være over 7,5 kN, og attrappen må ikke påføres et bøjende moment på over 510 Nm.

3.1.2. **Barneattraphoved/lille voksenattraphoved-hjelmoverside:** Prøven udføres med en anslagshastighed på 35 km/h under anvendelse af en attrap, der vejer 3,5 kg. Belastningsindekset for hoved (HPC) må ikke overstige 1000 for to tredjedele af prøvningsområdet på hjelmen og 2000 for den resterende tredjedel af prøvningsområdet på hjelmen.

3.1.3. **Låratrap-hjelmforkantprøver:** Prøven udføres med en anslagshastighed på indtil 40 km/h. Den øjeblikkelige sum af anslagskræfterne må ikke være over 5,0 kN, og det bøjende moment, der påføres attrappen, skal registreres og relateres til referenceværdien 300 Nm.

3.1.4. **Voksenattraphoved-forrude:** Prøven udføres med en anslagshastighed på 35 km/h under anvendelse af en attrap, der vejer 4,8 kg. Belastningsindekset for hoved (HPC) skal registreres og relateres til referenceværdien 1000.

3.2. Følgende prøver skal udføres.

3.2.1. Benattrap-kofangerprøve:

En af følgende to benattrap-prøver skal udføres:

3.2.1.1 **Underbenattrap-kofanger:** Prøven udføres med en anslagshastighed på 40 km/h. Den maksimale dynamiske knæbøjningsvinkel må ikke overstige 15,0°, den maksimale forskydningsdeformation af knæet må ikke overstige 6,0 mm, og accelerationen, målt ved skinnebenets øvre ende, må ikke overstige 150 g.

3.2.1.2 **Låratrap-kofanger:** Prøven udføres med en anslagshastighed på 40 km/h. Den øjeblikkelige sum af anslagskræfterne må ikke være over 5,0 kN, og attrappen må ikke påføres et bøjende moment på over 300 Nm.

3.2.2. **Barneattraphoved-hjelmoverside:** Prøven udføres med en anslagshastighed på 40 km/h under anvendelse af en attrap, der vejer 2,5 kg. Belastningsindekset for hoved (HPC) må ikke overstige 1000 for hele prøvningsområdet på hjelmen.

- 3.2.3 **Låratrap-hjelmforkant:** Prøven udføres med en anslagshastighed på indtil 40 km/h. Den øjeblikkelige sum af anslagskræfterne må ikke være over 5,0 kN, og attrappen må ikke påføres et bøjende moment på over 300 Nm.
- 3.2.4 **Voksenattraphoved-hjelmoverside:** Prøven udføres med en anslagshastighed på 40 km/h under anvendelse af en attrap, der vejer 4,8 kg. Belastningsindekset for hoved (HPC) må ikke overstige 1000 for hele prøvningsområdet på hjelmen.

BILAG II

ADMINISTRATIVE BESTEMMELSER FOR TYPEGODKENDELSE

1. ANSØGNING OM EF-TYPEGODKENDELSE

- 1.1 Ansøgninger i henhold til artikel 3, stk. 4, i direktiv 70/156/EØF om EF-typegodkendelse af en køretøjstype, hvad angår beskyttelse af fodgængere, indgives af køretøjets fabrikant.
- 1.2 I tillæg 1 findes en model for oplysningsskemaet.
- 1.3 Et køretøj, som er repræsentativt for den køretøjstype, der søges godkendt, skal indleveres til den tekniske tjeneste, der forestår godkendelsesprøvningen.

2. MEDDELELSE AF EF-TYPEGODKENDELSE

- 2.1 Hvis de i bilag I nævnte prøver udføres i overensstemmelse med specifikationerne i dette bilag og med de tekniske bestemmelser, som er nævnt i artikel 3, meddeles der EF-typegodkendelse i henhold til artikel 4, stk. 3, og i givet fald artikel 4, stk. 4, i direktiv 70/156/EØF.
- 2.2 En model for EF-typegodkendelsesattesten findes i tillæg 2.
- 2.3 Hver godkendt køretøjstype tildeles et nummer i henhold til bilag VII til direktiv 70/156/EØF. Den samme medlemsstat må ikke tildele en anden køretøjstype det samme nummer.
- 2.4 I tvivlstilfælde skal der ved efterprøvning af køretøjets overensstemmelse med prøvningsforskrifterne tages hensyn til alle oplysninger og prøvningsresultater, som forelægges af fabrikanten, og som kan tages i betragtning ved vurdering af den godkendelsesprøvning, som er foretaget af den godkendende myndighed.

