



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 19.2.2003
KOM(2003) 67 slutlig

2003/0033(COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**om skydd för fotgängare och andra oskyddade trafikanter i händelse av kollision med
ett motorfordon och om ändring av direktiv 70/156/EEG**

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

1. MÅL MED FÖRSLAGET

Så många som 8 000 fotgängare och cyklister omkommer och ytterligare 300 000 skadas varje år i trafikolyckor i EU. Målet med detta förslag är att genom förändrade fordonsfronter minska antalet döda och skadade i olyckor där fotgängare är inblandade. I förslaget fastställs krav på konstruktionen av motorfordon i syfte att förbättra skyddet för fotgängare och andra trafikanter genom att mildra skadorna i händelse av en kollision med ett motorfordon. Frontdelarna på motorfordon kommer att behöva vara konstruerade på ett sätt som gör att vissa gränsvärden inte överskrids om de pressas samman.

De föreslagna åtgärderna gäller personbilar och lätta lastbilar. Eftersom personbilars konstruktion omfattas av gemenskapslagstiftningen i enlighet med det system för EG-typgodkännande av hela fordon som upprättats genom direktiv 70/156/EEG i dess ändrade lydelse, kommer även de föreslagna kraven att ingå i detta system.

2. RÄTTSLIG GRUND

I detta förslag föreskrivs harmoniserade tekniska krav för typgodkännande av motorfordon till skydd för fotgängare. Harmoniserade regler är nödvändiga för att den inre marknaden skall fungera korrekt på detta område. Detta förslag grundar sig därför på artikel 95 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen.

3. LAGSTIFTNING

Kommissionen avslutade under 2001 förhandlingarna med de organisationer som representerar den europeiska, japanska och den koreanska bilindustrin (ACEA, JAMA och KAMA) om ett åtagande från industrins sida att införa åtgärder för att öka skyddet för fotgängare. Även amerikanska fordon som säljs i gemenskapen omfattas av ACEA:s åtagande. Kommissionen lade den 11 juli 2001 fram industrins åtagande i form av ett meddelande till rådet och Europaparlamentet för att inhämta deras yttrande¹.

Kommissionen sköt upp det slutliga beslutet om huruvida industrins åtagande skulle antas eller om förslag till lagstiftning skulle läggas fram på grundval av innehållet i detta åtagande till dess att Europaparlamentet och rådet hade framfört sina synpunkter.

Efter det att Europaparlamentet² och rådet³ hade hörts beslutade kommissionen i juni 2002 att lägga fram förslag till lagstiftning där de viktigaste målen ställs upp och de grundläggande tekniska kraven föreskrivs.

¹ KOM(2001) 389 slutlig.

² Resolution av den 13 juni 2002.

³ Inremarknadsrådets slutsatser av den 26 november 2001.

I detta förslag anges därför de grundläggande kraven för utformningen av fronten på motorfordon till skydd för fotgängare. De kommer att gälla alla nya bilar och lätta lastbilar som släpps ut på marknaden i gemenskapen. Dessa krav bygger på industrins åtagande och anges i bilaga I i form av olika prov och gränsvärden.

Förslaget anger den formella ramen för de relevanta delarna av industrins åtagande, vilket tryggar rättssäkerheten vid genomförandet av åtgärder till skydd för fotgängare vid olyckor där bilar är inblandade. Med det föreslagna direktivet kommer dessutom kraven att ingå i EG-typgodkännandesystemet, och medlemsstaternas myndigheter kommer följaktligen att vara involverade i tillämpningen av de rättsliga bestämmelserna. Både rådet och Europaparlamentet har meddelat att de föredrar att de myndigheter som utfärdar typgodkännande är involverade i tillämpningen av de nödvändiga åtgärderna.

De föreslagna grundläggande kraven kommer att testas i enlighet med detaljerade föreskrifter som kommer att anges i ett beslut från kommissionen. Med denna metod kommer direktivet inte att tyngas av tekniska detaljer.

4. FÖRSLAGETS INNEHÅLL

Statistik över vägtrafikolyckor visar att i en stor del av olyckorna är fotgängare och cyklister inblandade och att dessa skadats efter att ha träffats av ett fordon i rörelse. I synnerhet har många skadats av fronten på personbilar. De flesta olyckor sker i städer där allvarliga eller dödliga skador kan uppkomma även i relativt låga hastigheter, särskilt på barn.

Skadorna kan dock mildras genom förbättrade fordonsfronter. Över en viss hastighet är detta svårt, men i hastigheter under ungefär 40 km/h finns det goda möjligheter att kraftigt minska fotgängarnas skador vid frontalkollisioner med personbilar och lätta lastbilar.

Bestämmelserna i detta förslag grundar sig på vetenskapligt arbete som utförts av arbetsgrupp 17 inom den europeiska kommittén för ökad fordonssäkerhet och av Gemensamma forskningscentret inom Europeiska kommissionen.

