



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 10.10.2003
KOM(2003) 586 endelig

2003/0226 (COD)

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**

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. OMFANG

Systemer til supplerende beskyttelse af motorkøretøjer mod frontalkollisioner ("systemer til frontal beskyttelse") har i de senere år fået stigende udbredelse. Nogle af disse systemer udgør en sikkerhedsrisiko for fodgængere og andre trafikanter ved kollision med et motorkøretøj. Dette forslag tilstræber at øge beskyttelsen af fodgængere og andre bløde trafikanter ved kollision med et køretøj, der er udstyret med et system til frontal beskyttelse. I forslaget fastsættes de krav, der skal overholdes af systemer til frontal beskyttelse, hvad enten de er monteret på køretøjet som originaludstyr, eller markedsføres som separate tekniske enheder. Da motorkøretøjers konstruktion er omfattet af rammedirektivet 70/156/EØF om EF-typegodkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, vil de foreslåede krav også indgå i dette system.

2. RETSGRUNDLAG

Forslaget fastsætter harmoniserede tekniske krav til typegodkendelsen af motorkøretøjer med hensyn til systemer til frontal beskyttelse monteret som originaludstyr og til typegodkendelsen af systemer til frontal beskyttelse distribueret som separate tekniske enheder i henhold til direktiv 70/156/EØF. Harmoniserede regler er nødvendige med henblik på at undgå, at der i medlemsstaterne vedtages forskellige krav, og med henblik på at sikre, at det indre marked fungerer hensigtsmæssigt. Dette forslag er baseret på artikel 95 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

3. INDHOLD

Statistikken over trafikulykker viser, at en betydelig del af ulykkerne involverer fodgængere og cyklister, som pådrager sig kvæstelser ved at blive ramt af et køretøj i bevægelse, specielt personbilers forparti. De fleste ulykker sker i byområder, hvor der forekommer alvorlige eller livsfarlige kvæstelser ved forholdsvis lav fart, navnlig blandt børn.

Uanset at der er klare grunde til at gennemføre foranstaltninger til at adskille den gående og kørende trafik, og, når dette ikke er muligt, til at nedsætte farten, vil en forbedring af køretøjernes forparti kunne gøre fodgængernes kvæstelser mindre alvorlige. Muligheden for at mindske sådanne kvæstelser er selvfølgelig begrænsede ved hastigheder over et vist niveau, men ved hastigheder under ca. 40 km/h kan de kvæstelser, som fodgængere pådrager sig ved frontalpåkørsel af personbiler og lette varevogne, gøres betydeligt mindre alvorlige, især hvis der er tale om biler og varevogne, der er udstyret med systemer til frontal beskyttelse.

Kommissionen har med held gennemført forhandlinger med den europæiske, den japanske og den koreanske bilfabrikantforening om en forpligtelse fra industriens side med hensyn til indførelse af foranstaltninger, der kan øge beskyttelsen af fodgængere. Denne forpligtelse, der vil være et afgørende, progressivt bidrag til gennemførelsen af Fællesskabets prioriteringer om trafiksikkerheden i EU, indeholder en forpligtelse til fra 2002 ikke at montere "hårde safarigitre" som frontale beskyttelsessystemer på nye køretøjer. I sin meddelelse af

11. juli 2001¹ fastslog Kommissionen, at forpligtelsen fra den europæiske bilfabrikantforening (ACEA) svarer til det mandat, Kommissionen har afgivet i sin meddelelse af 21. december 2000². Forpligtelser svarende til den, der blev indgået af ACEA, er indgået af JAMA og KAMA på vegne af de japanske og koreanske bilfabrikanter.

Førend Kommissionen træffer beslutning om, hvorvidt den vil acceptere forpligtelsen, har den besluttet at høre Europa-Parlamentet og Rådet om indholdet af denne og om Kommissionens vurdering i denne forbindelse og give dem lejlighed til at fremsætte deres synspunkter. Rådet har i sin meddelelse af 26. november 2001³ fremsat det synspunkt, at anvendelsen af hårde safarigitre bør forbydes for alle køretøjer af typerne M1 og N1, og at Kommissionen bør foreslå, hvordan dette kan gøres. Parlamentet har i sin rapport af juni⁴ 2002 opfordret Kommissionen til at foreslå lovgivning, der forbyder hårde safarigitre på eftermarkedet.

Derfor fastsættes i dette forslag de krav, der skal overholdes af systemer til frontal beskyttelse, hvad enten de er monteret på køretøjet som originaludstyr, eller markedsføres som separate tekniske enheder. Parallelt hermed har Kommissionen præsenteret et forslag til direktiv om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter ved kollision med et motorkøretøj. Forslaget til direktiv om beskyttelse af fodgængere⁵, som blev vedtaget af Kommissionen den 19. februar 2003, undersøges for tiden i forbindelse med den fælles beslutningstagning.

Man ville selvfølgelig opnå størst gavnlig virkning af mere fodgængervenlige køretøjer, hvis alle køretøjstyper opfyldte forskrifterne, men det må erkendes, at tilsvarende regler for tunge køretøjer (lastbiler og busser) kun vil have begrænset værdi og ikke nødvendigvis være teknisk hensigtsmæssige. Derfor er direktivets anvendelsesområde begrænset til personbiler i klasse M1 og N1 på indtil 3,5 ton; eftersom disse køretøjsklasser udgør langt størstedelen af de køretøjer, der er i brug i dag, vil de foreslåede foranstaltninger få så bred en virkning for nedbringelse af fodgængerskader, som det i praksis er muligt at opnå.

De foreskrevne krav til systemer til frontal beskyttelse er fastlagt som prøver; disse er nærmere beskrevet i afsnit 4 i bilag I til dette forslag. Det foreslås, at medlemsstaterne fra 1. juli 2005 ikke længere må bevilge EF-typegodkendelse til en køretøjstype med begrundelse i montering af systemer til frontal beskyttelse eller til systemer til frontal beskyttelse som separate tekniske enheder, hvis kravene i bilagene til dette direktiv ikke er overholdt. Fra den 1. januar 2006 skal alle nye køretøjer, der er udstyret med systemer til frontal beskyttelse, og alle nye systemer til frontal beskyttelse, der markedsføres, overholde de foreslåede krav.

De foreslåede krav vil blive prøvet i henhold til detaljerede tekniske forskrifter, der opstilles af Kommissionen i overensstemmelse med artikel 13 i direktiv 70/156/EØF. På denne måde vil direktivets tekst ikke blive kompliceret af detaljerede tekniske redegørelser.

