

KOMMISSIONENS REKOMMENDATION

av den 21 december 1999

om säkra och effektiva informations- och kommunikationssystem i fordon: en europeisk principförklaring om användargränssnitt

[delgivet med nr K(1999) 4786]

(Text av betydelse för EES)

(2000/53/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION UTFÄRDAR DENNA REKOMMENDATION

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 211, och av följande skäl:

1. Vikten av ett säkert användargränssnitt hos informations- och kommunikationssystem i fordon har betonats många gånger i resolutioner, slutsatser och yttranden från flera europeiska institutioner, till exempel rådets slutsatser av den 17 juni 1997, Europaparlamentets resolution av den 8 oktober 1998 och Regionkommitténs yttrande av den 14 maj 1998 ⁽¹⁾ om kommissionens meddelande KOM(97) 223 av den 20 maj 1997 om en gemenskapsstrategi och ram för utbyggnaden av vägtransporttelematik i Europa och förslag till inledande åtgärder, rådets resolution av den 17 juni 1997 ⁽²⁾ om utveckling av vägtransporttelematik, särskilt elektronisk avgiftsbetalning.
2. En grund för konsumentskydd finns i rådets direktiv 92/59/EEG av den 29 juni 1992 om allmän produktsäkerhet ⁽³⁾ och rådets resolution av den 17 december 1998 om bruksanvisningar för tekniska konsumentvaror ⁽⁴⁾ men är inte tillräckligt specifika för detta område.
3. Telematikutrustning i fordon kommer att påverka vägtransporter i stor utsträckning inom den närmaste framtiden och kommer att vara ett viktigt stöd för föraren. För att utrustningen verkligen skall vara en hjälp är det viktigt att föraren inte störs av informationen, av informationsöverföringen eller får för mycket information.
4. Marknadsutvecklingen för branschen och tillhandahållare av kringtjänster får inte förhindras i onödan och utvecklingen av framtida säkra nyskapande produkter på området för information i bilar och telekommunikationsteknik bör uppmuntras.
5. Det bör ställas upp principer på frivillig basis som de berörda marknadsaktörerna kan rätta sig efter.
6. I syfte att undanröja handelshinder på den inre marknaden bör det inrättas allmänna produktsäkerhetskrav.
7. En Europeisk principförklaring om användargränssnittet hos informations- och kommunikationssystem i fordon är nödvändig för att säkerhetspotentialen skall kunna utnyttjas till fullo. Principförklaringen bör till fullo ta hänsyn till tidigare genomfört arbete av andra internationella organisationer som Europeiska Transportministerrådet (ECMT) och Förenta Nationerna.
8. Kommissionen fortsätter sitt arbete med att utvidga principerna genom att mer detaljerat beskriva varje princip och ange motivet till principerna och där det är nödvändigt presentera bra och dåliga exempel, samt fortsätta arbetet, där det är möjligt, med verifieringsförfarandena.
9. Kommissionens avdelningar kommer att inhämta information från medlemsstaterna om vilka åtgärder som vidtagits och om resultaten av hur väl branschen följer principerna, och bör genomföra ytterligare undersökningar om behov föreligger.

⁽¹⁾ Regionkommittén 256/97, 14 maj 1998.

⁽²⁾ EGT C 194, 25.6.1997, s. 5.

⁽³⁾ EGT L 228, 11.8.1992, s. 24.

⁽⁴⁾ EGT C 411, 31.12.1998, s. 1.

10. Efter en inledande period på två år och beroende på anslutningen till principförklaringen om användargränssnittet hos informations- och kommunikationssystem i fordon, kommer kommissionen att beakta behovet av ytterligare åtgärder, till exempel att anpassa direktiv 92/53/EEG av den 18 juni 1992 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon ⁽¹⁾, eller att införa ett tilläggsdirektiv, med CEN/ISO-standarder.
11. Ovanstående krav kan inte åstadkommas på nationell nivå.

HÄRIGENOM REKOMMENDERAS FÖLJANDE.

1. Europeiska motorfordontillverkare och industri som utformar, tillhandahåller och/eller installerar originalutrustning och produkter för information och kommunikation för eftermontering i fordon samt importörer, bör iakta principförklaringen i bilagan och inbjuds att genom ett frivilligt avtal följa dessa. I principförklaringen, som omfattar alla informations- och kommunikationssystem som är avsedda att användas av föraren under körning, sammanfattas grundläggande säkerhetsaspekter som skall beaktas i fråga om användargränssnittet hos dessa system. I principförklaringen betonas att förarens främsta uppgift är att framföra fordonet på ett säkert sätt i en dynamisk trafikmiljö.

Principerna gäller

- oavsett om systemet har direkt anknötning till körningen eller inte,
 - både bärbara och permanent installerade system, till exempel telefoner,
 - både tillverkare av originalutrustning (OEM) och tillhandahållare av produkter för eftermontering, vilket omfattar importörer av alla typer av vägfordon som saluförs på den gemensamma marknaden.
2. Medlemsstaterna uppmanas att uppmuntra och undersöka hur branschen följer denna principförklaring, även innefattande tillhandahållare av produkter för eftermontering.
 3. Medlemsstaterna skall informera kommissionen inom tolv månader efter offentliggörandet av denna rekommendation om de åtgärder som vidtagits och skall inkomma med utvärderingsresultat inom 24 månader om hur de själva och branschen följer dessa principer.