Motorfordonen (personbilar och lätta lastbilar) måste klara ett antal prov för att uppfylla de föreslagna gränsvärdena. I en första etapp som inleds 2005 måste nya typer av fordon klara två prov avseende skydd mot huvudskador och bensskador. I en andra etapp som inleds 2010 krävs fyra prov för nya typer av fordon avseende allvarligare skador, två för huvudskador och två för bensskador. Inom fem år måste alla nya fordon uppfylla dessa testkrav.

Kommissionen är medveten om att få, om ens några, av de fordonskonstruktioner som finns för närvarande kan uppfylla alla föreslagna tekniska bestämmelser. Därför ansågs det att en lämplig övergångstid skulle medges innan de föreslagna åtgärderna skall börja tillämpas på nya fordonstyper och, längre fram, på alla nya fordon.

Självklart skulle största vinst uppnås i fråga om att göra fordon fotgängarvänliga om alla typer av fordon uppfyllde dessa tekniska bestämmelser, men det anses allmänt att ett införande av kraven för tunga fordon (lastbilar och bussar) endast skulle ge ett begränsat värde och att detta inte heller skulle vara tekniskt lämpligt i nuvarande utformning. Tillämpningsområdet har därför begränsats till att gälla personbilar och

lätta lastbilar som bygger på personbilar med en maximivikt på 2,5 ton. Eftersom dessa fordonskategorier utgör den största delen av de fordon som är i trafik, kommer de föreslagna åtgärderna att få största möjliga praktiska verkan när det gäller att minska skador på fotgängare.

Även om utformningen av fordon kommer att behöva förändras avsevärt för att dessa tekniska bestämmelser skall uppfyllas, innebär ändå den övergångstid som ges och att bestämmelserna införs i två etapper att ändringarna kan infogas i utvecklingen av nya fordon och att inga dyra ändringar av fordon som redan är i produktion behöver göras.

Med tanke på den snabba tekniska utvecklingen på detta område anges i detta förslag att alternativa åtgärder till de krav som läggs fast kan utvecklas. Senast den 1 juli 2004 kommer därför en genomförbarhetsbedömning att göras av bestämmelserna om de tekniska proven och i synnerhet av de alternativa åtgärder som har en skyddsverkan som antas vara minst likvärdig. Om denna genomförbarhetsbedömning visar att dessa alternativa åtgärder har minst likvärdig skyddsverkan skall kommissionen överväga relevanta förslag till ändring av detta direktiv.

I sina åtaganden har fordonstillverkarnas organisationer, förutom att förbättra utformningen på bilfronterna, åtagit sig att införa följande kompletterande aktiva och passiva säkerhetsåtgärder som ytterligare kommer att förbättra skyddet för fotgängare och andra trafikanter:

- Att förse alla nya motorfordon med låsningsfria bromsar (ABS) från och med den 1 juli 2004.
- Att successivt införa informations- och kommunikationsteknikkomponenter (IKT) för att förbättra den aktiva säkerheten.
- Att förse alla nya motorfordon med varselljus från och med den 1 oktober 2003.
- Att inte montera viltfångare med stel konstruktion som originalutrustning på nya motorfordon eller att sälja dessa som reservdelar.

När det gäller införandet av varselljus har kommissionen, efter samrådet med rådet och Europaparlamentet och med tanke på att den nationella lagstiftningen om varselljus för närvarande ser olika ut i medlemsstaterna, beslutat att inte rekommendera att industrin inför dessa innan detta harmoniseras på gemenskapsnivå.

När det gäller viltfångare planerar kommissionen - efter att ha tagit del av rådets och Europaparlamentets synpunkter där man föreslår att ett lagförslag inte bara bör omfatta tillverkarnas originalutrustning utan även den oberoende eftermarknaden - att lägga fram ett direktivförslag som omfattar ett provförfarande för alla viltfångare och liknande utrustning på marknaden.

Ytterligare åtgärder (även ABS och IKT-komponenter) genomförs och övervakas separat.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om skydd för fotgängare och andra oskyddade trafikanter i händelse av kollision med ett motorfordon och om ändring av direktiv 70/156/EEG

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 95 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag¹,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, och

av följande skäl:

- (1) För att minska antalet trafikskadade i gemenskapen är det nödvändigt att införa åtgärder för att förbättra skyddet för fotgängare och andra oskyddade trafikanter i händelse av en kollision med fronten på motorfordon.
- (2) Den inre marknaden utgör ett område utan inre gränser, inom vilket fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital måste säkerställas, och i detta syfte har ett EG-typgodkännandesystem införts. De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon till skydd för fotgängare bör därför harmoniseras för att undvika att medlemsstaterna antar olika krav och för att den inre marknaden skall fungera korrekt.
- (3) Målen i fråga om skydd för fotgängare kan uppnås genom aktiva och passiva säkerhetsåtgärder. Rekommendationerna från den europeiska kommittén för ökad fordonssäkerhet (European Enhanced Vehicle-safety Committee, EEVC) från juni 1999 är allmänt erkända på detta område. Dessa rekommendationer innehåller krav på frontstrukturen hos vissa kategorier av motorfordon som skall minska fronternas skadevållande egenskaper. I detta direktiv anges prov och gränsvärden som grundar sig på dessa rekommendationer.
- (4) Med tanke på den snabba tekniska utvecklingen på detta område kan alternativa åtgärder, även aktiva säkerhetsåtgärder, föreslås av industrin som är minst lika effektiva som kraven i detta direktiv. Dessa skall utvärderas efter en

¹ EGT C , , s. .