¹ KOM(2001) 389 endelig udg.

² Meddelelse fra Kommissionen om beskyttelse af fodgængere, 21. december 2000, SEK(2000) 2283.

³ Rådets konklusioner (det indre marked) af 26.11.2001.

⁴ Europa-Parlamentets beslutning af 13.6.2002.

⁵ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter ved kollision med et motorkøretøj og om ændring af direktiv 70/156/EØF, KOM(2003) 67 endelig.

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

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 95,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁶,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁷,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁸, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Systemer til supplerende beskyttelse af motorkøretøjer mod frontalkollisioner har i de senere år fået stigende udbredelse. Nogle af disse systemer udgør en sikkerhedsrisiko for fodgængere og andre trafikanter i tilfælde af kollision. Det er derfor påkrævet at indføre sikkerhedsforanstaltninger, der kan beskytte befolkningen mod sådanne risici.
- (2) Systemer til frontal beskyttelse kan være monteret som originaludstyr på et køretøj, eller kan markedsføres som separate tekniske enheder. De tekniske krav i forbindelse med typegodkendelse af motorkøretøjer, hvad angår systemer til frontal beskyttelse monteret på køretøjer, bør harmoniseres med henblik på at undgå, at der vedtages krav, som varierer fra medlemsstat til medlemsstat, og med henblik på at sikre, at det indre marked fungerer hensigtsmæssigt. Af de samme grunde er det nødvendigt at harmonisere de tekniske krav i forbindelse med typegodkendelse af systemer til frontal beskyttelse i form af separate tekniske enheder i henhold til Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil⁹.
- (3) Der bør fastsættes bestemmelser om prøvning, konstruktion og montering, der skal overholdes i forbindelse med ethvert system til frontal beskyttelse, der enten leveres som originaludstyr monteret på køretøjet eller markedsføres som separat teknisk enhed.

⁶ EUT L

⁷ EUT L

⁸ EUT L

⁹ EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1. Direktivet senest ændret ved Rådets forordning (EF) nr. 807/2003 (EUT L 122 af 16.5.2003, s. 36).

- (4) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv og for dets tilpasning til den tekniske udvikling bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹⁰.
- (5) Dette direktiv er et af særdirektiverne under den EF-typegodkendelsesprocedure, der blev indført ved direktiv 70/156/EØF.
- (6) Målene for foranstaltningerne, nemlig at fremme sikkerheden for fodgængere og andre bløde trafikanter, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af foranstaltningernes omfang og virkninger bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, begrænser nærværende direktiv sig til det minimum, der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (7) Direktiv 70/156/EØF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Genstand

I dette direktiv fastlægges de tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer, hvad angår systemer til frontal beskyttelse leveret som originaludstyr på køretøjerne eller som separate tekniske enheder.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- 1) ”køretøj” ethvert køretøj under klasse M1 som defineret i artikel 2 i direktiv 70/156/EØF og i bilag II hertil, som har en tilladt totalmasse på højst 3,5 tons, og ethvert køretøj, som tilhører klasse N1 som defineret i artikel 2 i direktiv 70/156/EØF og i bilag II hertil
- 2) ”separat teknisk enhed” enhver indretning som defineret i artikel 2 i direktiv 70/156/EØF og som er beregnet til montering og anvendelse på køretøjer.

¹⁰ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

Artikel 3

Bestemmelser om typegodkendelse

1. Med virkning fra den 1. oktober 2004 må medlemsstaterne ikke, for en ny køretøjstype, der er udstyret med et system til frontal beskyttelse, der overholder kravene i bilag I og bilag II, af grunde, der vedrører systemer til frontal beskyttelse:
 - a) nægte at bevilge EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse
 - b) forbyde registrering, salg eller ibrugtagning.
2. Med virkning fra den 1. oktober 2004 må medlemsstaterne ikke, for en ny type system til frontal beskyttelse, der leveres som separat teknisk enhed, og som overholder kravene i bilag I og bilag II:
 - a) nægte at bevilge EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse
 - b) forbyde salg eller ibrugtagning.
3. Med virkning fra den 1. juli 2005 skal medlemsstaterne, for en køretøjstype, der leveres med et system til frontal beskyttelse, eller for en type system til frontal beskyttelse, der leveres som separat teknisk enhed, og som ikke overholder kravene i bilag I og bilag II, afslå at bevilge EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse.
4. Med virkning fra den 1. januar 2006 skal medlemsstaterne, for køretøjer, der ikke overholder kravene i bilag I og bilag II til dette direktiv, af grunde, der vedrører systemer til frontal beskyttelse:
 - a) betragte de typeattester, der ifølge bestemmelserne i direktiv 70/156/EØF ledsager fabriksnye køretøjer, som ugyldige i relation til samme direktivs artikel 7, stk. 1
 - b) nægte indregistrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer, som ikke er ledsaget af en typeattest i henhold til direktiv 70/156/EØF.
5. Med virkning fra den 1. januar 2006 finder kravene i bilag I og bilag II til dette direktiv med hensyn til systemer til frontal beskyttelse, der leveres som separate tekniske enheder, anvendelse til det i artikel 7, stk. 2, i direktiv 70/156/EØF nævnte formål.

Artikel 4

Gennemførelsesforanstaltninger og ændringer

1. Detaljerede tekniske krav til bestemmelserne om prøvning i afsnit 3 af bilag I til dette direktiv vedtages af Kommissionen, som bistås af det i artikel 13, stk. 1, i direktiv 70/156/EØF nævnte udvalg i overensstemmelse med den i artikel 13, stk. 3, i samme direktiv nævnte procedure.

2. De ændringer, der er nødvendige med henblik på at tilpasse dette direktiv, vedtages af Kommissionen i overensstemmelse med artikel 13 i direktiv 70/156/EØF.

Artikel 5

Ændringer af direktiv 70/156/EØF

Bilag I, III, IV og XI til direktiv 70/156/EØF ændres i overensstemmelse med bilag III til nærværende direktiv.

Artikel 6

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den 30. juni 2004 de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme nærværende direktiv. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser og en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og bestemmelserne i nærværende direktiv.

De anvender disse bestemmelser fra den 1. juli 2004.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til nærværende direktiv eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastlægger reglerne for denne henvisning.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af nærværende direktiv.

Artikel 7

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 8

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Europa-Parlamentets vegne
Formand
[...]