3. ÆNDRING AF TYPE OG ÆNDRING AF GODKENDELSEN

- 3.1 Enhver ændring af køretøjet, som berører den almindelige form af køretøjets forparti, og som efter myndighedens skøn vil få mærkbar indvirkning på resultaterne af prøvningen, skal medføre gentagelse af prøven.
- 3.2 For ændring af en køretøjstype, der er godkendt i henhold til dette direktiv, finder bestemmelserne i artikel 5 i direktiv 70/156/EØF anvendelse.

4. PRODUKTIONENS OVERENSSTEMMELSE

- 4.1 Der skal træffes foranstaltninger til sikring af produktionens overensstemmelse efter forskrifterne i artikel 10 i direktiv 70/156/EØF.

Tillæg 1 til bilag II

Oplysningsskema nr.

i henhold til bilag I til Rådets direktiv 70/156/EØF
vedrørende EF-typegodkendelse af et køretøj hvad angår

Fodgængerbeskyttelse

Følgende oplysninger skal i de relevante tilfælde indsendes i tre eksemplarer og omfatte en indholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal forelægges i en passende målestok på A4-ark eller foldet til denne størrelse. Eventuelle fotos skal være tilstrækkeligt detaljerede.

Hvis systemer, komponenter eller separate tekniske enheder omfatter elektronisk styrede funktioner, anføres relevante funktionsspecifikationer.

0 GENERELT

- 0.1 Fabriksmærke (firmabetegnelse):.....
- 0.2 Type og almindelig(e) handelsbetegnelse(r):.....
- 0.3 Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet:
- 0.3.1 Mærkets anbringelsessted:
- 0.4 Køretøjets klasse:
- 0.5 Fabrikantens navn og adresse:
- 0.8 Adresse på samlefabrik(ker):

1. KØRETØJETS ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER

- 1.1 Fotografier og/eller tegninger af et repræsentativt køretøj:
- 1.6 Motorens placering og arrangement:

9. KARROSSERI

- 9.1 Karrosseriets art:
- 9.2 Materialer og konstruktion:.....

9.[23] Fodgængerbeskyttelse

En detaljeret beskrivelse med fotografier og/eller tegninger af køretøjet med hensyn til konstruktion, dimensioner, relevante referencelinjer og materialesammensætning for køretøjets forparti (indvendigt og udvendigt) skal forelægges. Denne beskrivelse skal, hvor dette er relevant, omfatte detaljer vedrørende alle installerede aktive beskyttelsessystemer.

Tillæg 2 til bilag II

MODEL

(største format: A4 (210 x 297 mm))

EF-TYPEGODKENDELSESATTEST

EF-STEMPEL Typegodkendende myndighed
--

Meddelelse vedrørende:

- EF-typegodkendelse⁽¹⁾
- udvidelse af EF-typegodkendelse (1)
- afslag på EF-typegodkendelse (1)
- inddragelse af EF-typegodkendelse (1)

for en type køretøj /i henhold til direktiv .../.../EF, senest ændret ved direktiv .../.../EF

Typegodkendelse nr.

Begrundelse for udvidelse

AFSNIT I

- 0.1 Fabriksmærke (firmabetegnelse):.....
- 0.2 Type:
- 0.2.1. Eventuel(le) handelsbetegnelse(r):.....
- 0.3 Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet
- 0.3.1 Mærkets anbringelsessted:
- 0.4 Køretøjets klasse:
- 0.5 Fabrikantens navn og adresse:.....
- 0.8 Navne og adresse på samlefabrik(ker):

⁽¹⁾ Det ikke gældende overstreges.

AFSNIT II

- 1 Eventuelle supplerende oplysninger (se addendum)
- 2 Teknisk tjeneste, der forestår prøvningen:
- 3 Prøvningsrapportens dato:
- 4 Prøvningsrapportens nummer:
- 5 Eventuelle bemærkninger (se addendum)
- 6 Sted:
- 7 Dato:
- 8 Underskrift:
- 9 Indholdsfortegnelsen til den informationspakke, der er indgivet til den godkendende myndighed, og som kan fås ved henvendelse dertil, er vedlagt.