² EGT C , , s. .

genomförbarhetsbedömning senast den 1 juli 2004. Om alternativa åtgärder med minst likvärdig skyddsverkan införs krävs en ändring av detta direktiv.

- (5) Mot bakgrund av den pågående forskningen och de tekniska framstegen i fråga om skydd för fotgängare är det lämpligt att införa en viss grad av flexibilitet på detta område. I detta direktiv fastställs därför de grundläggande bestämmelserna om skyddet för fotgängare i form av prov som nya fordonstyper och nya fordon skall klara. De tekniska föreskrifterna för genomförandet av dessa prov bör antas i form av ett beslut av kommissionen.
- (6) De organisationer som representerar den europeiska, japanska och den koreanska fordonsindustrin har gjort åtaganden om att börja tillämpa rekommendationerna från den europeiska kommittén för ökad fordonssäkerhet ifråga om gränsvärden och prov, eller vidta alternativa överenskomna åtgärder med minst samma verkan, från 2010, och en första uppsättning gränsvärden och prov från 2005 på nya fordonstyper, och om att tillämpa den första uppsättningen prov på 80 % av alla nya fordon från och med den 1 juli 2010, på 90 % av alla nya fordon från och med den 1 juli 2011 och på alla nya fordon från och med den 31 december 2012.
- (7) Bestämmelserna i detta direktiv bör även bidra till en hög skyddsnivå i samband med den internationella harmonisering av lagstiftningen på detta område som inleddes inom ramen för FN/ECE:s överenskommelse från 1998 om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon.
- (8) Detta direktiv är ett av de särdirektiv som måste uppfyllas för överensstämmelse med förfarandet för EG-typgodkännande som fastställs i direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/116/EG³.
- (9) Direktiv 70/156/EEG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

- 1. Detta direktiv gäller frontytorna på fordon. I detta direktiv avses med *fordon* alla motorfordon enligt artikel 2 och bilaga II till direktiv 70/156/EEG i kategori M1 med en högsta tillåten vikt på 2,5 ton samt alla fordon i kategori N1 som bygger på fordon i kategori M1 med en högsta tillåten vikt på 2,5 ton.
- 2. Syftet med direktivet är att minska skadorna på fotgängare och andra oskyddade trafikanter som träffas av fronten på sådana fordon som definieras i punkt 1.

³ EGT L 18, 21.1.2002, s. 1.

Artikel 2

1. Från och med den 1 januari 2004 får medlemsstaterna inte, av skäl som hänför sig till skydd för fotgängare,
 - vägra, vad avser fordonstyp, att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande, eller
 - förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av fordon,om fordonet överensstämmer med de tekniska bestämmelserna i punkt 3.1 eller 3.2 i bilaga I.
2. Från och med den 1 oktober 2005 får medlemsstaterna inte längre meddela
 - EG-typgodkännande eller
 - nationellt typgodkännande,utom med åberopande av bestämmelserna i artikel 8.2 i direktiv 70/156/EEG, för någon fordonstyp av skäl som hänför sig till skydd för fotgängare, om de tekniska bestämmelserna i punkt 3.1 eller 3.2 i bilaga I inte är uppfyllda.
3. Punkt 2 gäller inte fordon som, med avseende på väsentliga aspekter av karosseriets konstruktion och utformning framför vindrutesolporna, inte skiljer sig från fordonstyper som har beviljats EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande före den 1 oktober 2005 och som inte redan har godkänts enligt detta direktiv.
4. Från och med den 1 september 2010 får medlemsstaterna inte längre meddela
 - EG-typgodkännande eller
 - nationellt typgodkännande,utom med åberopande av bestämmelserna i artikel 8.2 i direktiv 70/156/EEG, för någon fordonstyp av skäl som hänför sig till skydd för fotgängare, om de tekniska bestämmelserna i punkt 3.2 i bilaga I till detta direktiv inte är uppfyllda.
5. Från och med den 31 december 2012 skall medlemsstaterna
 - anse att intyg om överensstämmelse som medföljer nya fordon i enlighet med bestämmelserna i direktiv 70/156/EEG inte längre är giltiga för de syften som avses i artikel 7.1 i det direktivet, och
 - vägra registrering, försäljning och ibruktagande av nya fordon som saknar intyg om överensstämmelse i enlighet med direktiv 70/156/EEGav skäl som hänför sig till skydd för fotgängare, om de tekniska bestämmelserna i punkt 3.1 eller 3.2 i bilaga I inte är uppfyllda.
6. Med verkan från och med 5 år efter den dag som anges i artikel 2.4 skall medlemsstaterna

