



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 11.7.2001  
KOM(2001) 389 endelig

—

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN  
TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET**

**Beskyttelse af fodgængere:  
Forpligtelser fra den europæiske automobilindustri side**

# **MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET**

## **Beskyttelse af fodgængere: Forpligtelser fra den europæiske automobilindustri side**

### **1. Indledning**

Den 21. december 2000 diskuterede Kommissionen muligheden for ved hjælp af frivillige forpligtelser fra industriens side at øge beskyttelsen af fodgængere og andre trafikanter mod skader opstået ved kollision med motorkøretøjer.

Af den meddelelse, Kommissionen vedtog den 21. december 2000, fremgik det, at der skulle indledes drøftelser med Foreningen af Europæiske Automobilfabrikanter (European Automobile Manufacturers Association - ACEA) med henblik på at opnå frivillige forpligtelser, der kunne imødekomme Kommissionens målsætninger på dette område. Kommissionen vedtog også at føre parallelle forhandlinger med de japanske og koreanske automobilfabrikanter organisationer (henholdsvis JAMA og KAMA). Desuden vedtog Kommissionen sideløbende hermed at fortsætte udarbejdelsen af et direktivforslag, som kunne finde anvendelse, hvis industrien ikke var villig til at indgå tilfredsstillende forpligtelser. Herefter skulle der medio 2001 tages stilling til, om industriens tilsagn om forpligtelser var tilfredsstillende, eller der skulle fremsættes et forslag til direktiv.

Den 6. februar 2001 blev der afholdt en offentlig høring, hvor alle interesserede, herunder medlemsstaterne og repræsentanter for Europa-Parlamentet, kunne tilkendegive deres mening vedrørende foranstaltninger til øget beskyttelse af fodgængere. Der blev ved denne lejlighed slået til lyd for såvel en aftale med industrien om dennes forpligtelser som for vedtagelse af lovgivning. Beskyttelse af fodgængere har længe været genstand for drøftelser i Kommissionens arbejdsgruppe vedrørende motorkøretøjer, hvor de vigtigste aktører er repræsenteret.

I mellemtiden er forhandlingerne med den europæiske automobilindustri vel overstået, og når de sideløbende forhandlinger med den japanske og den koreanske automobilindustri er tilendebragt, agter Kommissionen i første omgang at orientere Europa-Parlamentet og Rådet og derefter at vedtage og fremsende en henstilling til disse industrisammenslutninger.

I denne meddelelse gøres der rede for Kommissionens vurdering af indholdet af forpligtelsen.

### **2. Industriens tilsagn**

Som opfølgning til den opfordring, der blev fremsat i meddelelsen af 21. december 2000, har Kommissionen ført drøftelser med ACEA, og den forhandler stadig med JAMA og KAMA.

ACEA-forpligtelsen (som er vedlagt denne meddelelse) er udarbejdet med udgangspunkt i eksisterende ACEA-, JAMA- og KAMA-forpligtelser om reduktion af CO<sub>2</sub> fra personbiler. Den indeholder følgende elementer:

- 1) Industrien forpligter sig til som første skridt til forbedring af den passive sikkerhed at følge anbefalingerne fra Det Fælles Forskningscenter, idet alle nye køretøjstyper skal opfylde disse krav pr. 1. juli 2005; 80 % af alle nyindregistrerede køretøjer skal

opfylde kravene pr. 1. juli 2010, 90 % skal opfylde kravene i 2011, og for de resterende 10 % er fristen 2012.