Addendum

til EF-typegodkendelsesattest nr.

om EF-typegodkendelse af et køretøj hvad angår

direktiv ... / ... /EF

- 1 Supplerende oplysninger
 - 1.1 Kort beskrivelse af køretøjstypen med hensyn til konstruktion, dimensioner, linjer og materialesammensætning:
 - 1.2 Motorens placering: front- / hæk- / center-⁽¹⁾
 - 1.3 Forhjulstræk / baghjulstræk ⁽¹⁾
 - 1.4 Masse af det køretøj, som er indleveret til prøvning -
På foraksel:
 - På bagaksel:
 - Total:
 - 1.5 Prøvningsresultater i henhold til punkt 3.1/3.2 i bilag I (det ikke gældende overstreges):

⁽¹⁾ Det ikke gældende overstreges.

1.5.1. Prøvning i henhold til bilag I, punkt 3.1

Prøve	Registreret værdi		Bestået/ikke bestået ²
Underbenattrap-kofanger (hvis udført)	Bøjningsvinkel	grader	
	Forskydningsdeformation	mm	
	Acceleration ved skinnebenets øvre ende	G	
Låratrap-hjelmforkant	Sum af anslagskræfter	kN	____ ⁽³⁾
	Bøjende moment	Nm	____ ⁽³⁾
Låratrap-kofanger (hvis udført)	Sum af anslagskræfter	kN	
	Bøjende moment	Nm	
Barneattraphoved/lille voksenattraphoved (3,5 kg)-hjelmoverside	HPC-værdier i zone A (mindst 12 værdier)		
	HPC-værdier i zone B (mindst 6 værdier)		
Voksenattraphoved (4,8 kg)-forrude	HPC-værdier (mindst 5 værdier)		____ ⁽³⁾

⁽²⁾ I henhold til de i bilag I, punkt 3.1, til direktiv [...] EF om beskyttelse af fodgængere angivne værdier.
⁽³⁾ Kun til overvågningsformål.

1.5.2. Prøvning i henhold til bilag I, punkt 3.2

Prøve	Registreret værdi		Bestået/ikke bestået ⁴
Underbenattrap-kofanger (hvis udført)	Bøjningsvinkel	Grader	
	Forskydningsdeformation	Mm	
	Acceleration ved skinnebenets øvre ende	G	
Låratrap-hjelmforkant	Sum af anslagskræfter	KN	
	Bøjende moment	Nm	
Låratrap-kofanger (hvis udført)	Sum af anslagskræfter	KN	
	Bøjende moment	Nm	
Barneattraphoved (2,5 kg)-hjelmoverside	HPC-værdier (mindst 9 værdier)		
Barneattraphoved (4,8 kg)-hjelmoverside	HPC-værdier (mindst 9 værdier)		

1.6 Bemærkninger: (f.eks.: gælder for venstrestyrede og højrestyrede køretøjer)

.....

⁽⁴⁾ I henhold til de i bilag I, punkt 3.2, til direktiv [...] EF om beskyttelse af fodgængere angivne værdier.

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMSTORE VIRKSOMHEDER (SMV'ER)

FORSLAGETS TITEL

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter ved kollision med et motorkøretøj og om ændring af direktiv 70/156/EØF

DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

ENTR/2002/1610

FORSLAGET

1. Hvorfor er der i betragtning af nærhedsprincippet behov for en EF-lovgivning på området, og hvad er hovedformålet?

Statistikken over trafikulykker viser, at en betydelig del af ulykkerne involverer fodgængere og cyklister, som pådrager sig kvæstelser ved at blive ramt af et køretøj i bevægelse, specielt personbilers forparti. Formålet med forslaget er at fastlægge krav til motorkøretøjers konstruktion med henblik på at forbedre beskyttelsen af fodgængere, således at kvæstelser på fodgængere og andre bløde trafikanter ved kollision med et motorkøretøj gøres mindre alvorlige.

