

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806



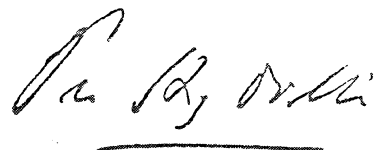
Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EU-sekr.

1. maj 2003

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat vedrørende EU-kommissionens direktivforslag om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter ved kollision med et motorkøretøj og om ændring af direktiv 70/156/EØF, KOM(2003) 67.



Grundnotat vedrørende EU-kommissionens direktivforslag om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter ved kollision med et motorkøretøj og om ændring af direktiv 70/156/EØF, KOM (2003) 67.

Resumé:

Kommissionen har fremlagt et direktivforslag vedrørende fodgængervenlige fronter på køretøjer under 2,5 tons. Direktivet har til formål at øge beskyttelsen af fodgængere og andre trafikanter mod skader opstået ved kollision med biler. Direktivet er i hovedtræk en gentagelse af de krav, som industrien i 2001 ved en aftale med Kommissionen forpligtede sig til at overholde. Kravene til bilfronterne vil være fuldt gennemført for alle nye personbiler under 2,5 tons i 2015.

Færdselsstyrelsen har foretaget en høring af relevante organisationer og myndigheder. Mange høringsparter er tilfredse med, at der nu fremsættes et direktivforslag. Flere ønsker dog, at direktivet gennemføres hurtigere, samt at også større biler skal være omfattet af forslaget. Forslaget har endnu ikke været behandlet i Rådsregi. Det vurderes, at direktivet, når det er fuldt gennemført, vil få en betydelig positiv indvirkning på antallet af dræbte og tilskadekomne fodgængere mm.

1. Baggrund og indhold

Direktivforslaget er fremsat under henvisning til artikel 95, og vedtages efter artikel 251 (fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Forslaget har til formål at øge beskyttelsen af fodgængere og andre trafikanter mod skade opstået ved kollision med personbiler og varebiler, som er baseret på personbiler. Direktivet gælder for køretøjer med en tilladt totalvægt på højst 2,5 tons.

Kommissionen indgik i 2001 en aftale med bilindustrien med samme formål. I aftalen forpligtede bilindustrien sig til at opnå en øget beskyttelse af fodgængere. Dette skulle primært ske ved over en årrække at forbedre bilfronternes kollisionsegenskaber gennem ændret udformning, men der var også aftalt en række supplerende foranstaltninger (indførelse af kørelysaugmentering og ABS-bremser på alle de omfattede biler samt afskaffelse af "kængurugitre"). Både Rådet og Parlamentet udtalte imidlertid betænkelighed ved at anvende aftaleformen på et så væsentligt område. På denne baggrund har Kommissionen nu valgt at fremsætte et egentligt direktivforslag. Direktivforslaget vedrører alene krav til bilfronternes kollisionsegenskaber ved uheld med ubeskyttede trafikanter. Indførelse af kørelysaugmentering afventer fælles regler for brug af kørelys, foranstaltninger til indførelse af ABS-bremser gennemføres og overvåges separat mens kommissionen lover at fremsætte direktivforslag vedrørende safarigitre og lignende.

Direktivets krav vedrørende bilernes kollisionsegenskaber ligger meget tæt op ad indholdet i den oprindelige aftale:

- Pr. 1. oktober 2005 skal alle nye *biltyper* opfylde de opstillede krav for resultatet af en række tests, som primært vurderer påvirkningen ved kollisioner, hvor en fodgængers ben eller hoved rammer forskellige punkter på bilernes fronter. Fra 31. december 2012 gælder kravene for alle nye biler (ved nyregistrering).
- 1. september 2010 skal alle nye *biltyper* opfylde yderligere skærpede krav til resultatet af samme tests, som ovenfor beskrevet, samt overholde kravene til supplerende tests. Pr. 1. september 2015 skal alle nye biler (ved nyregistrering) opfylde de skærpede krav.

Indholdet i de tekniske krav, som vil gælde fra 2010 for nye *biltyper* og fra 2015 for alle nye biler, er identiske med de krav, som "European Enhanced Vehicle-Safety Committee" (EEVC) i 1998, har opstillet som forslag til indhold i et eventuelt kommende direktiv.

Direktivet adskiller sig i øvrigt fra de eksisterende direktiver på køretøjsområdet ved *ikke* at indeholde detaljerede tekniske forskrifter om gennemførelsen af de krævede tests. Derimod er der en bestemmelse om, at Kommissionen træffer afgørelse om disse forskrifter.

2. Gældende dansk ret

Der er i dag ingen specifikke krav vedrørende bilers egenskaber i tilfælde af kollision med en fodgænger. I bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr af 3. marts 2003, er der dog i afsnit 9.01.001 en generel bestemmelse om, at køretøjers karosseri skal være udformet uden skarpe kanter og udragende dele. Der findes en tilsvarende bestemmelse i udstyrsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 154 af 20. april 1977). I EF-direktiv 74/483/EØF er der endvidere mere specifikke regler for udragende dele på personbiler der typegodkendes.

