



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 11.7.2001  
KOM(2001) 389 slutlig

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN  
TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET**

**Fotgängarskydd –  
Åtagande från den europeiska bilindustrins sida**

# MEDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

## Fotgängarskydd – Åtagande från den europeiska bilindustrins sida

### 1. Inledning

Den 21 december 2000 diskuterade kommissionen om det skulle gå att tillämpa ett åtagande från industrins sida för att öka skyddet för fotgängare och andra trafikanter mot skador till följd av kollisioner med motorfordon.

I sitt meddelande av den 21 december 2000 beslutade kommissionen att ta upp diskussioner med den europeiska bilindustriföreningen (*European Automobile Manufacturers Association – ACEA*) med siktet inställt på att nå fram till en överenskommelse som skulle uppfylla de mål som kommissionen ställt upp på detta område. Kommissionen beslutade också att inleda parallella förhandlingar med den japanska bilindustrin (*Japan Manufacturers Association – JAMA*) och den koreanska bilindustrin (*Korean Manufacturers Association – KAMA*). Därutöver beslutade kommissionen att fortsätta arbetet med ett direktivförslag att ha i beredskap om industrin inte skulle vara i stånd att erbjuda ett tillfredsställande åtagande. Ett beslut om huruvida industrins åtagande skulle accepteras eller om ett förslag till direktiv skulle läggas fram planerades till mitten av 2001.

En offentlig hearing hölls den 6 februari 2001, där alla berörda parter, även medlemsstaterna och företrädare för Europaparlamentet, hade möjlighet att framföra sina synpunkter på frågan om vilka åtgärder som bör vidtas för att öka skyddet för fotgängare. Vissa ansåg att ett framförhandlat åtagande från industrins sida var att föredra, medan andra hellre skulle se att lagstiftning införs. Frågan om skyddet för fotgängare har även tagits upp till behandling i kommissionens arbetsgrupp för motorfordon, där berörda parter är företrädare.

Sedan dess har framgångsrika förhandlingar slutförts med den europeiska bilindustrin. När de parallella förhandlingarna med den japanska och den koreanska bilindustrin är avslutade har kommissionen därför för avsikt att först informera Europaparlamentet och rådet, och sedan anta en rekommendation riktad till dessa branschorgan.

Detta meddelande innehåller kommissionens bedömning av åtagandet.

### 2. Industrins åtagande

Efter kommissionens uppmaning i meddelandet av den 21 december 2000, har den fört diskussioner med ACEA och förhandlar fortfarande med JAMA och KAMA.

ACEA:s åtagande (som bifogas som bilaga till detta meddelande) bygger på de åtaganden som redan gjorts av ACEA, JAMA och KAMA om minskade koldioxidutsläpp från personbilar. Den omfattar följande:

- 1) Som ett första steg för att förbättra den passiva säkerheten förpliktar sig industrin att följa Gemensamma forskningscentrets rekommendationer genom att alla nya fordonstyper skall uppfylla kraven från och med den 1 juli 2005; 80 % av alla nya

fordon skall uppfylla kraven från och med den 1 juli 2010, 90 % skall uppfylla kraven 2011 och resterande 10 % senast 2012.

- 2) Industrin förpliktar sig att förse alla nya fordon med låsningsfria bromsar (ABS) under 2003 och varselljusfunktion (*Daytime Running Lights – DRL*) under 2002.
- 3) Viltfångare skall från och med 2002 inte monteras på nya fordon.
- 4) Industrin stöder målen för handlingsplanen *eEurope* och är införstådd med att det är viktigt med ytterligare IKT-komponenter för att förbättra den aktiva säkerheten (en vägledande förteckning bifogas åtagandet) och den förpliktar sig att successivt installera ytterligare aktiva säkerhetsanordningar på alla nya motorfordon.
- 5) Ett åtagande om att alla nya fordonstyper år 2010 skall uppfylla de mål som *European Enhanced Safety Vehicle Committee (EEVC)* har ställt upp för fotgängarskyddet, och att alla nya fordon successivt skall uppfylla dessa mål från och med 2012, men senast från och med slutet av 2014; detta skall ske på grundval av EEVC:s tekniska föreskrifter eller andra åtgärder som är åtminstone likvärdiga (åtminstone likvärdig skyddsverkan), förutsatt att inte något annat följer av en utvärdering av genomförbarheten. Denna utvärdering skall vara genomförd den 1 juli 2004 av en övervakningskommitté, inrättad av kommissionen och med deltagande av industrin. Utvärderingen skall bygga på slutsatser som oberoende organ kommit fram till och även ange ett datum då EEVC-kraven träder i kraft för fordon som i undantagsfall inte kan uppfylla dessa krav inom fastställd tidsfrist.