- anse att intyg om överensstämmelse som medföljer nya fordon i enlighet med bestämmelserna i direktiv 70/156/EEG inte längre är giltiga för de syften som avses i artikel 7.1 i det direktivet, och
- vägra registrering, försäljning och ibruktagande av nya fordon som saknar intyg om överensstämmelse i enlighet med direktiv 70/156/EEG

av skäl som hänför sig till skydd för fotgängare, om de tekniska bestämmelserna i punkt 3.2 i bilaga I inte är uppfyllda.

Artikel 3

Om inte annat följer av bestämmelserna i artikel 2, skall medlemsstaterna se till att de prov som föreskrivs i punkt 3.1 eller 3.2 i bilaga I genomförs enligt de tekniska föreskrifter som kommissionen skall ange i ett beslut.

Artikel 4

De godkännande myndigheterna i varje medlemsstat skall varje månad till kommissionen översända en kopia av typgodkännandeintyget, för vilket det finns en mall i tillägg 2 till bilaga II, för varje fordon som de har godkänt enligt detta direktiv under den månaden.

Artikel 5

1. På grundval av relevant information som de godkännande myndigheterna och berörda parter meddelar samt oberoende undersökningar, skall kommissionen övervaka de framsteg som industrin gör på området fotgängarskydd, och skall senast den 1 juli 2004 utföra en genomförbarhetsbedömning beträffande bestämmelserna i punkt 3.2 i bilaga I och i synnerhet andra åtgärder som är minst likvärdiga (minst likvärdig skyddsverkan).
2. Kommissionen skall regelbundet avlägga rapport till rådet och Europaparlamentet om resultaten av den övervakning som avses punkt 1.

Artikel 6

Direktiv 70/156/EEG ändras på följande sätt:

1. I bilaga I skall punkt 9.[23] och 9.[23].1 införas:

”9.[23] Skydd för fotgängare

9.[23].1 En detaljerad beskrivning med fotografier och/eller ritningar av fordonet vad gäller konstruktion, mått, relevanta referenslinjer och materialsammansättning i fråga om fordonets front (inre och yttre) skall tillhandahållas. Denna beskrivning skall i tillämpliga fall innehålla uppgifter om aktiva skyddssystem som installerats.”
2. I avsnitt A i bilaga III skall punkt 9.[23] och 9.[23].1 införas:

“9.[23] Skydd för fotgängare

9.[23].1 En detaljerad beskrivning med fotografier och/eller ritningar av fordonet vad gäller konstruktion, mått, relevanta referenslinjer och materialsammansättning i fråga om fordonets front (inre och yttre) skall tillhandahållas. Denna beskrivning skall i tillämpliga fall innehålla uppgifter om aktiva skyddssystem som installerats.”

3. I del I i bilaga IV skall en punkt [58] och fotnoter införas enligt följande:

Ämne	Direktiv	Hänvisning till EGT	Tillämplighet									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
“[58]. Skydd för fotgängare	[.../.../EG]	L ..., ..., s. ...	X ⁽⁶⁾			X ^(6, 7)						

(6) med tillåten högsta vikt på totalt 2,5 ton.

(7) som bygger på fordon i kategori M₁.”

4. I tillägg 1 till bilaga XI skall en punkt [58] införas enligt följande:

Punkt	Ämne	Direktiv	M ₁ ≤ 2 500 (¹) kg	M ₁ > 2 500 (¹) kg	M ₂	M ₃
“[58]	Skydd för fotgängare	[.../.../EG]	X”			

5. I tillägg 2 till bilaga XI skall en punkt [58] införas enligt följande:

Punkt	Ämne	Direktiv	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
“[58]	Skydd för fotgängare	[.../.../EG]”										

6. I tillägg 3 till bilaga XI skall en punkt [58] införas enligt följande:

Punkt	Ämne	Direktiv	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
“[58]	Skydd för fotgängare	[.../.../EG]”									

Artikel 7

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 31 december 2003. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

De skall tillämpa dessa bestämmelser från och med den 1 januari 2004.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 8

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 9

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA I

TEKNISKA BESTÄMMELSER

1. TILLÄMPNINGSOMRÅDE

Detta direktiv gäller frontytorna på fordon. I detta direktiv avses med fordon alla motorfordon enligt artikel 2 och bilaga II till direktiv 70/156/EEG i kategori M₁ med en högsta tillåten vikt på 2,5 ton samt fordon i kategori N₁ som bygger på fordon i kategori M₁ med en högsta tillåten vikt på 2,5 ton.

