



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 02.10.1995
KOM(95)454 slutlig

94/0322 (COD)

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV
OM MOTORFORDONS
SIDOKOLLISIONSSKYDD OCH OM ÄNDRING AV DIREKTIV 70/156/EEG

(framlagt av kommissionen i enlighet med artikel 189a.2 i Romfördraget)

EXPLANATORY MEMORANDUM

On 13 December 1994, the Commission sent to the Council a proposal for a new directive introducing measures to improve the side impact resistance of motor vehicles, amending also Directive 70/156/EEC (COM(94)519 of 13 December 1994).

On 12 July 1995, the European Parliament approved the proposal in the first reading, subject to 11 amendments. The Commission has accepted all but one of the proposed amendments subject to certain drafting changes.

The substance of the amendments is the deletion of the two-stage approach, proposed by the Commission (in which the severity of the test was increased in phases by raising the ground clearance of the impacting barrier from 260 to 300 mm), in favour of the immediate adoption of the more severe test in October 1998. The Commission, having taken soundings with interested parties, can accept this approach since it ensures a parallelism with the introduction of the new Directive on frontal impact and because it is possible industrially to ensure the earlier introduction date than foreseen in the second stage of the original proposal.

Amendment 7a, relating to the position of the seat in the test, cannot be accepted because of the need to allow the Technical Service responsible for the test the possibility to specify a different position. This would avoid the risk that padding might be used to protect just one position or that potentially harmful equipment inside the door might be sited away from that position, simply to comply with the test requirements in the single position.

Amendment 10, which extends the footnote already amended by 7b, is incompatible with 7a. Since the Commission cannot accept Amendment 7a (see above), there is no longer a need to extend the footnote. (Amendments 7 and 10 are mutually inconsistent but both were adopted by Parliament).

Amendment 5, relating to the wording of Article 4 in respect of a future review of the test requirements, has been accepted in principle. The commitment to a specific future barrier height of 350 mm is, however, unacceptable. Whilst the Commission accepts and supports the principle that the effects of this legislation on road safety should be examined and, if necessary, the future severity of the test increased, it is opposed to inclusion of such a specific parameter since it would:

- pre-judge the outcome of the review and
- create *de facto* a second standard in the market place.

ÄNDRAT FÖRSLAG

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

av den

om motorfordons sidokollisionskydd -

och

om ändring av direktiv 70/156/EEG

URSPRUNGLIG LYDELSE

ÄNDRAD LYDELSE

Artikel 2 (2)

2 Från den 1 oktober 1995 har medlemsstater:

- inte rätt att bevilja EEG-typgodkännande i enlighet med artikel 4 i detta direktiv 70/156/EEG,
- möjlighet att vägra bevilja nationellt typgodkännande,

om inte motorfordonet uppfyller bestämmelserna i detta direktiv.

2 Från den 1 oktober 1998 har medlemsstater:

- inte rätt att bevilja EEG-typgodkännande i enlighet med artikel 4 i detta direktiv 70/156/EEG,
- möjlighet att vägra bevilja nationellt typgodkännande,

om inte motorfordonet uppfyller bestämmelserna i detta direktiv.

Artikel 2 (3)

3. Bestämmelserna i punkt 2 skall inte tillämpas på fordonstyper godkända före den 1 oktober 1995, i enlighet med något av de två följande direktiven: Direktiv 70/387/EEG (dörrlås och gångjärn), direktiv 74/483/EEG (utvändiga delar) och direktiv 76/115/EEG (säkerhetsbältets fäste), samt eventuella utvidgningar av dessa bestämmelser.

3. Bestämmelserna i punkt 2 skall inte tillämpas på fordonstyper godkända före den 1 oktober 1998, i enlighet med något av de två följande direktiven: Direktiv 70/387/EEG (dörrlås och gångjärn), direktiv 74/483/EEG (utvändiga delar) och direktiv 76/115/EEG (säkerhetsbältets fäste), samt eventuella utvidgningar av dessa bestämmelser.