Rapporter om hur kraven uppfylls samt om den tekniska utvecklingen och planläggning skall läggas fram för övervakningskommittén. Alla kontroller av att de tekniska kraven uppfylls skall utföras av oberoende tekniska organ.

Åtagandet innehåller även ett antal allmänna bestämmelser, däribland i synnerhet följande:

- Internationell harmonisering: Bilindustrin stöder kommande arbete för en internationell harmonisering på området fotgängarskydd, detta inom ramen för FN:s/ECE:s överenskommelse från 1998 om införande av globala tekniska föreskrifter.
- Efterlevnad av gemenskapens konkurrensregler: Åtagandet kommer att fullgöras i överensstämmelse med gemenskapens konkurrensregler. Om det skulle visa sig att åtagandet innebär konkurrensbegränsande åtgärder kan en formell anmälan tillställas kommissionen, förutsatt att denna möjlighet ges enligt gemenskapens gällande konkurrensregler.

### **3. Kommissionens rekommendation**

Som en extra säkerhetsåtgärd för att ACEA skall fullgöra sitt åtagande kommer kommissionen att klart ange i sin rekommendation att den kommer att överväga lagstiftningsmässiga åtgärder om ACEA inte fullgör sitt åtagande.

#### 4. Utvärdering av åtagandet

I december 2000 beslutade kommissionen att ett åtagande från industrins sida om skyddet för fotgängare skall tillgodose följande kriterier:

- Den skall göra det möjligt att uppnå de förbättringar ur trafiksäkerhetssynpunkt som krävs, och i synnerhet skall den uppfylla krav som ligger i linje med dem som EEVC föreslagit.
- Den skall ingås senast i juni 2001.
- Den skall omfatta adekvata kontrollmekanismer så att det går att övervaka att industrin fullgör sina åtaganden.
- Den skall ta hänsyn till bestämmelserna i kommissionens meddelande om miljöavtal från 1996.
- Den skall täcka in en adekvat del av bilindustrin.

Kommissionen har utvärderat ACEA:s åtagande mot bakgrund av ovanstående och kommit fram till följande:

##### 1) Förbättringar av trafiksäkerheten

ACEA har accepterat en hög grad av skydd för fotgängare. Detta skall ske antingen genom att EEVC:s krav uppfylls eller genom att åtgärder vidtas som från år 2010 ger en likvärdig skyddsnivå. Som ett första steg har industrin accepterat att från och med den 1 juli 2005 uppfylla de krav som GFC föreslog i sin rapport av den 19 december 2000. Industrin har vidare accepterat att komplettera detta med ytterligare tre åtgärder, som också är avsedda att förbättra säkerheten för fotgängare och öka trafiksäkerheten. Alla nya motorfordon skall förses med låsningsfria bromsar (ABS) under 2003 och varselljusfunktion (*Daytime Running Lights – DRL*) under 2002 och biltillverkarna skall sluta sälja viltfångare från och med 2002.

##### 2) Ikraftträdande

Enligt åtagandet skall industrin före den 1 juli 2005 ha genomfört det första viktiga åtgärdspaketet för fotgängarskyddet, men redan perioden 2002–2004 (se föregående stycke) vidtas ett antal betydelsefulla kompletterande skyddsåtgärder.