2. DEFINITIONER

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

- 2.1 *vindrutestolpar*: den yttersta och främsta delen av den konstruktion som är avsedd att hålla uppe taket och som löper från karossen till taket.
- 2.2 *stötfångare*: den lägre, främre och yttre strukturen på ett fordon. Begreppet omfattar alla delar som är avsedda att skydda ett fordon i händelse av en frontalkollision med ett annat fordon i låg hastighet samt eventuella fästeanordningar för dessa delar.
- 2.3 *motorhuvens främre kant*: den främre, övre strukturen, vilket även omfattar motorhuvens och framskärmarna, området över och bredvid strålkastarna och eventuella övriga karossdelar.
- 2.4 *motorhuvens ovansida*: ytan på de yttre delarna framför vindrutan och vindrutestolparna. Det omfattar bland annat följande: motorhuvens, framskärmarna, ventilationsluckorna och undre delen av vindruteramen. *Prestandakriteriet för huvudet (Head Performance Criterion, HPC)* är en beräkning av den maximala resulterande acceleration som sker under islaget under en angiven tidsrymd.
- 2.5 *vindruta*: fordonets främre glasparti som uppfyller alla relevanta krav i bilaga I till direktiv 77/649/EEG.
- 2.6 *fordonstyp*: en kategori av fordon som med avseende på partiet framför vindrutestolparna inte uppvisar sådana väsentliga skillnader i fråga om
 - struktur,
 - väsentliga mått,
 - de material som fordonets yttre ytor består av,
 - komponenternas (yttre eller inre) montering,

att de kan anses ha en negativ effekt på resultaten av de prov avseende islag som föreskrivs i detta direktiv.

3. BESTÄMMELSER OM PROV

3.1. Följande prov skall utföras; de gränsvärden som anges i punkterna 3.1.3 och 3.1.4 krävs dock endast i övervakningssyfte.

3.1.1. Provkroppen för benformen mot stötfångaren:

Ett av följande två prov skall utföras:

3.1.1.1 **Undre provkroppen för benformen mot stötfångaren:** Provet utförs med en islagshastighet på 40 km/h. Knäets maximala dynamiska böjningsvinkel får inte överstiga 21,0°, knäets maximala dynamiska skjuvning får inte överstiga 6,0 mm och accelerationen uppmätt vid skenbenets övre del får inte överstiga 200 g.

3.1.1.2 **Övre provkroppen för benformen mot stötfångaren:** Provet utförs med en islagshastighet på 40 km/h. Den momentana summan av islagskrafterna ifråga om tid får inte överstiga 7,5 kN och provkroppens böjningsmoment får inte överstiga 510 Nm.

3.1.2. **Barn-/mindre vuxenhuvudformen mot motorhuvens ovansida:** Provet utförs med en islagshastighet på 35 km/h med hjälp av en provkropp som väger 3,5 kg. HPC-värdet (prestandakriteriet för huvudet) får inte överstiga 1000 för två tredjedelar av motorhuvens provyta och 2000 för den återstående tredjedelen av provytan.

3.1.3. **Övre provkroppen för benformen mot motorhuvens främre kant:** Provet utförs med en islagshastighet upp till 40 km/h. Den momentana summan av islagskrafterna ifråga om tid får inte överstiga 5,0 kN och provkroppens böjningsmoment skall registreras och jämföras med referensvärdet 300 Nm.

3.1.4. **Vuxenhuvudformen mot vindrutan:** Provet utförs med en islagshastighet på 35 km/h med hjälp av en provkropp som väger 4,8 kg. HPC-värdet (prestandakriteriet för huvudet) skall registreras och jämföras med referensvärdet 1000.

3.2. Följande prov skall utföras.

3.2.1. Provkroppen för benformen mot stötfångaren:

Ett av följande två prov skall utföras:

3.2.1.1 **Undre provkroppen för benformen mot stötfångaren:** Provet utförs med en islagshastighet på 40 km/h. Knäets maximala dynamiska böjningsvinkel får inte överstiga 15,0°, knäets maximala dynamiska skjuvning får inte överstiga 6,0 mm och accelerationen uppmätt vid skenbenets övre del får inte överstiga 150 g.

3.2.1.2 **Övre provkroppen för benformen mot stötfångaren:** Provet utförs med en islagshastighet på 40 km/h. Den momentana summan av islagskrafterna ifråga om tid får inte överstiga 5,0 kN och provkroppens böjningsmoment får inte överstiga 300 Nm.

3.2.2. **Barnhuvudformen mot motorhuvens ovansida:** Provet utförs med en islagshastighet på 40 km/h med hjälp av en provkropp som väger 2,5 kg. HPC-värdet (prestandakriteriet för huvudet) får inte överstiga 1000 för motorhuvens hela provyta.