På Rådets vegne
Formand
[...]

BILAG

LISTE OVER BILAG

Bilag I	Tekniske bestemmelser
Bilag II	Administrative bestemmelser:
	Tillæg 1: Oplysningsskema (køretøj)
	Tillæg 2: Oplysningsskema (separat teknisk enhed)
	Tillæg 3: Typegodkendelsesattest (køretøj)
	Tillæg 4: Typegodkendelsesattest (separat teknisk enhed)
	Tillæg 5: Eksempel på EF-typegodkendelsesmærke
Bilag III	Ændringer af direktiv 70/156/EØF.

BILAG I

TEKNISKE BESTEMMELSER

1. DEFINITIONER

I dette direktiv forstås ved:

1.1. **”køretøjstype”** en køretøjsklasse, der med hensyn til partiet foran A-stolperne ikke frembyder væsentlige forskelle med hensyn til:

- struktur
- hoveddimensioner
- de materialer, køretøjets ydre flader består af
- komponenternes (indre eller ydre) placering i forhold til hinanden
- metoden til fastgørelse af et system til frontal beskyttelse.

I det omfang, de kan betragtes som havende en negativ indvirkning på resultaterne af de i dette direktiv foreskrevne slagprøver.

I forbindelse med en påtænkt godkendelse af systemer til frontal beskyttelse som separate tekniske enheder, fortolkes enhver reference til køretøjet som en henvisning til rammen på hvilken systemet er monteret til prøvning, og som skal repræsentere de forreste ydre dimensioner af det specifikke køretøj, systemet godkendes til.

1.2. **”normal køreposition”** køretøjets position, når det står på jorden i køreklar stand (som defineret i punkt 2.6 i bilag I til direktiv 70/156/EØF), med dækkene oppumpet til det foreskrevne tryk, forhjulene i ligeud-stilling og en masse på 75 kg anbragt på forsædepassagerens plads. Har køretøjet aktiv affjedring eller anordning til højdekorrektio, skal affjedringen være indstillet til den højde, der anbefales af fabrikanten til normal kørsel på vej.

1.3. **”køretøjets yderside”** hele ydersiden af køretøjet, foran A-stolperne, herunder motorhjelm, forskærmene, lygter og lyssignaler og de synlige forstærkende komponenter.

1.4. **”krumningsradius”**, radius i den cirkelbue, som svarer nærmest til den pågældende komponents afrundede form.

1.5. **”yderste udvendige kant”** af køretøjet vil for sidevæggens vedkommende sige planet parallelt med køretøjets midterlængdeplan og sammenfaldende med dets yderste udvendige kant i siden og for for- og bagsidens vedkommende køretøjets lodrette tværplan, der falder sammen med den yderste udvendige kant foran og bagtil, bortset fra følgende fremspring:

- dæk i nærheden af deres berøringspunkt med vejbanen samt tilslutninger til dæktrykmålere

- eventuelle anordninger mod udskridning på hjulene
 - førerspejle
 - retningsviserblinklys i siden, markeringslygter, positionslys fortil, baglygter og parkeringslygter
 - for for- og bagsidens vedkommende, dele monteret på kofangere, koblingsanordninger for påhængskøretøjer og udstødningsrør.
- 1.6. **”kofanger”** en del af køretøjets for- eller bagende, der er bestemt til at beskytte køretøjet mod beskadigelse ved en kollision med lav hastighed. Genstande, der rager mere end 50 mm ud fra overfladen af forkofangeren, anses for at være en del af systemet til frontal beskyttelse.
- 1.7. **”system til frontal beskyttelse”** en separat struktur eller strukturer, såsom et safarigitter, der kan monteres på køretøjets forende, og som skal beskytte dennes ydre overflade over og/eller under kofangeren mod skader i tilfælde af kollision med et objekt. Særskilte konstruktioner med en højeste masse under 0,5 kg, der kun er beregnet til at beskytte lygterne, hører ikke ind under denne definition.
- 1.8. **”integreret system til frontal beskyttelse”** en eller flere konstruktioner, der kan betragtes som en del af forkofangeren eller en anden del af køretøjets forparti og beregnet til at beskytte den ydre overflade over og/eller under kofangeren yderligere mod beskadigelse ved en kollision med et objekt. En sådan struktur kan betragtes som en integreret del af køretøjets forparti, og dens fjernelse vil normalt medføre afbrydelser i køretøjets forreste yderside.
- 1.9. **”øvre kofangerreferencelinje for system til frontal beskyttelse”** den øvre grænse for de punkter, hvor en fodgænger i nævneværdigt omfang vil komme i berøring med det frontale beskyttelsessystems kofanger. Denne bestemmes som det geometriske spor af de øverste berøringspunkter mellem en 700 mm lang lineal og det frontale beskyttelsessystem eller køretøjets frontparti (afhængigt af hvilket af disse, der berøres), når linealen, mens den holdes parallelt med køretøjets langsgående vertikalplan og med en hældning bagud på 20°, føres tværs hen foran køretøjet og samtidig holdes i berøring med jorden og med det frontale beskyttelsessystem eller køretøjet.
- 1.10. **”nedre kofangerreferencelinje for system til frontal beskyttelse”** den nederste grænse for de punkter, hvor en fodgænger i nævneværdigt omfang vil komme i berøring med det frontale beskyttelsessystems kofanger. Denne bestemmes som det geometriske spor af de nederste berøringspunkter mellem en 700 mm lang lineal og det frontale beskyttelsessystem eller køretøjets frontparti (afhængigt af hvilket af disse, der berøres), når linealen, mens den holdes parallelt med køretøjets langsgående vertikalplan og med en hældning fremad på 25°, føres tværs hen foran køretøjet og samtidig holdes i berøring med jorden og med det frontale beskyttelsessystem eller køretøjet.
- 1.11. ved **”øvre kofangerhøjde for system til frontal beskyttelse”** forstås den lodrette afstand mellem jorden og den i punkt 1.9 fastlagte øvre kofangerreferencelinje for system til frontal beskyttelse med køretøjet i sin normale kørestilling.