Utfärdad i Bryssel den 21 december 1999.

På kommissionens vägnar

Erkki LIIKANEN

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 225, 10.8.1992, s. 1.

BILAGA

**PRINCIPFÖRKLARING OM ANVÄNDARGRÄNSSNITTET HOS INFORMATIONS- OCH KOMMUNIKATIONS-
SYSTEM I FORDON****1. Mål:**

I den här principförklaringen sammanfattas grundläggande säkerhetsaspekter som skall tas i beaktande när det gäller användargränssnitt hos informations- och kommunikationssystem som används i fordon.

Den här principförklaringen är speciellt värdefull för tillverkare när de skall beakta säkerhetsaspekterna hos användargränssnittet. De viktigaste frågorna i den här principförklaringen rör konstruktion och installation, vilket belyses av följande punkter:

- Att utforma och installera informations- och kommunikationssystem på ett sådant sätt att användningen av dem inte påverkar körningen.
- Att presentera informationen på ett sådant sätt att förarens synfält inte påverkas.
- Att utforma systemet på ett sådant sätt att förarens kontroll över fordonet inte påverkas, att föraren känner sig säker, kan lita på systemet och kan reagera på oväntad information.

För att produktutvecklingen på området inte skall hindras är principförklaringen huvudsakligen utformad som mål som användargränssnittet skall klara.

2. Omfattning:

Principförklaringen omfattar alla informations- och kommunikationssystem som är avsedda att användas av föraren under körning. I principerna utgår man från att förarens primära uppgift är att framföra fordonet på ett säkert sätt i en komplex trafikmiljö.

Med "systemet" avses i den här principförklaringen de funktioner och delar, som skärmar och manöverorgan, som utgör gränssnittet mellan systemet och föraren.

Principerna har utformats för att omfatta konstruktion och installation av enskilda system. Om ett fordon innehåller fler än ett system skall de helst presenteras som ett integrerat gränssnitt där den kompletta installationen överensstämmer med dessa principer.

De viktigaste frågorna i principförklaringen berör utformning, installation, presentation av informationen, utformning av mätare och manöverorgan, systemets funktioner och information om systemet.

Principförklaringen berör inte aspekter på informations- och kommunikationssystem som inte har att göra med användargränssnittet, som elektriska karaktäristika, materialegenskaper, systemprestanda och rättsliga frågor.

3. Befintliga bestämmelser:

Principförklaringen ersätter inte förordningar och standarder som tillverkare skall observera och följa.

- På området finns bland annat följande EG-direktiv med eventuella ändringar:
 - Om siktfältet i motorfordon:
kommissionens direktiv 90/630/EEG av den 30 oktober 1990 ⁽¹⁾.
 - Om inredningsdetaljer i motorfordon (passagerarutrymmets inre delar frånsett inre backspeglar, manöverorganens utformning, taket eller det öppningsbara taket, ryggstödet och sätenas baksida):
rådets direktiv 74/60/EEG av den 17 december 1973 ⁽²⁾.
 - Om inredningsdetaljer i motorfordon (märkning av manöverorgan, kontrollampor och visare):
rådets direktiv 78/316/EEG av den 21 december 1977 ⁽³⁾.
- Rådets resolution av den 17 december 1998 om bruksanvisningar för tekniska konsumentvaror ⁽⁴⁾.
- Rådets direktiv 92/59/EEG av den 29 juni 1992 om allmän produktsäkerhet ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ EGT L 341, 6.12.1990, s. 20.

⁽²⁾ EGT L 38, 11.2.1974, s. 2.

⁽³⁾ EGT L 81, 28.3.1978, s. 3.

⁽⁴⁾ EGT C 411, 31.12.1998, s. 24.

⁽⁵⁾ EGT L 228, 11.8.1992, s. 24.

- FN/ECE-föreskrifter som är erkända av gemenskapen efter det att gemenskapen nyligen anslöt sig till den reviderade överenskommelsen från 1958.
- I principförklaringen hänvisas det till följande standarder och standarder som förbereds:
 - ISO 4513 Road Vehicles – Visibility. Method for Establishment of Eyellipse for Driver's Eye Location.
 - ISO 2575 Road Vehicles – Symbols for Controls, Indicators and Tell-tales.
 - ISO 4040 Road Vehicles – Location of Hand Controls, Indicators and Tell-tales.
 - ISO 3958 Road Vehicles – Passenger Car Driver Hand Control Reach.
 - ISO (DIS) 15005 Road Vehicles – Traffic Information and Control Systems (TICS) Dialogue Management Principles
 - ISO (DIS) 15006 Road Vehicles – Traffic Information and Control Systems (TICS) Auditory Presentation of Information
 - ISO (DIS) 15008 Road Vehicles – Traffic Information and Control Systems (TICS) Ergonomic aspects of In-Vehicle Information Presentation
 - ISO (DIS) 11429 Ergonomics – System Danger and non Danger Signals with Sounds and Lights.

