

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om anvendelsen af systemer til frontal beskyttelse på motorkøretøjer og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF«

(KOM(2003) 586 endelig — 2003/0226 (COD))

(2004/C 112/05)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 22. oktober 2003 under henvisning til EF-traktatens artikel 95 at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Det Indre Marked, Produktion og Forbrug, som udpegede Virgilio Ranocchiaro til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 10. marts 2004.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 407. plenarforsamling den 31. marts-1. april 2004, mødet den 31. marts 2004, følgende udtalelse enstemmigt:

1. Indledning

1.1 Større færdselssikkerhed, som er et hovedmål for EU-institutionerne og de nationale myndigheder, kræver bl.a. gradvise indgreb over for alle aspekter vedrørende køretøjers konstruktion, som kan nedbringe antallet af ulykker og mindske disses konsekvenser.

1.2 Der lægges med rette særlig vægt på at beskytte bløde og sårbare trafikanter i tilfælde af sammenstød med motor-køretøjer. Det anføres i det EU-handlingsprogram for færdselssikkerhed, som Kommissionen forelagde for nylig, at det er en hovedopgave for EU at påse, at bilens frontpartier gøres mindre farlige for fodgængere og cyklister.

1.3 Det fremgår af ulykkestatistikkerne, at mange fodgængere og cyklister kommer til skade ved sammenstød med et køretøj i bevægelse og især ved frontal påkørsel af personbiler. De seneste tal fra CARE⁽¹⁾ indeholder følgende om antallet af dræbte blandt de mest sårbare grupper: Fodgængere 4.571, cyklister 1.444. Desværre indeholder oplysningerne intet om sammenstødets omstændigheder.

1.3.1 Der mindes om, at der er tale om to former for kvæstelser ved denne type sammenstød: Dem, der skyldes det »primære« sammenstød mellem fodgænger eller cyklisten og køretøjets frontparti og det »sekundære« sammenstød med vejen, som fodgænger ofte kastes henad. I alle tilfælde skal det bemærkes, at der ikke er noget håb om at beskytte fodgængere, hvis det primære sammenstød finder sted ved en hastighed på over 40 km/timen. Det er imidlertid muligt at

reducere kvæstelsernes omfang ved primære sammenstød ved denne hastighed, dvs. i stærk bytrafik, hvor næsten halvdelen af ulykkerne sker.

1.3.2 Det foreliggende forslag ændrer direktiv 70/156/EØF⁽²⁾, som er basisteksten for godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil, idet direktivet indeholder nærmere bestemmelser og harmoniserer procedurerne; det tager afsæt i de europæiske, japanske og koreanske bilfabrikantsammenslutningers løfte (ACEA, JAMA og KAMA) fra 2001 om fra 1. januar 2002 ikke at montere »hårde safarigitre«, som regel i stål, som originaludstyr på nye køretøjer og ikke længere at sælge dem som særskilt tilbehør i deres forhandlernet. Der mindes om, at dette udstyr oprindeligt havde til formål at skabe større sikkerhed ved erhvervsmæssig brug (landbrug, skovbrug osv.) i »fjendtlige« områder og/eller områder, hvor der færdes dyr.

1.4 Forslaget er nødvendigt for:

— at harmonisere bestemmelserne om konstruktion, og dermed godkendelse, af køretøjer, der leveres med systemer til frontal beskyttelse (hårde safarigitre) eller hvor dette system udgør en »separat teknisk enhed«,

— at efterkomme Rådets anmodning af 26. november 2001 om at forbyde anvendelsen af hårde safarigitre for alle køretøjer af type M1 og N1,

— at reagere på Europa-Parlamentets opfordring af 13. juni 2002 til Kommissionen om at foreslå lovgivning, der forbyder hårde safarigitre på eftermarkedet.

⁽¹⁾ Community Road Accident Data base: Indsamler og bearbejder medlemsstaternes oplysninger om færdselsulykker.

⁽²⁾ EFT L 42 af 23.2.1970.

1.5 Forslaget indeholder tekniske og konstruktionsmæssige forskrifter for systemer til frontal beskyttelse (safarigitre) for køretøjer af type M1 og N1 (dvs. personbiler og varebiler på under 3,5 t). Hermed hører det til et af særdirektiverne efter godkendelsesproceduren i direktiv 70/156/EØF.