- 1.12. ved ”**nedre kofangerhøjde for system til frontal beskyttelse**” forstås den lodrette afstand mellem jorden og den i punkt 1.10 fastlagte nedre kofangerreferencelinje for system til frontal beskyttelse med køretøjet i sin normale kørestilling.
- 1.13. ”**belastningsindeks for hovedet (HPC)**” beregnes ved udtrykket:

$$HPC = (t_2 - t_1) \left[\frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_1}^{t_2} a dt \right]^{2.5}$$

hvor a er den resulterende acceleration i hovedets tyngdepunkt (m/s²) som multiplum af 'g', afsat mod tiden og filtreret med kanalfrekvensklasse på 1000 Hz; t₁ og t₂ er de to tidspunkter, der bestemmer begyndelsen og afslutningen af den registrering, for hvilken HPC er maksimum mellem første og sidste kontaktøjeblik. Ved beregning af maksimumværdien ses bort fra de værdier af HPC, for hvilke tidsintervallet (t₁ - t₂) er større end 15 ms.

2. BESTEMMELSER OM KONSTRUKTION OG MONTERING

2.1. Systemer til frontal beskyttelse

Følgende gælder såvel for systemer til frontal beskyttelse leveret som en del af udstyret på nye køretøjer, for systemer til frontal beskyttelse leveret som separate tekniske enheder til montering på specificerede køretøjer og for systemer til frontal beskyttelse, som er en integreret del af køretøjets forparti.

- 2.1.1. Komponenterne i systemer til frontal beskyttelse skal være udformet således, at alle stive udadvendende overflader har en rundingsradius på mindst 5 mm.
- 2.1.2. Den samlede masse af et system til frontal beskyttelse må inklusive alle beslag og befæstelser ikke være over 1,2% af massen af det køretøj, det er konstrueret til, og højst 18 kg.
- 2.1.3. Systemet til frontal beskyttelse må, når det er monteret på et køretøj, ikke være højere end 100 mm over et plan dannet af en vandret linje mellem de højeste punkter af forlygternes lygteglas.
- 2.1.4. Systemet til frontal beskyttelse må ikke øge bredden af det køretøj, det er monteret på. Hvis systemets samlede bredde er større end 75% af køretøjets bredde, skal enderne af systemet vende ind mod den udvendige overflade for at mindske risikoen for karambolage. Dette krav anses for opfyldt, hvis systemet til frontal beskyttelse enten er forsænket eller indbygget i karrosseriet (integreret system), eller hvis enden af systemet er bøjet indad, således at det ikke kan komme i berøring med en kugle med diameter 100 mm, og således at mellemrummet mellem enden af systemet og den omgivende del af karrosseriet ikke er over 20 mm.
- 2.1.5. Mellemrummet mellem komponenterne af systemet til frontal beskyttelse og den underliggende udvendige overflade må ikke være over 80 mm, jf. dog bestemmelserne i punkt 2.1.4. Der ses bort fra mindre afbrydelser i konturerne af den underliggende del af karrosseriet (såsom åbninger i gitre, luftindtag mv.).
- 2.1.6. Afstanden i længderetningen mellem kofangerens forreste del og den forreste del af systemet til frontal beskyttelse må intetsteds i køretøjets bredde være over 50 mm,

medmindre der til de forreste dele er anvendt materiale med en trykstyrke på under 0,35 MPa.

- 2.1.7. Systemet til frontal beskyttelse må ikke væsentligt nedsætte virkningen af kofangeren. Dette krav anses for opfyldt, hvis højst to lodrette og ingen vandrette komponenter af systemet til frontal beskyttelse overlapper med kofangeren.
- 2.1.8. Systemet til frontal beskyttelse må ikke have en hældning fremad i forhold til det lodrette plan. De øverste dele af systemet til frontal beskyttelse må ikke opad eller bagud (mod forruden) overskride hjelmforkantens referencelinje som fastlagt, når systemet til frontal beskyttelse er fjernet, med mere end 50 mm.
- 2.1.9. Forskrifterne i direktiv 76/756/EØF vedrørende køretøjers lygter og lyssignaler må ikke tilsidesættes ved montering af systemer til frontal beskyttelse.
- 2.2. Systemer til frontal beskyttelse leveret som separate tekniske enheder må ikke distribueres, udbydes til salg eller sælges, uden at de er ledsaget af en klart formuleret monteringsvejledning. Monteringsvejledningen skal ved hjælp af klare og fyldestgørende anvisninger gøre det muligt at identificere de køretøjer, enheden er godkendt til, og at montere de godkendte komponenter på det pågældende køretøj på en måde, der er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i punkt 2.1. Anvisningerne skal også omfatte angivelse af tilspændingsmoment for alle fastgørelsespunkter.

3. BESTEMMELSER VEDRØRENDE PRØVER

3.1. Følgende prøver skal udføres:

- 3.1.1. **Underbenattrap-"kofanger" for system til frontal beskyttelse.** Prøven udføres med en anslagshastighed på 40 km/h. Den maksimale dynamiske knæbøjningsvinkel må ikke overstige 15,0°, den maksimale forskydningsdeformation af knæet må ikke overstige 6,0 mm, og accelerationen, målt ved skinnebenets øvre ende, må ikke overstige 150 g. Denne prøve kan under specifikke omstændigheder erstattes af prøven låratrap-"kofanger" for system til frontal beskyttelse.
- 3.1.2. **Låratrap-"kofanger" for system til frontal beskyttelse.** Denne prøve udføres med en anslagshastighed på 40 km/h. Den øjeblikkelige sum af anslagskræfterne mod attrappens øverste og nederste ende må ikke overstige 5,0 kN, og attrappen må ikke påføres et bøjende moment på over 300 Nm.

Prøven låratrap-"kofanger" for system til frontal beskyttelse skal udføres, hvis den nedre kofangerhøjde for systemet til frontal beskyttelse på prøvningsstedet overstiger 500 mm.

- 3.1.3. **Låratrap-system til frontal beskyttelse.** Denne prøve udføres med en anslagshastighed på 40 km/h. Den øjeblikkelige sum af anslagskræfterne mod attrappens øverste og nederste ende må ikke overstige 5,0 kN, og attrappen må ikke påføres et bøjende moment på over 300 Nm.
- 3.1.4. **Barne- og/eller voksenattraphoved-system til frontal beskyttelse.** Disse prøver udføres ved en hastighed på 40 km/h. Belastningsindekset for hovedet (HPC), beregnet af resultanten af de registrerede accelerometerforløb må i henhold til punkt 1.13 ikke i nogen tilfælde være over 1000.