- 2) Industrien forpligter sig til at forsyne alle nye køretøjer med blokeringsfri bremsesystemer (Anti-lock Brake Systems - ABS) i 2003 og med kørellys (Daytime Running Lights - DRL) i 2002.
- 3) Hårde safarigitre vil fra 2002 ikke blive monteret på nye køretøjer.
- 4) Industrien støtter målsætningen i handlingsplanen eEurope og er enig i, at supplerende IKT-komponenter kan bidrage til en forbedring af den aktive sikkerhed (en foreløbig liste er vedlagt forpligtelsen), og den forpligter sig til løbende at montere yderligere sikkerhedskomponenter på alle nye motorkøretøjer.
- 5) Industrien forpligter sig til på grundlag af en gennemførlighedsvurdering at overholde de af European Enhanced Safety Vehicle Committee (EEVC) fastsatte mål for fodgængersikkerhed i forbindelse med alle nye køretøjstyper i 2010 og til gradvist at overholde disse mål for alle nyindregistrerede køretøjer fra 2012, dog senest fra udgangen af 2014, ved at overholde EEVC's tekniske forskrifter eller andre i det mindste tilsvarende foranstaltninger (med mindst samme beskyttelsesvirkning). Denne vurdering foretages den 1. juli 2004 af et overvågningsudvalg nedsat af Kommissionen med deltagelse fra industrien. Vurderingen baseres på konklusioner fra uafhængige organisationer og skal desuden omfatte ikrafttrædelsesdatoen for EEVC-kravene for de køretøjer, der undtagelsesvist ikke kan opfylde EEVC-kravene på de fastsatte datoer.

Rapporter om opfyldelse af kravene og rapporter om den tekniske udvikling og planlægningen forelægges Overvågningsudvalget. Alle kontroller vedrørende opfyldelsen af tekniske krav udføres af uafhængige tekniske organer.

Desuden indeholder forpligtelsen en række generelle bestemmelser, herunder især:

- International harmonisering: automobilindustrien støtter fremtidige bestræbelser på at opnå international harmonisering af fodgængerbeskyttelsen inden for rammerne af FN/ECE-aftalen (1998) om etablering af globale tekniske forskrifter.
- Overholdelse af EU's konkurrenceregler: forpligtelsen iværksættes i overensstemmelse med EU's konkurrenceregler. Hvis forpligtelsen indeholder konkurrencebegrænsende tiltag, kan der sendes en formel anmeldelse til Kommissionen, såfremt dette er muligt i henhold til gældende EU-konkurrenceregler.

### **3. Kommissionens henstilling**

Som en ekstra sikkerhed for at ACEA overholder sin forpligtelse, vil Kommissionen i sin henstilling gøre det klart, at lovgivningsmæssige foranstaltninger vil blive overvejet, hvis forpligtelsen ikke overholdes.

### **4. Evaluering af forpligtelsen**

I december 2000 nåede Kommissionen til enighed om, at forpligtelsen indgået af industrien om fodgængeres sikkerhed skulle opfylde følgende krav:

- Forpligtelsen skulle gøre det muligt at opnå de nødvendige forbedringer af vejsikkerheden, herunder især krav i lighed med de af EEVC foreslåede.
- Den skulle indgås senest i juni 2001.
- Den skulle indeholde adækvate mekanismer til kontrol af industriens overholdelse af kravene.
- Den skulle inddrage bestemmelserne i meddelelsen om miljøaftaler (1996).
- Den skulle sikre passende repræsentation af automobilindustrien.

Kommissionen har bedømt ACEA-forpligtelsen ud fra ovenstående krav og er nået til følgende konklusioner:

1) Opnåede forbedringer af vejsikkerheden

ACEA har accepteret en høj grad af fodgængerbeskyttelse, enten ved at overholde EEVC's krav eller ved at indføre foranstaltninger med mindst samme beskyttelsesvirkning i 2010. Som et første skridt i denne retning har industrien accepteret pr. 1. juli 2005 at overholde de krav, FFC opstillede i sin rapport af den 19. december 2000. Endvidere har industrien accepteret at supplere denne foranstaltning med tre yderlige tiltag, der også befordrer øget fodgængersikkerhed og -vejsikkerhed. Det drejer sig her om, at der på alle nyindregistrerede motorkøretøjer monteres blokeringsfri bremsesystemer (Anti-lock Brake Systems - ABS) i 2003 og kørellys (Daytime Running Lights) i 2002, samt at bilfabrikkers salg af hårde safarigitre indstilles pr. 2002.

2) Ikrafttræden

I henhold til forpligtelsen skal industrien pr. 1. juli 2005 overholde en første vigtig pakke af bestemmelser om sikkerhedsforanstaltninger for fodgængere, men allerede i perioden 2002-2004 indføres endnu en pakke vigtige sikkerhedsforanstaltninger (se forrige afsnit).