Harmoniserede bestemmelser på fællesskabsplan er nødvendige med henblik på at sikre, at det indre marked fungerer hensigtsmæssigt på dette område. De foreslåede foranstaltninger vedrører hovedsagelig personbilers konstruktion, som er omfattet af fællesskabslovgivningen om EF-typegodkendelsessystemet; de foreslåede foranstaltninger vil også indgå i dette regelsystem.

KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Hvem berøres af forslaget?

Forslaget, der vedrører udformningen af motorkøretøjers forparti, vil først og fremmest få betydning for fabrikanten af motorkøretøjet, der fremstilles i store serier. På nuværende tidspunkt falder ingen af de berørte aktører ind under kategorien små og mellemstore virksomheder.

3. Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe i henhold til forslaget?

For opfylde kravene i forslaget skal køretøjerne gennemgå en række prøver vedrørende udformningen af deres forpartier. I den første fase, der påbegyndes i 2005, kræves det, at to prøver består. I den anden fase, der påbegyndes i 2010, kræves det, at fire prøver (baseret på anbefalingerne fra Det Europæiske Udvalg for Eksperimentalkøretøjer, EEVC, og almindeligt kendte som "EECV-prøverne")

bestås, eller at der anvendes andre foranstaltninger med mindst samme beskyttelsesvirkning (fastlægges inden juli 2004).

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

Selv om overholdelsen af de foreslåede foranstaltninger er forbundet med store omkostninger for industrien, vil de gavnlige virkninger for samfundet som helhed være betragtelige. Det skønnes, at "fodgængervenlige biler" vil kunne bidrage til, at 2 000 færre fodgængere og cyklister dræbes i EU¹. Desuden medfører kollisioner med køretøjer skader for 300 000 fodgængere om året.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for SMV'ernes særlige situation (lempeligere eller særlige krav)?

Forslaget indeholder ingen specifikke foranstaltninger rettet mod SMV'er, da dets bestemmelser først og fremmest vedrører større aktører.

HØRING AF DE BERØRTE KREDSE

6. Liste over organisationer, som er hørt om forslaget, og en kortfattet redegørelse for deres væsentligste synspunkter.

I sin meddelelse af 20. december 2000 fremlagde Kommissionen muligheden for at bruge en frivillig forpligtelse fra industriens side til at indføre nye foranstaltninger til forbedring af køretøjers forparti med hensyn til beskyttelse af fodgængere. Dette spørgsmål og de mulige foranstaltninger blev diskuteret på en høring tilrettelagt af Kommissionen den 6. februar 2001, hvor alle interesserede parter, herunder bilfabrikanterne (European Automobile Manufacturers Association, Japan Automobile Manufacturers Association og Korea Automobile Manufacturers Association) og forbrugerorganisationerne (European Transport Safety Council, Bureau Européen des Unions de Consommateurs) var repræsenteret.

Som et resultat af denne høring indledte Kommissionen forhandlinger med den europæiske, den japanske og den koreanske bilfabrikantforening med henblik på at opnå enighed om en frivillig forpligtelse fra industriens side vedrørende fodgængerbeskyttelse. Efter i juli 2001 at være nået til enighed med den europæiske industri om en forpligtelse vedtog Kommissionen en meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet, hvori den fremlagde indholdet af industriens forpligtelse for lovgiverne og bad om deres mening.

Både Europa-Parlamentet og Rådet afgav positive udtalelser om forpligtelsens indhold. Dog bad Parlamentet Kommissionen om at stille forslag til lovgivning vedrørende de elementer af forpligtelsen, der vedrører udformningen af køretøjers forparti. Dette forslag er udarbejdet som svar på denne anmodning.

Forslaget svarer indholdsmæssigt til den forpligtelse, de europæiske, de japanske og de koreanske bilfabrikanter afgav i 2001. Forslaget har også taget hensyn til reaktionerne fra forbrugerorganisationerne, der foretrak lovgivning frem for frivillige

¹ Iflg. "Study on Cost and Benefits of research into pedestrian protection", 28. april 1998, MIRA, jfr. Communication to the Commission on Pedestrian Protection, den 21. december 2000 - SEC(2000)2283

forpligtelser på dette område, og som havde bedt om at få inddraget "EEVC-prøverne" som et krav i forslaget.