BILAG II

ADMINISTRATIVE BESTEMMELSER OM TYPEGODKENDELSE

1. ANSØGNING OM EF-TYPEGODKENDELSE

1.1. Ansøgning om EF-typegodkendelse af en type køretøj, for så vidt angår montering på køretøjet af et system til frontal beskyttelse

1.1.1. I tillæg 1 findes en model af det i henhold til artikel 3, stk. 1, i direktiv 70/156/EØF krævede informationsdokument.

1.1.2. Et køretøj, der er repræsentativt for den type køretøj, der er udstyret med et system til frontal beskyttelse, og for hvilken der ansøges om godkendelse, indleveres til den tekniske tjeneste, der forestår typegodkendelsen. På anmodning fra den tekniske tjeneste indleveres specifikke komponenter eller prøver på anvendte materialer.

1.2. Ansøgning om EF-typegodkendelse af systemer til frontal beskyttelse, der anses for separate tekniske enheder

1.2.1. I tillæg 2 findes en model af det i henhold til artikel 3, stk. 4, i direktiv 70/156/EØF krævede informationsdokument.

1.2.2. Til den tekniske tjeneste, der forestår typegodkendelsesprøvningen, skal indleveres én prøve af den type system til frontal beskyttelse, der søges typegodkendt. Den tekniske tjeneste kan rekvirere yderligere prøver, hvis den skønner det nødvendigt. Prøverne skal på tydelig og uudslettelig måde være mærket med ansøgerens navn og typebetegnelsen. Der træffes foranstaltninger med hensyn til den efterfølgende obligatoriske påførsel af EF-typegodkendelsesmærket.

2. MEDDELELSE AF EF-TYPEGODKENDELSE

2.1. Modeller af de pågældende EF-typegodkendelsesattester i henhold til artikel 4, stk. 3, og i givet fald artikel 4, stk. 4, i direktiv 70/156/EØF findes i:

- Tillæg 3 for de i punkt 1.1. omhandlede ansøgninger.
- Tillæg 4 for de i punkt 1.2. omhandlede ansøgninger.

3. EF-TYPEGODKENDELSESMÆRKE

3.1. Ethvert system til frontal beskyttelse, som er i overensstemmelse med den godkendte type i henhold til dette direktiv, skal være forsynet med et EF-typegodkendelsesmærke.

3.2. Dette mærke består af:

3.2.1. Et rektangel, som omslutter bogstavet "e", efterfulgt af kodenummer eller -bogstaver på den medlemsstat, som har meddelt typegodkendelse:

- 1 for Tyskland
- 2 for Frankrig
- 3 for Italien
- 4 for Nederlandene
- 5 for Sverige
- 6 for Belgien
- 9 for Spanien
- 11 for Det Forenede Kongerige
- 12 for Østrig
- 13 for Luxembourg
- 17 for Finland
- 18 for Danmark
- 21 for Portugal
- 23 for Grækenland
- IRL for Irland

- 3.2.2. I nærheden af rektanglet ”basisgodkendelsens nummer” - som udgør del 4 af typegodkendelsesnummeret omhandlet i direktiv 70/156/EØF, bilag VII - med to foranstillede cifre, der er løbenummeret på den seneste væsentlige tekniske ændring af dette direktiv på den dag, da EF-typegodkendelse meddeltes. I nærværende direktiv er dette nummer 01.
- 3.3. EF-typegodkendelsesmærket skal være påført på systemet til frontal beskyttelse på en sådan måde, at det er uudsletteligt og let læseligt, også når systemet er monteret på køretøjet.
- 3.4. I tillæg 5 findes et eksempel på EF-typegodkendelsesmærket.

Tillæg 1 til BILAG II

OPLYSNINGSSKEMA NR.

I HENHOLD TIL BILAG I TIL RÅDETS DIREKTIV 70/156/EØF VEDRØRENDE EF-TYPEGODKENDELSE AF ET KØRETØJ FOR SÅ VIDT ANGÅR SYSTEMER TIL FRONTAL BESKYTTELSE

Følgende oplysninger skal i de relevante tilfælde indsendes i tre eksemplarer og omfatte en indholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal forelægges i passende målestok i A4-format eller foldet til denne størrelse og være tilstrækkeligt detaljerede. Eventuelle fotos skal være tilstrækkeligt detaljerede.

Hvis systemer, komponenter eller separate tekniske enheder omfatter specialiserede materialer, vedlægges der information om disses egenskaber.

0. GENERELT

- 0.1 Fabrikmærke (firmabetegnelse):
- 0.2 Type og almindelig(e) handelsbetegnelse(r):
- 0.3 Typeidentifikationsmærker som markeret på køretøjet:
 - 0.3.1 Mærkets anbringelsessted:
- 0.4 Køretøjets klasse:
- 0.5 Fabrikantens navn og adresse:
- 0.8 Adresse på samlefabrik(ker):

1. KØRETØJETS ALMINDELIGE SPECIFIKATIONER

- 1.1 Fotografier og/eller tegninger af et repræsentativt køretøj:

2. MASSE OG DIMENSIONER (i kg og mm)

(Der henvises i givet fald til tegninger)

- 2.8 Teknisk tilladt totalmasse som oplyst af fabrikanten
(største og mindste):
 - 2.8.1 Denne masses fordeling på akslerne (største og mindste):

9. KARROSSERI

- 9.1 Karrosseriets art:
 - 9.[11] System til frontal beskyttelse
 - 9.[11].1 Generel udformning (tegninger eller fotografier) med angivelse af placering og fastgørelse af system til frontal beskyttelse:

9.[11].2 Tegninger og/eller fotografier, hvis dette er relevant, af luftindtagsgitre, kølergitter, pynteudstyr, skilte, emblemer og indskæringer samt enhver anden udvendig udragende del eller dele af den udvendige overflade, som kan betragtes som kritiske (f.eks. lygter). Hvis de i foregående sætning opførte dele ikke er kritiske, kan de til dokumentationsformål erstattes af fotografier, om nødvendigt med målangivelser og/eller tekst:

9.[11].3 Fuld detaljering af krævede samlinger og fyldestgørende monteringsvejledning, herunder med krav vedrørende tilspændingsmoment.

9.[11].4 Tegning af kofangere:

9.[11].5 Tegning af gulvlinie ved køretøjets forende:

Dato:

Tillæg 2 til BILAG II

OPLYSNINGSSKEMA NR.