##### 3) Övervakning

Industrin har accepterat en årlig övervakning av de framsteg som görs för att uppfylla målen för åtagandet (även på området forskning och utveckling) och av att kraven uppfylls. Övervakningen kommer att genomföras av en övervakningskommitté, inrättad av kommissionen där industrin deltar. Övervakningen utförs på grundval av resultaten av provningar som genomförs av oberoende tekniska organ.

Kommissionen kommer att fastställa det praktiska genomförandet av övervakningsförfarandet på grundval av följande principer:

- Övervakningskommittén kommer att förvaltas av kommissionen.

- Kommissionen kommer att vid behov be experter att delta i övervakningskommittén för att bistå vid den tekniska utvärderingen av de rapporter som industrin lägger fram.
- Om samförstånd inte kan uppnås kan kommissionen använda den utvärdering som görs av kommissionens enheter som underlag för sin rapport till Europaparlamentet och rådet.

#### 4) Avstämning gentemot meddelandet om miljöavtal från 1996

Åtagandet motsvarar de kriterier som anges i meddelandet från 1996, i synnerhet när det gäller följande:

- Samråd: Samråd med berörda parter har skett dels genom den hearing som hölls den 6 februari 2001, dels genom informationsmöten med relevanta ministerier i medlemsstaterna, ett antal av Europaparlamentets ledamöter och viktiga icke-statliga organisationer (ETSC). Formellt samråd med Europaparlamentet och rådet sker genom detta meddelande.
- Kvantifierade mål: Åtagandet innehåller en rad kvantifierade mål i form av tekniska krav och provning.
- Övervakning av uppnådda resultat: Årliga kontroller av att åtagandet fullgörs (se ovan).
- Oberoende kontroller av uppnådda resultat: Oberoende tekniska organ kontrollerar att åtagandet fullgörs (se ovan).
- Information till allmänheten och insyn: Åtagandet offentliggörs som bilaga till detta meddelande.

Detta meddelande påverkar inte tillämpningen av de allmänna ramvillkor för frivilliga avtal som kommissionen eventuellt kan anta i framtiden.

#### 5) Hur stor del av industrin omfattas?

ACEA:s åtagande täcker in över 80 % av gemenskapens marknad för personbilar och lätta nyttofordon. När JAMA och KAMA har undertecknat parallella åtaganden kommer i stort sett alla personbilar och lätta nyttofordon under 2,5 ton som säljs i EU att omfattas.

### **5. Ytterligare etapper**

Om kommissionen fattar beslut om att anta ACEA:s åtagande behöver två viktiga åtgärder vidtas under de därpå följande 18 månaderna:

- Kommissionen måste inrätta övervakningskommittén, där företrädare för bilindustrin kommer att inbjudas att delta, samt fastställa kommitténs sammansättning och arbetsordning.
- Tillsammans med industrin måste man fastställa vilka oberoende organ som kan utföra de provningar som föreskrivs enligt åtagandet.

Kommissionen kommer i så fall regelbundet att lägga fram rapporter för Europaparlamentet och rådet om hur åtagandet fullgörs.

## 6. Slutsatser

Kommissionen anser att ACEA:s åtagande motsvarar det mandat som kommissionen gav i sitt meddelandet av den 21 december 2000. Åtagandet skulle vara ett beslutsamt steg framåt i arbetet med att uppnå gemenskapens målsättningar för trafiksäkerheten i EU.

Innan kommissionen fattar beslut om huruvida åtagandet skall godtas eller ej vill kommissionen dock genom detta meddelande samråda med Europaparlamentet och rådet om innehållet i ACEA:s åtagande och kommissionens utvärdering, och ge dessa tillfälle att yttra sig. Kommissionen kommer därför att, senast till december 2001, skjuta upp beslutet om huruvida åtagandet skall godtas, genom en rekommendation till industrin, eller om ett förslag till direktiv skall läggas fram utgående från innehållet i åtagandet. Detta kan ske i form av ett ramdirektiv eller ett direktiv enligt den traditionella metoden. Under tiden kommer arbetet med ett utkast till lagstiftning att fortsätta.

## **BILAGA**

### **ACEA:s åtagande i fråga om skydd för fotgängare och cyklister**

Bilagan finns endast på engelska.