- 3.2.3 **Övre provkroppen för benformen mot motorhuvens främre kant:** Provet utförs med en islagshastighet upp till 40 km/h. Den momentana summan av islagskrafterna ifråga om tid får inte överstiga 5,0 kN och provkroppens böjningsmoment får inte överstiga 300 Nm.
- 3.2.4 **Vuxenhuvudformen mot motorhuvens ovansida:** Provet utförs med en islagshastighet på 40 km/h med hjälp av en provkropp som väger 4,8 kg. HPC-värdet (prestandakriteriet för huvudet) får inte överstiga 1000 för motorhuvens hela provyta.

BILAGA II

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER FÖR TYPGODKÄNNANDE

1. ANSÖKAN OM EG-TYPGODKÄNNANDE

- 1.1 Ansökan om EG-typgodkännande enligt artikel 3.4 i direktiv 70/156/EEG för en fordonstyp med avseende på skydd för fotgängare skall lämnas in av tillverkaren.
- 1.2 En mall för informationsdokumentet finns i tillägg 1.
- 1.3 Ett fordon, som är representativt för den fordonstyp som skall typgodkännas, skall inlämnas till den tekniska tjänst som har till uppgift att utföra typgodkännandeproven.

2. BEVILJANDE AV EG-TYPGODKÄNNANDE

- 2.1 Om de prov som avses i bilaga I utförs enligt specifikationerna i den bilagan och de tekniska föreskrifter som avses i artikel 3, skall EG-typgodkännande enligt artikel 4.3 och i tillämpliga fall artikel 4.4 i direktiv 70/156/EEG beviljas.
- 2.2 En mall för EG-typgodkännandeintyg finns i tillägg 2.
- 2.3 Ett godkännandenummer enligt bilaga VII till direktiv 70/156/EEG skall tilldelas varje fordonstyp som godkänns. Samma medlemsstat får inte tilldela en annan fordonstyp samma nummer.
- 2.4 Om tvivel uppstår skall, vid kontrollen av överensstämmelsen med provförfarandena, hänsyn tas till eventuella uppgifter eller provresultat som tillverkaren lämnat och som kan beaktas vid bedömningen av den godkännandeprovning som den godkännande myndigheten utfört.

3. ÄNDRING AV TYPEN OCH ÄNDRINGAR AV GODKÄNNANDEN

- 3.1 Ändringar av fordonet som påverkar frontens utformning, och som enligt myndigheten i väsentlig grad skulle påverka provresultaten, skall innebära att provet upprepas.
- 3.2 Om en fordonstyp som godkänts enligt detta direktiv ändras, skall bestämmelserna i artikel 5 i direktiv 70/156/EEG tillämpas.

4. PRODUKTIONENS ÖVERENSSTÄMMELSE

- 4.1 Åtgärder för att säkra produktionens överensstämmelse skall vidtas i enlighet med artikel 10 i direktiv 70/156/EEG.

Tillägg 1 till bilaga II

Informationsdokument nr ...

enligt bilaga I till rådets direktiv 70/156/EEG

om EG-typgodkännande av ett fordon i fråga om

Skydd för fotgängare

Tillämpliga uppgifter i denna förteckning skall inlämnas i tre exemplar med innehållsförteckning. Alla ritningar skall tillhandahållas i lämplig skala och vara tillräckligt detaljerade samt i A4-format eller i vikt A4-format. Eventuella fotografier skall vara tillräckligt detaljerade.

Om systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna har elektroniska styrkretsar, skall information om deras funktion tillhandahållas.

0 ALLMÄNT

0.1 Fabrikat (tillverkarens handelsbeteckning):

0.2 Typ och allmän(na) kommersiell(a) beskrivning(ar):

0.3 Metod för typidentifikation, om fordonet är märkt med sådan:

0.3.1 Märkningens placering:

0.4 Fordonskategori:

0.5 Tillverkarens namn och adress:

0.8 Monteringsfabrikens adress(er):

1. FORDONETS ALLMÄNNA UPPBYGGNAD

1.1 Fotografier och/eller ritningar avseende ett representativt fordon:

1.6 Motorns placering och montering:

9. KAROSSERI

9.1 Karosserityp:

9.2 Förekommande material och konstruktionsmetoder:

9.[23] Skydd för fotgängare

En detaljerad beskrivning med fotografier och/eller ritningar av fordonet vad gäller konstruktion, mått, relevanta referenslinjer och materialsammansättning i fråga om fordonets front (inre och yttre) skall tillhandahållas. Denna beskrivning skall i tillämpliga fall innehålla uppgifter om aktiva skyddssystem som installerats.