VEDRØRENDE EF-TYPEGODKENDELSE AF SYSTEMER TIL FRONTAL BESKYTTELSE SOM SEPARATE TEKNISKE ENHEDER (2003/.../EF)

Følgende oplysninger skal i de relevante tilfælde indsendes i tre eksemplarer og omfatte en indholdsfortegnelse. Eventuelle tegninger skal forelægges i passende målestok i A4-format eller foldet til denne størrelse og være tilstrækkeligt detaljerede. Eventuelle fotos skal være tilstrækkeligt detaljerede.

Hvis systemer, komponenter eller separate tekniske enheder omfatter specialiserede materialer, oplyses det, hvordan disse fungerer.

0. GENERELT

- 0.1 Fabrikmærke (firmabetegnelse):
- 0.2 Type og almindelig(e) handelsbetegnelse(r):
- 0.5 Fabrikantens navn og adresse:
- 0.7 EF- typegodkendelsesmærkets anbringelsessted og fastgørelsesmåde:

1. BESKRIVELSE AF ANORDNINGEN

- 1.1 Detaljeret teknisk beskrivelse (herunder fotografier eller tegninger):
- 1.2 Anvisninger for samling og montering, herunder tilspændingsmoment:
- 1.3 Liste over de køretøjstyper, systemet må monteres på:
- 1.4 Eventuelle begrænsninger i anvendelsen og betingelser for monteringen:

Tillæg 3 til BILAG II

(MODEL)

(største format: A4 (210 x 297 mm))

EF-TYPEGODKENDELSESATTEST

MYNDIGHEDENS
STEMPEL

Meddelelse vedrørende:

- typegodkendelse
- udvidelse af typegodkendelse
- nægtelse af typegodkendelse
- inddragelse af typegodkendelse

for en køretøjstype udstyret med et system til frontal beskyttelse i henhold til direktiv .../.../EF.

Typegodkendelse nr.:

Begrundelse for udvidelse:

AFSNIT I

- 0.1 Fabrikmærke (firmabetegnelse):
- 0.2 Type og almindelig(e) handelsbetegnelse(r):
- 0.3 Typeidentifikationsmærker, hvis de er markeret på køretøjet:
 - 0.3.1 Mærkets anbringelsessted:
- 0.4 Køretøjets klasse:
- 0.5 Fabrikantens navn og adresse:
- 0.7 For systemet til frontal beskyttelse, EF-godkendelsesmærkets anbringelsessted og -måde:
- 0.8 Adresse på samlefabrik(ker):

AFSNIT II

1. Eventuelle supplerende oplysninger: Se tillæg
2. Teknisk tjeneste, der forestår prøvningen:

3. Prøvningsrapportens dato:
4. Prøvningsrapportens nummer:
5. Eventuelle bemærkninger: Se tillæg
6. Sted:
7. Dato:
8. Underskrift:
9. Indholdsfortegnelsen til den informationspakke, der er indgivet til den godkendende myndighed, og som kan fås ved henvendelse dertil, er vedlagt.

Addendum

til EF-typegodkendelsesattest nr.....

vedrørende typegodkendelse af en køretøjstype for så vidt angår montering af et system til frontal beskyttelse.

1. Eventuelle supplerende oplysninger:
2. Bemærkninger:
3. Resultater af prøvning i henhold til bilag I, punkt 4

Prøve	Registrerede værdier		Bestået/ikke bestået*
Underbenattrap- "kofanger" for system til frontal beskyttelse - 3 afprøvningsstillinger (hvis udført)	Bøjningsvinkel	..... ..... Grader	
	Forskydnings- deformation	..... ..... mm	
	Acceleration ved skinnebenets øvre ende	..... ..... g	
Lårattrap-"kofanger" for system til frontal beskyttelse. - 3 afprøvningsstillinger (hvis udført)	Sum af anslagskræfter	..... ..... kN	
	Bøjende moment	..... ..... Nm	
Lårattrap-system til frontal beskyttelse. - 3 afprøvningsstillinger	Sum af anslagskræfter	..... ..... kN	
	Bøjende moment	..... ..... Nm	
Barneattraphoved (2,5 kg)-system til frontal beskyttelse	HPC-værdier (mindst 3 værdier)	..... ..... .....
Voksenattraphoved (4,8 kg)-system til frontal beskyttelse	HPC-værdier (mindst 3 værdier)	..... ..... .....

* I henhold værdierne angivet i bilag I, punkt 4, til direktiv [...] EF om anvendelsen af systemer til frontal beskyttelse på motorkøretøjer.

Tillæg 4 til BILAG II

(MODEL)

(største format: A4 (210 x 297 mm))

EF-TYPEGODKENDELSESATTEST

MYNDIGHEDENS STEMPEL

Meddelelse vedrørende:

- typegodkendelse
- udvidelse af typegodkendelse
- nægtelse af typegodkendelse
- inddragelse af typegodkendelse

for en type system til frontal beskyttelse som separat teknisk enhed⁽¹⁾ i henhold til direktiv [2003/.../EF].

Typegodkendelse nr.:

Begrundelse for udvidelse:

AFSNIT I

- 0.1 Fabrikmærke (firmabetegnelse):
- 0.2 Type og almindelig(e) handelsbetegnelse(r):
- 0.3 Typeidentifikationsmærker, som er anført på systemet til frontal beskyttelse:
 - 0.3.1 Mærkets anbringelsessted:
- 0.5 Fabrikantens navn og adresse:
- 0.7 EF-godkendelsesmærkets anbringelsessted og fastgørelsesmåde:

AFSNIT II

- 1. Eventuelle supplerende oplysninger: Se tillæg
- 2. Teknisk tjeneste, der forestår prøvningen:
- 3. Prøvningsrapportens dato:
- 4. Prøvningsrapportens nummer:
- 5. Eventuelle bemærkninger: Se tillæg

6. Sted:
7. Dato:
8. Underskrift:
9. Indholdsfortegnelsen til den informationspakke, der er indgivet til den godkendende myndighed, og som kan fås ved henvendelse dertil, er vedlagt.