Mht. hårde safarigitre har Færdselsstyrelsen i øvrigt indført et nationalt forbud mod disse med ikrafttræden 1. april 2002. Forslaget er notificeret til Kommissionen, som har accepteret det danske skridt.

3. Høring

Færdselsstyrelsen har foretaget en høring af berørte myndigheder og organisationer:

AUTIG (Automobilbranchens Handels- og Industriforening); Danmarks Automobilforhandler Forening (DAF); Danmarks Transportforskning (DTF); Dansk Cyklist Forbund; De Danske Bilimportører; Forbrugerrådet; Forenede Danske Motorejere; Forsikring og Pension; NOAH-Trafik; Rådet for Større Færdselssikkerhed samt Teknologisk Institut.

Følgende myndigheder og organisationer har bemærkninger til forslaget:

Danmarks Transportforskning henviser til sit svar på høringen om aftalen om det samme emne. Man finder således, at direktivets tidsfrister for indførelse af krav burde forkortes. Endvidere henviser man til "European Transport Safety Council" (ETSC), som DTF er medlem af. Man ønsker, at ETSC's synspunkter medinddrages. ETSC kritiserer i en pressemeddelelse primært, at kravene indføres i to tempi. Man mener således, at kravene i 1. fase giver 70% dårligere beskyttelse, end man vil opnå med den fuldstændige gennemførelse. Man mener således ikke, at der er grund til at udskyde den fuldstændige gennemførelse af EEVC's testprogram, som har været brugt siden 1996 i uafhængige tests.

De Danske Bilimportører støtter forslaget, som de finder er den mest effektive måde at forbedre sikkerheden for fodgængere og andre ubeskyttede trafikanter.

Forenede Danske Motorejere (FDM) støtter at aftalens indhold nu gøres til lovgivning. På to væsentlige punkter vurderes forslaget dog at være for svagt:

- Direktivet omfatter kun biler op til 2.500 kg hvilket indebærer, at de store aggressive person- og varebiler friholdes for kravene.
- Man kritiserer at visse af testene kun tjener overvågningsformål [dette gælder to af de tests, som indføres i 2005. For de test som indføres i 2010, og som vil gælde for alle nye biler fra 2015, skal samtlige testkrav være overholdt]. Man vurderer at testene har væsentlig betydning for bilernes aggressivitet.

FDM anmoder i øvrigt om, at Danmark fastholder sit nationale forbud mod safarigitre, indtil EU's lovgivning er på mindst samme niveau.

Forsikring & Pension hilser forslaget velkommen, og har i øvrigt ikke kommentarer.

Rådet for Større Færdselssikkerhed støtter i princippet vedtagelsen af et direktiv, men er af den opfattelse, at forslaget ikke er vidtgående nok i forhold til at beskytte fodgængere m.m. Man henviser i sit svar til udtalelserne fra European Transport Safety Council (se høringssvaret fra DTF), som rådet er medlem af.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Direktivet vil ikke umiddelbart give anledning til ændring af dansk lovgivning, idet direktivet alene vedrører EU-standardtypegodkendelse af køretøjer. Direktivet vil dog gøre det muligt at stramme de nationale regler på området. Disse regler anvendes, når der registreres biler, som ikke er EU-typegodkendt.

Direktivet skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Direktivet må forventes at få en betydelig positiv indvirkning på antallet af dræbte og tilskadekomne ubeskyttede trafikanter. Når den samlede bilpark opfylder de opstillede krav, er det vurderet af ETSC (European Transport Safety Council), at der vil være sket en årlig reduktion på 20% af disse skader. I Danmark kommer ca. 1200 fodgængere til skade om året (1999) i uheld med personbiler og små varebiler. Hertil kommer et betydeligt antal tilskadekomne fodgængere, som ikke registreres i statistikken. Yderligere

sker der i Danmark et tilsvarende antal uheld mellem biler og cyklister. Det må antages, at de forbedrede bilfronter også vil komme cyklisterne til gavn – men omfanget er ukendt. Der vil således være en årlig samfundsøkonomisk gevinst på sparede skader i forbindelse med fodgængeruheld. Denne situation vil indtræde gradvist, efterhånden som bilparken udskiftes. Det må vurderes, at det først vil være omkring år 2030, at hovedparten af den del af den danske bilpark, som er omfattet af direktivet, opfylder kravene fuldt ud. Dette skyldes, at kravene først gælder for alle nye biler i 2015. Herefter vil der gå en årrække, før de biler, som ikke opfylder kravene, er blevet udskiftet.

Det er ikke muligt at vurdere, hvorvidt de skærpede krav vil øge bilernes fremstillingspris.

6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet

Kommissionen nævner ikke direkte nærheds- eller proportionalitetsprincippet. Man skriver dog, at de tekniske krav på området bør harmoniseres for at sikre, at det indre marked fungerer hensigtsmæssigt.

Regeringen finder, at den allerede eksisterende ordning vedrørende totalharmonisering for personbiler i EU fordrer, at en indførelse af de foreslåede regler nødvendigvis må finde sted på fællesskabsplan.

7. Tidligere forelæggelse i Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