Artikel 2 (4)

- | | |
|--|---|
| 4. Från den 1 oktober 2000 skall medlemsstaterna överväga att utfärda likformiga intyg. Intygen skall åtfölja nya fordon, i enlighet med direktiv 70/1567EEG, och skall inte längre vara giltiga enligt detta direktiv, artikel 7.1, såtillvida bestämmelserna i direktivet inte är uppfyllda. | 4. Från den 1 oktober <u>2003</u> skall medlemsstaterna överväga att utfärda likformiga intyg. Intygen skall åtfölja nya fordon, i enlighet med direktiv 70/1567EEG, och skall inte längre vara giltiga enligt detta direktiv, artikel 7.1, såtillvida bestämmelserna i direktivet inte är uppfyllda. |
|--|---|

Artikel 3 (2)

Bilaga IV i direktiv 70/156/EEG ändras härmed enligt följande:

1. I del I skall följande text läggas till:

"54. Sidokollisionsskydd
95/.../EEG L... x---x-----"

2. I del II skall följande text läggas till:

Bilaga IV i direktiv 70/156/EEG ändras härmed enligt följande:

- I del I skall följande text läggas till:

"54. Sidokollisionsskydd 95/.../EEG L...
x---x-----"

Artikel 4

1. För att i detta direktiv kunna lägga till den pågående tekniska utvecklingen, skall kommissionen anta ett andra steg för detta direktiv. Det skall baseras på en granskning av tekniska kriterier och framför allt visköskriterier, framsättesposition och frihöjden för barriären. I revideringen skall bl a ingå statistisk data över olyckor, resultat av olycksforskning, resultat av bilolycksprovningar, erfarenhet som erhållits genom provningar för godkännande samt lönsamhetsöverbäganden. Trots vad som skrivits ovan, skall barriärens frihöjd ökas till 300 mm. Sätillvida revideringen inte visar att en annan barriärhöjd skulle medföra ett likvärdigt skydd.
 2. Denna andra fas skall vara valfritt tillämplig vid begäran från tillverkare från 1 januari 1998 och obligatorisk för bilmodeller godkända från 1 oktober 2001.
 3. Denna andra fas skall vara tillämplig för alla nya bilar från 1 oktober 2004, underkastad en rapport från kommissionen till Europaparlamentet och rådet. Denna rapport skall senast vara klar den 1 oktober 2002 och skall behandla verkan av direktivet och den industriella genomförbarheten av ovanstående datum.
- För att anpassa detta direktiv till den tekniska utvecklingen inom två år från och med den dag som avses i artikel 2.2 skall en granskning göras av kommissionen. Den skall grunda sig på en granskning av tekniska kriterier, särskilt visköskriterier, framsättesposition och barriärens frigångshöjd. I granskningen skall bl.a. ingå resultat från olycksforskning, fullskaliga tester med bil-mot-bilkollisioner och lönsamhetsberäkningar. Granskningen skall utreda den potentiella vinsten vad beträffar passagerares säkerhet och den tekniska möjligheten att öka barriärens frigångshöjd. Granskningens resultat skall meddelas parlamentet och rådet i en rapport utarbetad av kommissionen.

Artikel 5 (1)

1. Medlemsstaterna skall före den 1 oktober 1995, utfärda nödvändiga lagar, förordningar och administrativa bestämmelser för att följa detta direktiv.

När medlemsstaterna antar de här bestämmelserna, skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv, eller en hänvisning i den officiella publiceringen. De närmare bestämmelserna för denna hänvisning skall fastställas av medlemsstaterna.

1. Medlemsstaterna skall före den 1 oktober 1996, utfärda nödvändiga lagar, förordningar och administrativa bestämmelser för att följa detta direktiv.

När medlemsstaterna antar de här bestämmelserna, skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv, eller en hänvisning i den officiella publiceringen. De närmare bestämmelserna för denna hänvisning skall fastställas av medlemsstaterna.

Fotnoten till punkt 3.1.2 i bilaga 2

- (1) Till den 30 september 1998, skall enligt provningskraven, omfånget av normala långsgående inställningar, begränsas så att H-punkten ligger inom dörröppningens räckvidd.

- (1) Till den 30 september 2000, skall enligt provningskraven, omfånget av normala långsgående inställningar, begränsas så att H-punkten ligger inom dörröppningens räckvidd.

Punkt 2.1.3 i tillägg 2 i bilaga 2

- 2.1.3 Frihöjden för kollisionzonen skall vara $260 \text{ mm} \pm 5 \text{ mm}$, mätt stillastående före islaget, jämför i övrigt med artikel 4.