Addendum

til EF-typegodkendelsesattest nr.....

vedrørende typegodkendelse af et system til frontal beskyttelse i henhold til direktiv [2003/./EF]

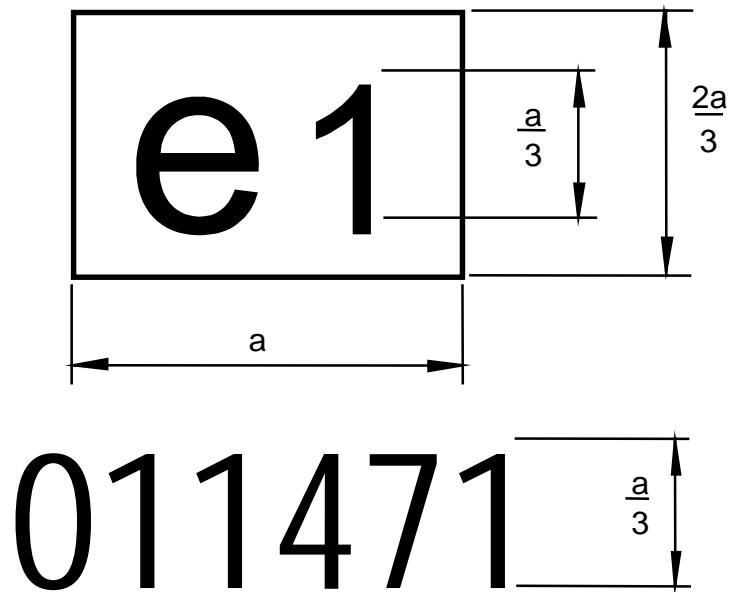
1. Supplerende oplysninger
 - 1.1 Fastgørelsesmåde
 - 1.2 Anvisninger for samling og montering:
 - 1.5 Eventuelle begrænsninger i anvendelsen og betingelser for monteringen:
5. Bemærkninger:
6. Prøvning i henhold til bilag I, punkt 4

Prøve	Registrerede værdier		Bestået/ikke bestået*
Underbenattrap-"kofanger" for system til frontal beskyttelse - 3 afprøvningsstillinger (hvis udført)	Bøjningsvinkel	..... ..... Grader	
	Forskydningsdeformation	..... ..... mm	
	Acceleration ved skinnebenets øvre ende	..... ..... g	
Låratrap-"kofanger" for system til frontal beskyttelse. - 3 afprøvningsstillinger (hvis udført)	Sum af anslagskræfter	..... ..... kN	
	Bøjende moment	..... ..... Nm	
Låratrap-system til frontal beskyttelse. - 3 afprøvningsstillinger	Sum af anslagskræfter	..... ..... kN	
	Bøjende moment	..... ..... Nm	
Barneattraphoved (2,5 kg)-system til frontal beskyttelse	HPC-værdier (mindst 3 værdier)	..... ..... .....
Voksenattraphoved (4,8 kg)-system til frontal beskyttelse	HPC-værdier (mindst 3 værdier)	..... ..... .....

* I henhold værdierne angivet i bilag I, punkt 4, til direktiv [...] EF om anvendelsen af systemer til frontal beskyttelse på motorkøretøjer.

Tillæg 5 til BILAG II

Eksempel på EF-typegodkendelsesmærke



($a \geq 12\text{mm}$)

Anordningen med ovenstående EF-typegodkendelsesmærke er et system til frontal beskyttelse, typegodkendt i Tyskland (e1) i henhold til nærværende direktiv (01) under basisgodkendelsesnummeret 1471.

BILAG III

ÆNDRINGER AF DIREKTIV 70/156/EØF

I bilagene til direktiv 70/156/EØF foretages følgende ændringer:

1) I bilag I indsættes følgende punkter:

”9.[24] Systemer til frontal beskyttelse

9.[24].1 Der skal forelægges en detaljeret beskrivelse med fotografier og/eller tegninger af køretøjet med hensyn til konstruktion, dimensioner, relevante referencelinjer og materialesammensætning for køretøjets system til frontal beskyttelse og dets forparti.

9.[24].2 Der skal forelægges en detaljeret beskrivelse med fotografier og/eller tegninger af fastgørelsesmåden for systemet til frontal beskyttelse på køretøjet. Denne beskrivelse skal indeholde angivelse af alle boltdimensioner og krævede tilspændingsmomenter.”

2) I bilag III, Del I, afsnit A, indsættes følgende punkter:

”9.[24]

9.[24].1 Der skal forelægges en detaljeret beskrivelse med fotografier og/eller tegninger af køretøjet med hensyn til konstruktion, dimensioner, relevante referencelinjer og materialesammensætning for køretøjets system til frontal beskyttelse og dets forparti.

9.[24].2 Der skal forelægges en detaljeret beskrivelse med fotografier og/eller tegninger af fastgørelsesmåden for systemet til frontal beskyttelse på køretøjet. Denne beskrivelse skal indeholde angivelse af alle boltdimensioner og krævede tilspændingsmomenter.”

3) I bilag IV, Del I, tilføjes følgende punkt:

Emne	Direktiv nr.	Henvisning til EFT/EUT	Anvendelsesområde									
			M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4
”[60]. System til frontal beskyttelse	[.../.../EF]	EUT L [...] af [...], s. [...].	X ^(*)	-	-	X ^(*)	-	-				

* med tilladt totalmasse på højst 3,5 tons.”

4) I bilag XI foretages følgende ændringer:

a) I tillæg I, tilføjes følgende punkt:

Punkt	Emne	Direktiv nr.	$M_1 \leq 2\,500^{(1)} \text{ kg}$	$M_1 > 2\,500^{(1)} \text{ kg}$	M2	M_3
"[60]	System til frontal beskyttelse	[.../.../EF]	X	X(*)	-	-

* med tilladt totalmasse på højst 3,5 tons."

b) I tillæg 2 tilføjes følgende punkt:

Punkt	Emne	Direktiv nr.	M1	M2	M_3	N1	N_2	N3	O_1	O_2	O_3	O_4
"[60]	System til frontal beskyttelse	[.../.../EF]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-"

c) I tillæg 3 tilføjes følgende punkt:

Punkt	Emne	Direktiv nr.	M2	M_3	N1	N_2	N3	O_1	O_2	O_3	O_4
"[60]	System til frontal beskyttelse	[.../.../EF]	-	-	-	-	-	-	-	-	-"

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMLISTORE VIRKSOMHEDER (SMV'ER)

FORSLAGETS TITEL

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om anvendelsen af systemer til frontal beskyttelse på motorkøretøjer og ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF

DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

ENTR/2003/.....

FORSLAGET

Hvorfor er der behov for EU-lovgivning på dette område, og hvad er forslaget vigtigste målsætninger?