Alla standarder går för närvarande igenom och de som använder denna principförklaring uppmanas använda de senaste utgåvorna av de standarder som anges ovan.

I allmänhet råder inget tvivel om vem som har ansvaret, t.ex. tillverkaren, leverantören eller installatören, för att tillämpa principerna. Om det är fler än en part som har ansvaret, uppmanas dessa parter att använda principerna som en utgångspunkt för att bekräfta sina respektive roller.

Förarens ansvar när det gäller att köra säkert samtidigt som han sköter dessa system påverkas inte.

4. Principer för utformning:

Systemet skall vara utformat så att det hjälper föraren och skall inte kunna ge upphov till riskfyllt beteende från föraren eller andra trafikanter.

Systemet skall vara utformat så att den uppmärksamhet som måste ägnas systemet inte påverkar den uppmärksamhet föraren måste ägna åt trafikmiljön.

Systemet skall vara utformat så att föraren inte distraheras eller ges visuell underhållning.

5. Installation:

Systemet skall placeras och installeras i enlighet med relevanta förordningar, standarder och tillverkarens installationsinstruktioner.

Ingen del av systemet får skymma förarens siktfält.

Systemet får inte hindra fordonets primärreglage och -mätare.

Skärmar bör placeras så nära förarens normala synfält som möjligt.

Skärmar bör vara utformade och installerade så att speglingar och reflexer undviks.

6. Principer för visning av information:

Information som presenteras visuellt skall kunna avläsas av föraren med några snabba blickar som skall vara så korta att de inte påverkar körningen.

Internationellt överenskomna standarder i fråga om läsbarhet, hörbarhet, bilder, symboler, ord, akronymer och förkortningar skall användas i de fall de är tillgängliga.

Information som är relevant för körningen skall vara exakt och presenteras vid rätt tidpunkt.

Systemet får inte visa information som skulle kunna ge upphov till riskfyllt beteende från föraren eller andra trafikanter.

Systemet får inte avge oreglerbara ljudnivåer som skulle kunna innebära att varningssignaler utifrån eller inne i bilen inte hörs.

7. Principer för samspel med skärmar och manöverorgan:

Föraren skall alltid kunna ha minst en hand på ratten samtidigt som han manövrerar systemet.

Kommunikationssystem som är röststyrt skall vara försett med en funktion som gör att kommunikation med systemet skall kunna ske "hands-free".

Systemet skall inte kräva långa sammanhängande sekvenser av manövrering.

Systemets manöverorgan skall vara utformade på ett sådant sätt att de kan kontrolleras utan att själva körningen påverkas negativt.

Föraren skall kunna kontrollera med vilken hastighet systemet skall manövreras.

Systemet skall inte vara uppbyggt så att föraren måste reagera inom en viss tid för att mata in uppgifter i systemet.

Föraren skall kunna återuppta avbruten kommunikation med systemet vid punkten för avbrottet eller vid någon annan logisk punkt.

Föraren måste kunna reglera volymen på ljudinformationen om det finns risk för störning eller irritation.

Reaktionen från systemet (t.ex. meddelanden eller bekräftelse) skall ske utan fördröjning och vara klar och tydlig.

System som kan visa rörlig information som inte har någon betydelse för säkerheten, skall vara försedda med ett spärrläge där den informationen inte når föraren.

8. Principer för systemets funktioner:

Visuell information som inte rör körningen och som kraftigt kan störa föraren (t.ex. tv, video samt bilder och text som automatiskt ändras) måste kunna stängas av och skall visas på ett sådant sätt att föraren inte kan se den under färd.

Närvaron och användningen av ett system får inte negativt påverka de reglage och mätare som krävs för den primära köruppgiften och som har betydelse för trafiksäkerheten.

Systemfunktioner som inte skall användas av föraren under körning skall spärras när fordonet är i rörelse eller också skall tydliga varningar finnas mot ofrivillig användning.

Information om aktuell status och information om eventuella fel i systemet som kan påverka säkerheten skall visas för föraren.

Om systemet helt eller delvis slutar fungera, skall fordonet fortfarande kunna manövreras eller åtminstone kunna stoppas på ett säkert sätt.

9. Principer för information om systemet:

Systemet skall vara försett med lämpliga installations-, underhålls- och användarinstruktioner.

Dessa instruktioner skall vara korrekta och lättfattliga.

Instruktionerna skall vara skrivna på ett sådant språk och ha en sådan form att de lätt kan förstås av föraren.

Av instruktionerna skall det klart framgå vilka delar av systemet som är avsedda att användas av föraren under färd och vilka delar (t.ex. vissa funktioner och menyer) som inte skall användas under färd.

All produktinformation skall vara utformad så att den på ett korrekt sätt beskriver hur systemet fungerar.

Av produktinformationen skall det klart framgå om det krävs specialkunskaper för att använda systemet eller om produkten är olämplig för vissa användare.

Bilder av systemet (t.ex. beskrivningar, fotografier och skisser) får inte framkalla orealistiska förväntningar från användarens sida eller uppmuntra till användning som kan vara farlig eller olaglig.