- 2.1.3 Frihöjden för kollisionzonen skall vara 300 $\text{mm} \pm 5 \text{ mm}$, mätt stillastående före islaget, jämför i övrigt med artikel 4.

Figur 1 i tillägg 2 i bilaga 2

frigångshöjd = 260 (mm)

frigångshöjd = 300 (mm)

Addendum 2 i tillägg 1 i bilaga 2

skall ha följande lydelse:

"BERÄKNINGSMETOD FÖR DET VISKÖSA KRITERIET (V*C) FÖR SIDOKOLLISIONSPROVDOCKAN"

Det viskösa kriteriet beräknas som det omedelbara resultatet av kompressionen och revbenets böjningsgrad. Båda erhålls genom mätning av revbensböjning.

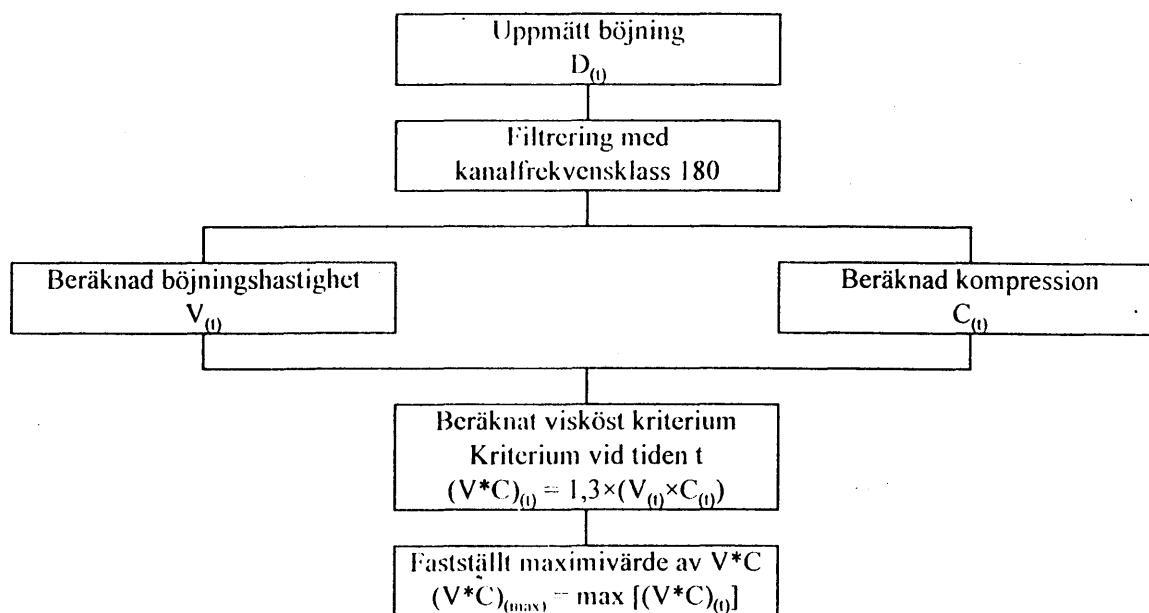
Revbenets böjning filtreras en gång med kanalfrekvensklass 180. Kompressionen vid tiden t beräknas ur den filtrerade signalen enligt följande:

$$C_{(t)} = \frac{D_{(t)}}{0.14}$$

Revbenets böjningshastighet vid tiden t beräknas ur den filtrerade böjningen enligt följande:

$$V_{(t)} = \frac{8 \times (D_{(t+1)} - D_{(t-1)}) - (D_{(t+2)} - D_{(t-2)})}{12\delta t}$$

där $D(t)$ är böjningen vid tiden t uttryckt i meter och δt är tidsintervallet i sekunder mellan mätningarna. Maximala värdet av δt är $1,25 \times 10^{-4}$ sekunder. Beräkningsmetoden framgår schematiskt i nedanstående diagram.



ISSN 1024-4506

KOM(95) 454 slutlig

DOKUMENT

SV

07

Katalognummer : CB-CO-95-496-SV-C

ISBN 92-77-93923-0

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

L-2985 Luxemburg

¥