Statistikken over trafikulykker viser, at en betydelig del af ulykkerne involverer fodgængere og cyklister, som pådrager sig kvæstelser ved at blive ramt af et køretøj i bevægelse, specielt personbilers forparti. Desuden er der en voksende tendens til på køretøjers forpartier at montere systemer til frontal beskyttelse, som er tiltænkt andre specifikke formål, og som kan forårsage skader på fodgængere og andre bløde trafikanter. Formålet med forslaget er at fastlægge krav til konstruktion og montering af disse systemer til frontal beskyttelse, således at beskyttelsen af fodgængere og andre bløde trafikanter beskyttes, og de kvæstelser, de pådrager sig ved kollision med et køretøj udstyret med et sådant system gøres mindre alvorlige.

Harmoniserede bestemmelser på fællesskabsplan er nødvendige med henblik på at sikre, at det indre marked fungerer hensigtsmæssigt på dette område. De foreslåede foranstaltninger vedrører hovedsagelig konstruktion af sådanne systemer til anvendelse på personbiler, som er omfattet af fællesskabslovgivningen om EF-typegodkendelsessystemet; de foreslåede foranstaltninger vil også indgå i dette regelsystem.

KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

Hvem berøres af forslaget?

Forslaget, der vedrører udformningen af systemer til frontal beskyttelse som originaludstyr på køretøjer og som udstyr til eftermontering på bilers forpartier, vil først og fremmest berøre virksomheder, der fremstiller disse systemer. På nuværende tidspunkt vil en del af de berørte aktører kunne falde ind under kategorien små og mellemstore virksomheder.

Hvilke foranstaltninger kræves i henhold til forslaget?

For opfyldte kravene i forslaget skal systemerne til frontal beskyttelse gennemgå en række prøver vedrørende deres skadelige virkninger over for fodgængere og andre bløde trafikanter. Kravene håndhæves fra og med 2005 i form af fire prøver (baseret på anbefalingerne fra Det Europæiske Udvalg for Eksperimentalkøretøjer, EEVC), der kræves bestået, for at systemerne kan godkendes til anvendelse.

Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

Det skønnes, at "fodgængervenlige" bildesign kan forhindre indtil 2 000 af de årlige trafikdrab på fodgængere og cyklister i EU, og da nogle af disse drab forårsages af køretøjer udstyret med systemer til frontal beskyttelse, er det vigtigt at anvendelsen af disse systemer ikke fører til, at disse forventninger påvirkes negativt. Desuden vil antallet af kvæstede blive reduceret, og virkningerne af frontale og laterale kollisioner i forbindelse med køretøjer, der er udstyret med disse systemer, blive reduceret. Det bør også tages i betragtning, at ukorrekt montering af sådanne systemer kan medføre, at køretøjets sikkerhedssystemer ikke virker korrekt.

Overholdelsen af de foreslåede foranstaltninger vil efter alt at dømme ikke medføre ekstra omkostninger for automobilindustrien, da den allerede har indvilget i ikke at montere hårde safarigitre som originaludstyr eller sælge disse som udstyr til eftermontering. Situationen for reservedelsindustrien, der leverer disse systemer som udstyr til eftermontering, vil imidlertid forandres, da denne industri måske vil være tvunget til at ændre udformningen af sine produkter som en følge af dette direktiv.

Både for automobilindustrien og for reservedelsindustrien vil der påløbe ekstra udgifter til prøvning og typegodkendelse af systemer til frontal beskyttelse.

For de nationale myndigheder vil der også være udgifter forbundet med godkendelse af systemer til frontal beskyttelse og med gennemførelse af direktivet. Fordelene for fodgængere og andre bløde trafikanter ved færre dødsfald og skader vil imidlertid til fulde opveje de øgede udgifter til design, ændringer af materialer, prøvning og administration.

Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for SMV'ernes særlige situation (lempeligere eller særlige krav)?

Forslaget indeholder ikke særlige foranstaltninger rettet mod SMV'er, men det kræver, at konstruktionen af disse systemer gennemgår en prøvningsprocedure med henblik på at fastslå, om de kan godkendes. Dette kan indebære, at disse producenter er nødt til at revidere deres fremstillingsteknikker og anvende de krævede prøver med de heraf følgende omkostninger.

HØRING AF DE BERØRTE KREDSE

I sin meddelelse af december 2000 fremlagde Kommissionen muligheden for at bruge en frivillig forpligtelse fra industriens side til at indføre nye foranstaltninger til forbedring af køretøjers forparti med hensyn til beskyttelse af fodgængere. Industriens forslag indeholdt et frivilligt forbud mod levering og montering af systemer til frontal beskyttelse ("safarigitre"). Dette spørgsmål og andre mulige

foranstaltninger blev diskuteret på en høring tilrettelagt af Kommissionen den 6. februar 2001, hvor alle interesserede parter, herunder bilfabrikanterne (European Automobile Manufacturers Association, Japan Automobile Manufacturers Association og Korea Automobile Manufacturers Association) og forbrugerorganisationerne (European Transport Safety Council, Bureau Européen des Unions de Consommateurs og Fédération Internationale de l'Automobile) var repræsenteret.

Som et resultat af denne høring indledte Kommissionen diskussioner med den europæiske, den japanske og den koreanske bilfabrikantforening med henblik på at opnå enighed om en frivillig forpligtelse fra industriens side vedrørende fodgængerbeskyttelse. Efter i juli 2001 at være nået til enighed med den europæiske industri om en forpligtelse vedtog Kommissionen en meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet, hvori den fremlagde indholdet af industriens forpligtelse for lovgiverne og bad om deres mening.

Både Europa-Parlamentet og Rådet afgav positive udtalelser om forpligtelsens indhold. Med hensyn til systemer til frontal beskyttelse opfordrede Parlamentet imidlertid Kommissionen til at stille forslag om lovgivning, der også forbød systemer til frontal beskyttelse som udstyr til eftermontering. Rådet krævede, at omfanget af køretøjer, der var omfattet af et forbud mod sådanne systemer, blev udvidet til at dække køretøjer af såvel M1- som N1-klassen.

Det nuværende forslag svarer med hensyn til anvendelsen af systemer til frontal beskyttelse til den forpligtelse, der blev indgået af den europæiske, den japanske og den koreanske bilfabrikantforening i 2001, efter at Europa-Parlamentets og Rådets ændringsforslag er taget til følge. Endelig bør det bemærkes, at der i forbindelse med størstedelen af de køretøjer, der anvendes i dag, ikke er noget specielt behov for påmontering af et system til frontal beskyttelse.