Tillägg 2 till bilaga II

MALL

(största format: A4 (210 x 297 mm))

EG-TYPGODKÄNNANDEINTYG

Typgodkännande myndighetens stämpel
--

Meddelande om

- EG-typgodkännande⁽¹⁾
- utvidgat EG-typgodkännande⁽¹⁾
- vägrat EG-typgodkännande⁽¹⁾
- återkallat EG-typgodkännande⁽¹⁾

för en fordonstyp/enligt direktiv .../.../EG, senast ändrat genom direktiv .../.../EG

Typgodkännandenummer

Skäl för utvidgning

DEL I

- 0.1 Fabrikat (tillverkarens handelsbeteckning):
- 0.2 Typ:
- 0.2.1. Handelsbeteckning(ar) (i förekommande fall).....
- 0.3 Metod för typidentifikation, om fordonet är märkt med sådan:
- 0.3.1 Märkningens placering:
- 0.4 Fordonskategori:
- 0.5 Tillverkarens namn och adress:
- 0.8 Monteringsfabrikens namn och adress(er):

DEL 2

- 1 Övrig information (i tillämpliga fall), se tillägg

⁽¹⁾ Stryk det som inte är tillämpligt.

- 2 Teknisk tjänst med ansvar för utförandet av provningarna:.....
- 3 Datum för provningsrapporten:.....
- 4 Provningsrapportens nummer:
- 5 Eventuella anmärkningar (se tillägg):
- 6 Ort:
- 7 Datum:.....
- 8 Namnteckning:
- 9 Beskrivning av det informationspaket som finns hos den godkännande myndigheten, och som kan erhållas på begäran, är bifogat.

Tillägg

till EG-typgodkännandenummer

för typgodkännande av ett fordon i enlighet med

direktiv/...../EG

- 1 Ytterligare upplysningar
- 1.1 Kort beskrivning av fordonstypen med avseende på dess konstruktion, mått, utformning och tillverkningsmaterial:
- 1.2 Motors placering: fram / bak / mittmonterad⁽¹⁾
- 1.3 Framhjulsdrivning / bakhjulsdrivning⁽¹⁾
- 1.4 Vikt på det fordon som inlämnats för provning
- Framaxel:
- Bakaxel:
- Totalt:
- 1.5 Provresultat enligt punkt 3.1/3.2 i bilaga I (stryk det som inte är tillämpligt):

⁽¹⁾ Stryk det som inte är tillämpligt.

1.5.1. Prov enligt punkt 3.1 i bilaga I

Prov	Registrerat värde		Godkänd/Ej godkänd ⁽²⁾
Undre provkroppen för benformen mot stötfångaren (om detta utförts)	Böjningsvinkel	grader	
	Skjuvning	mm	
	Acceleration vid skenbenet	G	
Övre provkroppen för benformen mot motorhuvens främre kant	Summan av islagskrafterna	kN	____ ⁽³⁾
	Böjningsmoment	Nm	____ ⁽³⁾
Övre provkroppen för benformen mot stötfångaren (om detta utförts)	Summan av islagskrafterna	kN	
	Böjningsmoment	Nm	
Barn-/mindre vuxenhuvudformen (3,5 kg) mot motorhuvens ovansida	HPC-värden i zon A (minst 12 värden)		
	HPC-värden i zon B (minst 6 värden)		
Vuxenhuvudformen (4,8) mot vindrutan	HPC-värden (minst 5 värden)		____ ⁽³⁾

⁽²⁾ Enligt de värden som anges i punkt 3.1 i bilaga I till direktiv [...] rörande skydd för fotgängare.
⁽³⁾ Endast för övervakning.

1.5.2. Prov enligt punkt 3.2 i bilaga I

Prov	Registrerat värde		Godkänd/Ej godkänd(4)
Undre provkroppen för benformen mot stötfångaren (om detta utförts)	Böjningsvinkel	Grader	
	Skjuvning	mm	
	Acceleration vid skenbenet	G	
Övre provkroppen för benformen mot motorhuvens främre kant	Summan av islagskrafterna	kN	
	Böjningsmoment	Nm	
Övre provkroppen för benformen mot stötfångaren (om detta utförts)	Summan av islagskrafterna	kN	
	Böjningsmoment	Nm	
Barnhuvudformen (2,5 kg) mot motorhuvens ovansida	HPC-värden (minst 9 värden)		
Vuxenhuvudformen (4,8 kg) mot motorhuvens ovansida	HPC-värden (minst 9 värden)		

1.6 Anmärkningar: (t.ex. gäller för både vänster- och högerstyrda fordon)

.....

⁽⁴⁾ Enligt de värden som anges i punkt 3.2 i bilaga I till direktiv [...] rörande skydd för fotgängare.

KONSEKVENSANALYS

FÖRSLAGETS KONSEKVENSER FÖR FÖRETAG, SÄRSKILT SMÅ OCH MEDELSTORA FÖRETAG

BETECKNING PÅ FÖRSLAGET

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om skydd för fotgängare och andra oskyddade trafikanter i händelse av kollision med ett motorfordon och om ändring av direktiv 70/156/EEG

DOKUMENTETS REFERENSNUMMER

ENTR/2002/1610

FÖRSLAGET

1. Varför behövs det, med tanke på subsidiaritetsprincipen, gemenskapslagstiftning på detta område, och vilka är huvudmålen?