1.6 Forslaget hænger ligeledes sammen med direktiv 2003/102/EF af 17. november 2003⁽¹⁾ om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter ved kollision med et motorkøretøj. Det er især nødvendigt at forelægge forslaget, fordi det nævnte direktiv ikke indeholder særlige bestemmelser om frontale beskyttelsessystemer (dvs. safarigitre).

1.7 I sin udtalelse af 16. juli 2003⁽²⁾ om direktiv 2003/102/EF godkender og støtter udvalget Kommissionens indsats for beskyttelse af fodgængere, men det understreger dog, at beskyttelsen bør være et led i EU's bredere færdselssikkerhedsindsats, ligesom der lægges vægt på det nødvendige i en overordnet forebyggelsespolitik.

1.8 Også med hensyn til de øvrige lovforslag om færdselssikkerhed (bl.a. om fastholdelsesanordninger og sikkerhedsseler og om at lade obligatorisk montering af hastighedsbegrænsere gælde for samtlige køretøjer⁽³⁾) har udvalget for nylig afgivet udtalelse. Dette gælder også EF-handlingsprogrammet for færdselssikkerhed, hvor udvalget stedse har gentaget, at det er vigtigt, at man samtidig beskæftiger sig med de tre afgørende sikkerhedsfaktorer, nemlig køretøjer, infrastrukturer og trafikanternes adfærd.

2. Generelle bemærkninger

2.1 Udvalget udtrykker tilfredshed med Kommissionens nye initiativ, som er med til at gøre færdselssikkerhedsbestemmelserne endnu mere fuldstændige, idet der udfyldes et lovmæssigt tomrum.

2.2 Udvalget kan nok erkende det begrundede i initiativet, men har meget svært ved at forstå Kommissionens indfaldsvinkel.

2.2.1 Det erkendes, at hårde systemer til frontal beskyttelse er farlige, og fabrikanterne har derfor lovet ikke at fremstille eller sælge sådanne systemer. Men Kommissionen kommer kun med en teknisk og godkendelsesmæssig løsning. Den definerer ikke, hvad hård og ikke-hård er, men de tekniske/godkendelsesmæssige karakteristika, hvis overholdelse indebærer en definition af et sikkert, dvs. ikke-hårdt system til frontal beskyttelse.

⁽¹⁾ EUT L 321 af 6.12.2003.

⁽²⁾ Ordfører Philippe Levaux, EUT C 234 af 30.9.2003.

⁽³⁾ EFT C 80 af 30.3.2004.

2.2.2 Forslaget afføder i den nuværende formulering tværtimod uventede og formentlige uløselige komplikationer for fabrikanterne, idet det foreskrives, at safarigitre skal bestå andre prøver end dem, der er nedfældet for basiskøretøjet i den første gennemførelsesetape i direktiv 2003/102/EF.

2.3 Man må ikke overse, hvad der allerede er gjort for at beskytte fodgængere. Takket være aftalen med bilfabrikantsammenslutningerne og takket være det nævnte direktiv 2003/102/EF er det lykkedes at få nedfældet nogle faste holdpunkter, som er på forkant med den tekniske udvikling på dette område, og som det foreliggende forslag som en naturlig følge burde indrettes efter.

2.3.1 Direktiv 2003/102/EF (bilag I, side 1) fastsætter de prøver (slagprøver) for »frontfladerne« (som omfatter systemerne til frontal beskyttelse), som køretøjerne skal bestå for at kunne blive godkendt. I forslagens artikel 4 henviser Kommissionen imidlertid til tekniske krav til de særlige slagprøver for gitre, som ikke er identiske med bestemmelserne i første etape i ovennævnte direktiv, der ellers er af ny dato. Udvalget forstår ikke, hvorfor det skulle være nødvendigt at ændre på disse bestemmelser:

— i henseende til fodgængersikkerhed behandles safarigitre på samme måde som de øvrige dele af køretøjets frontparti (kofangere, hjælm, belysningsanordninger osv.)