3) Overvågning

Industrien har accepteret en årlig evaluering af status med hensyn til opfyldelse af forpligtelsens mål, herunder forsknings- og udviklingsindsatsen samt overholdelsen af kravene. Overvågningen vil blive udført af et overvågningsudvalg nedsat af Kommissionen med deltagelse fra industrien. Overvågningen udføres på grundlag af prøvninger udført af uafhængige tekniske organer.

Den praktiske gennemførelse af overvågningsproceduren vil blive fastlagt af Kommissionen på basis af følgende principper:

- Overvågningsudvalget vil være underlagt Kommissionen.
- Kommissionen vil invitere eksperter til at deltage i Overvågningsudvalget efter behov for at bistå den ved den tekniske evaluering af de rapporter, der forelægges af industrien.
- Hvis der ikke kan opnås enighed, vil det stå Kommissionen frit for at anvende den evaluering, der er foretaget af dens egne tjenestegrene, som grundlag for dens rapport til Europa-Parlamentet og Rådet.

#### 4) Overensstemmelse med meddelelsen om miljøaftaler (1996)

Forpligtelsen er i overensstemmelse med kravene i meddelelsen (1996) om miljøaftaler, især hvad angår:

- Høring: høringen af interesserede parter fandt sted den 6. februar 2001 samt ved en række informationsmøder med relevante ministerier i medlemsstaterne, medlemmer af Europa-Parlamentet og vigtige ikke-statslige organisationer (ETSC). Den formelle høring af Europa-Parlamentet og Rådet foretages ved hjælp af denne meddelelse.
- Kvantificerede målsætninger: forpligtelsen indeholder en række kvantificerede målsætninger i form af tekniske krav og prøvning.
- Overvågning af resultater: overholdelsen af forpligtelsen vil blive kontrolleret ved årlig evaluering (se ovenstående).
- Uafhængig overvågning af resultater: overholdelsen af forpligtelsen vil blive kontrolleret ved et uafhængigt teknisk organ (se ovenstående).
- Formidling til offentligheden og gennemsigtighed: forpligtelsen offentliggøres som bilag til denne meddelelse.

Denne meddelelse berører ikke eventuelle almindelige bestemmelser om frivillige aftaler, som Kommissionen måtte vedtage i fremtiden.

#### 5) Dækning af industrien

ACEA-forpligtelsen dækker over 80% af Fællesskabets marked for personbiler og lette erhvervskøretøjer. Når JAMA og KAMA har underskrevet sideløbende forpligtelser, vil praktisk taget alle personbiler og lette erhvervskøretøjer med en vægt på under 2,5 tons, der sælges i EU, være dækket.

### **5. Yderligere etaper**

Hvis Kommissionen beslutter at acceptere ACEA-forpligtelsen, skal der inden for de kommende 18 måneder træffes to vigtige foranstaltninger med henblik på at iværksætte den:

- Kommissionen opretter et overvågningsudvalg, opfordrer repræsentanter for automobilindustrien til at deltage heri og fastlægger udvalgets sammensætning og forretningsorden.
- I samarbejde med industrien findes uafhængige tekniske organer, der er i stand til at udføre de prøvninger, der er fastlagt i forpligtelsen.

Kommissionen vil regelmæssigt aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af forpligtelsen.

### **6. Konklusioner**

Efter Kommissionens mening svarer ACEA-forpligtelsen til det mandat, Kommissionen gav i sin meddelelse af 21. december 2000. Forpligtelsen vil være et beslutsomt skridt fremad mod gennemførelsen af EU's målsætninger om vejsikkerhed.

Førend Kommissionen træffer beslutning om, hvorvidt den vil acceptere forpligtelsen, ønsker den at høre Europa-Parlamentet og Rådet om indholdet af ACEA-forpligtelsen og om Kommissionens vurdering i denne meddelelse og at give dem lejlighed til at fremsætte deres synspunkter. Kommissionen agter derfor at udsætte beslutningen om, hvorvidt den vil acceptere forpligtelsen i form af en henstilling til industrien, eller om den vil foreslå et direktiv baseret på indholdet af forpligtelsen, enten i form af et rammedirektiv eller et traditionelt direktiv, til senest december 2001. I mellemtiden fortsættes arbejdet med forberedelse af et udkast til lovgivning.

## **BILAG**

### **ACEA-forpligtelsen vedrørende beskyttelse af fodgængere og cyklister**

Bilaget foreligger kun på engelsk.