Statistiken över vägtrafikolyckor visar att i en stor del av olyckorna är fotgängare och cyklister inblandade och att dessa skadats efter att ha träffats av ett fordon i rörelse. I synnerhet har många skadats av personbilers fronter. Syftet med detta förslag är att fastställa krav för konstruktionen av motorfordon för att förbättra skyddet för fotgängare och minska skadorna på fotgängare och andra oskyddade trafikanter i händelse av en kollision.

Harmoniserade regler på gemenskapsnivå är nödvändiga på detta område för att den inre marknaden skall fungera korrekt. Eftersom de föreslagna åtgärderna i huvudsak gäller konstruktionen av personbilar som omfattas av gemenskapslagstiftningen inom ramen för systemet för EG-typgodkännande, kommer även de föreslagna åtgärderna att ingå i detta system.

KONSEKVENSER FÖR FÖRETAGEN

2. Vilka påverkas av förslaget?

Förslaget gäller utformningen av frontstrukturen på motorfordon och kommer främst att beröra fordonstillverkare som producerar stora mängder fordon. För närvarande faller inga tillverkare under kategorin små eller medelstora företag.

3. Vilka åtgärder måste företagen vidta för att följa förslaget?

För att bestämmelserna i förslaget skall uppfyllas krävs att fordonen klarar ett antal prov som avser frontstrukturen. I en första etapp som inleds 2005 kommer det att krävas två prov. I en andra etapp som inleds 2010 kommer det att krävas fyra prov (som bygger på rekommendationerna från den europeiska kommittén för ökad fordonssäkerhet - European Enhanced Vehicle safety Committee, EEVC - och

allmänt kallas EEVC-prov) eller alternativa åtgärder med minst likvärdig skyddsverkan (som skall fastställas före juli 2004).

4. Vilka ekonomiska verkningar förväntas förslaget få?

De föreslagna åtgärderna kommer visserligen att innebära stora kostnader för industrin, men vinsterna för samhället som helhet kommer att bli avsevärda. Det uppskattas att man med en ”fotgängarvänlig” utformning av bilarna skulle kunna undvika upp till 2 000 dödsfall av fotgängare och cyklister som omkommer varje år i EU¹. Dessutom skadas omkring 300 000 fotgängare varje år vid kollisioner med bilar.

5. Innehåller förslaget åtgärder för att ta hänsyn till de små och medelstora företagens särskilda situation (inskränkningar eller skillnader i kraven el. dyl.)?

Förslaget innehåller inga åtgärder som är särskilt riktade till små och medelstora företag, eftersom bestämmelserna i första hand gäller stora företag.

RÅDFRÅGADE

6. Förteckning över organisationer som rådfrågats om förslaget och som fört fram särskilda synpunkter.

Kommissionen har i ett meddelande från december 2000 framfört att ett frivilligt åtagande från industrins sida skulle kunna tillämpas för att införa åtgärder för förbättrad utformning av fordon till skydd för fotgängare. Denna fråga och de eventuella åtgärderna diskuterades vid en hearing som anordnades av kommissionen den 6 februari 2001, där alla berörda parter, bl.a. fordonstillverkarna (European Automobile Manufacturers Association, Japan Automobile Manufacturers Association och Korea Automobile Manufacturers Association) och konsumentorganisationer (Europeiska transportsäkerhetsrådet, Bureau Européen des Unions de Consommateurs), var representerade.

Efter denna hearing inledde kommissionen förhandlingar med organisationerna för de europeiska, japanska och koreanska biltillverkarna för att komma fram till hur ett frivilligt åtagande från industrins sida i fråga om fotgängarskydd skulle se ut. Efter avtal om ett åtagande med den europeiska industrin i juli 2001 antog kommissionen ett meddelande till Europaparlamentet och rådet där den presenterade innehållet i industrins åtagande för lagstiftarna och bad om deras synpunkter.

Både Europaparlamentet och rådet avgav positiva yttranden om innehållet i åtagandet. Parlamentet bad dock att kommissionen skulle lägga fram lagförslag om de delar av åtagandet som avser utformningen av frontstrukturen på fordon. Detta förslag avspeglar denna begäran.

¹ Enligt *Study on Cost and Benefits of research into pedestrian protection*, 28 april 1998, MIRA, se *Communication to the Commission on Pedestrian Protection*, 21 december 2000 - SEC(2000)2283.

Förslaget motsvarar i sak det åtagande som den europeiska, japanska och koreanska industrin gjorde 2001. I förslaget beaktas även de synpunkter som framförts av konsumentorganisationerna, som hellre ville ha lagstiftning än ett frivilligt åtagande på detta område och som bett att EEVC-proven skulle införas som ett krav i förslaget.