— prøverne skal udføres med gitrene anbragt på køretøjet eller på en tilsvarende simulator, så der hersker sikkerhed for, at hvert gitter i praksis afprøves på det køretøj, som det monteres på (indbygget i dette eller tilføjet senere hen i overensstemmelse med monteringsforskrifterne). Et frontalt beskyttelsessystems sikkerhed afhænger nemlig af, hvordan det er monteret på køretøjet og af mellemrummet mellem systemet og karosseriet

— det er derfor nødvendigt at tilpasse de gældende slagprøver, som vedrører hele køretøjets frontparti: I modsat fald må det konkluderes, at Kommissionen ikke efterlever et direktiv, som netop er vedtaget.

2.4 Udvalget finder det derfor nødvendigt at bringe forskrifterne i det foreliggende forslag på linje med de bestemmelser, som er fastlagt i direktiv 2003/102/EF, og som beskrives nærmere nedenfor.

2.5 I modsat fald må det befrygtes, at de nuværende fabrikanter af safarigitre tvinges til at indstille deres virksomhed, da de ikke vil være i stand til øjeblikkeligt at udvikle tekniske enheder, som formår at opfylde de strikse krav i det foreliggende forslag.

3. Særlige bemærkninger

Med henvisning til ovenstående anmoder udvalget Kommissionen om:

3.1 at påse over for medlemsstaterne, at frontalbeskyttelsessystemet altid undersøges i forbindelse med det køretøj, som det er godkendt til. Sigtet er at undgå enhver kilde til fare.

3.2 Revision af forslagets artikel 3, stk. 2 — udvalget foreslår at ændre 1. juli 2005 til 1. oktober 2005. Som allerede nævnt bør forslaget bringes nøje på linje med direktiv 2003/102/EF.

3.3 Revision af forslagets artikel 4, stk. 1 og bilag 1, del 3 (bestemmelser vedrørende prøver) — udvalget anser det hverken for nødvendigt eller rimeligt at nedfælde detaljerede tekniske bestemmelser og tidsfrister, som adskiller sig fra dem, der er fastlagt for den første gennemførelsesetape af direktiv 2003/102/EF. Da det ikke er det frontale beskyttelsessystem som sådant, der skal underkastes prøver, men køretøjets frontparti (herunder det nævnte system eller en anden tilsvarende anordning) er der ingen grund til at udforme prøverne anderledes. Forslaget gør det eksempelvis til en betingelse for godkendelse, at »lårattrap-kofanger-prøven« består, selv om denne i henhold til direktiv 2003/102/EF kun foretages til overvågnings- og dermed dataindsamlingsformål.

4. Konklusion

4.1 Udvalget håber, at direktivforslaget vil blive vedtaget snarest muligt med de af udvalget foreslåede ændringer, som

tager sigte på mulige forbedringer af køretøjers frontalbeskyttelsessystemer, som der allerede er lagt op til, og som er godkendt i det nylige direktiv om beskyttelse af fodgængere.

4.2 Godtages disse ændringer ikke, er udvalget bange for, at man vil ende med en slags »prohibitionistisk« lovgivning, hvor der ikke længere produceres safarigitre og med risiko for, at der dukker et svært kontrollerbart sort marked op.

4.3 Mere generelt håber udvalget, at Kommissionen vil vedtage en strategi, som klart definerer prioriteter i forbindelse med regelsæt, og som forhindrer inkonsekvens i de erklærede målsætninger. I denne forbindelse minder udvalget om, at de forskellige alternativer altid bør vælges efter en omfattende effektiv vurdering af de nye regler, så der bl.a. tages behørigt hensyn til omkostningerne for fabrikanterne og dermed til det europæiske erhvervslivs internationale konkurrenceevne.

4.4 Udvalget finder det endvidere nødvendigt med en gennemgribende revision af lovkomplekset om motorkøretøjer, idet der alene for typegodkendelse af personbiler gælder 170 direktiver, som fylder ca. 3 500 sider i EU-Tidende.

4.5 Udvalget finder det også nødvendigt med en omhyggelig vurdering af de tekniske aspekter ved alle sikkerhedsløsninger i form af et bredt samråd, som bør inddrage erhvervslivet og samtlige berørte parter, så det bliver muligt at finde frem til de mest avancerede, pålidelige, ydedygtige og omkostningseffektive løsninger.

4.6 Endelig anmoder udvalget med henvisning til kommentarerne i pkt. 1.8 og af hensyn til bedre færdselssikkerhed om, at der lægges mere vægt på uddannelse og bevidstgørelse af fodgængere og cyklister.

Bruxelles, den 31. marts 2004

Roger BRIESCH

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg