



NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 10. december 2007
J. nr. 127-1

Grundnotat vedrørende EU-kommissionens forslag til forordning om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter ved kollision med et motorkøretøj, KOM (2007) 560.

Notatet er parallelfremsendt til Folketingets Trafikudvalg og Folketingets Europaudvalg.

Resumé

Forslaget vedrører krav til personbilers og varebilers fronter med det formål at beskytte fodgængere og andre bløde trafikanter i tilfælde af en ulykke.

Der findes allerede i dag et direktiv om fodgængervenlige fronter. Dette er opdelt i to faser, hvor fase 1 skal opfyldes for nye biltyper i dag, og hvor fase 2 med mere strenge krav skulle opfyldes fra 2010.

Kommissionen har fået foretaget en gennemførlighedsanalyse af kravene i fase 2, der viser, at disse ikke er gennemførlige. På baggrund heraf foreslår Kommissionen, at kravene til fase 2 lempes, men at der som kompensation herfor indføres krav om en bremseassistent på alle biler. En bremseassistent mærker, hvis føreren træder forholdsvis hurtigt og hårdt på bremsepedalen og øger straks bremsetrykket til det maksimale (så ABS-bremserne træder i funktion), hvilket reducerer hastigheden i kollisionøjeblikket.

1. Baggrund og indhold

Forslaget til forordning er sendt til Europa-Parlamentet og Rådet den 3. oktober 2007. Forslaget er fremsat under henvisning til artikel 95 og vedtages efter artikel 251 (fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Forslaget vedrører krav til bilers fronter med henblik på 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.

Der findes allerede et direktiv 2003/102 om beskyttelse af fodgængere og andre bløde trafikanter. Direktivet indeholder en række prøver til kontrol af bilernes farlighed overfor fodgængere og andre bløde trafikanter i tilfælde af en kollision. Direktiv 2003/102 er opdelt i en fase 1 og en fase 2. I fase 1 er to af prøverne



obligatoriske med grænseværdier, mens to prøver alene skal gennemføres til brug for erfaringsopsamling, uden at grænseværdier skal overholdes. I fase 2 skal alle fire prøver gennemføres med grænseværdier, der er skærpet i forhold til fase 1.

Direktiv 2003/102 indeholder en revisionsklausul, der pålægger Kommissionen at foretage en gennemførlighedsvurdering af fase 2-kravene i direktivet og om nødvendigt foreslå alternative foranstaltninger – enten passive eller en kombination af aktive og passive foranstaltninger – der har mindst samme reelle virkning.

Kommissionen har fået foretaget en sådan gennemførlighedsvurdering. Denne viser, at de krav til fase 2, der var lagt op til i direktiv 2003/102, ikke er gennemførlige.

Det har også betydning, at der i ECE-regi arbejdes med et forslag til en *Global Technical Agreement (GTR)* om fodgængervenlige fronter. Kommissionen ønsker i så vid udstrækning som muligt, at der er sammenfald mellem EU-reglerne og de regler, der forventes at blive nået enighed om i ECE-regi.

På denne baggrund foreslår Kommissionen en række ændringer:

- Alle nye biltyper skal udstyres med en bremseassistent (Brake Assistance System). En bremseassistent mærker, hvis føreren træder forholdsvis hurtigt og hårdt på bremsepedalen og øger straks bremsetrykket til det maksimale (så ABS-bremserne træder i funktion). En bremseassistent hjælper således køretøjets fører med at sikre den størst mulige deceleration ved en nødopbremsning og derved reduceres den hastighed, bilen har i kollisionsøjeblikket.
- I stedet for at gøre alle de fire prøver, der er nævnt i direktiv 2003/102, obligatoriske i fase 2, bibeholdes én af disse (*lårattrap mod forkant af motorhjelme*) som en prøve, der alene skal gennemføres, men hvor der ikke er obligatoriske grænseværdier for belastningen på attrappen, der skal overholdes.
- Grænseværdierne for, hvor store belastninger på prøveattrapperne, der accepteres i de obligatoriske prøver, er sat op i forhold til direktiv 2003/102.
- For prøven *voksenattraphoved mod motorhjelme* er den hastighed, prøven skal bestås ved, reduceret fra 40 km/t til 35 km/t.



- For prøven *barneattraphoved mod motorhjelme* er den hastighed, prøven skal bestås ved, reduceret fra 40 km/t til 35 km/t. Vægten af barneattraphovedet er dog samtidig øget fra 2,5 kg til 3,5 kg, så den samlede bevægelsesenergi, der skal optages af motorhjelmen, er øget.

Trods de foreslåede lempelser af kravene til bilernes fronter i fase 2 er der efter Danmarks opfattelse fortsat en betydelig forbedring af bilernes fronter fra fase 1 til fase 2, også selv om effekten af bremseassistenten ikke medregnes.

Ud over at indeholde krav til bilers fronter indeholder forslaget til forordning også bestemmelser om frontalbeskyttelsessystemer (safarigitre). Disse er i dag omfattet af et separat direktiv 2005/66, men dette foreslås erstattet af forordningen. Kommissionen foreslår samme krav til frontalbeskyttelsessystemer som til bilers fronter.

I det nugældende direktiv 2003/102 er det anført, at alle nye biler skal opfylde fase 2 fra 1. september 2010 for nye køretøjstyper og fra 1. september 2015 for alle nye køretøjer.

I forslaget til ny forordning gives fabrikanterne betydeligt mere tid til at opfylde fase 2, idet ikrafttrædelsesdatoerne foreslås udskudt til hhv. 78 måneder og 138 måneder efter forordningens vedtagelse, dvs. medio 2015 for nye køretøjstyper og medio 2020 for alle nye køretøjer, idet forordningen først træder i kraft 9 måneder efter offentliggørelse i EU-tidende. Fase 2 er således udsat i 5 år.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Direktiv 2003/102 er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjer.

Forslaget vil ikke kræve lovændring men alene medføre ændringer af Færdselsstyrelsens bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjer.

3. Høring

Forslaget har været sendt i høring hos følgende institutioner og organisationer:

AUTIG, Bilbranchen, Danmarks Automobilforhandler Forening, Danmarks TransportForskning, Dansk Cyklist Forbund, De Danske Bilimportører, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere, Forsikring og Pension, Havari-kommissionen for Vejtrafikulykker, Noah-Trafik, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Teknologisk Institut



Følgende har svaret, at de ikke har bemærkninger: Rådet for Større Færdsels-sikkerhed.

Følgende har fremsat bemærkninger til forslaget:

De Danske Bilimportører bemærker, at i modsætning til de oprindelige fase II krav (SEC (2007) 1244) er de krav som stilles med de reviderede fase II krav mere realistiske. Det er imidlertid vigtigt, at kravene er kendt i god tid før de træder i kraft.

I bilindustrien har man en "lead time" på minimum 5 år fra designfasen til produktionsfasen af nye biler. Med de reviderede fase II krav tages der højde for den nødvendige "lead time", og med en hurtig vedtagelse af kravene vil bilindustrien kunne begynde at designe biler i henhold til de nye krav.

I øvrigt viser Kommissionens "impact assessment", at de reviderede fase II krav sammen med krav om bremseassistent i sammenligning med de oprindelige fase II krav vil kunne medføre en yderligere reduktion i antallet af trafikdræbte med 80 % og af alvorligt tilskadede med 44 %.

På baggrund af ovenstående, skal De Danske Bilimportører opfordre til, at de reviderede fase II krav vedtages så hurtigt som muligt.

Forbrugerrådet er opmærksom på forslagets værdi på globalt plan, og at det er i overensstemmelse med General Technical Regulation og vil blive den nye "world wide standard".

Ligeledes er det positivt, at fodgængerbeskyttelse nu omfattes af en EU-forordning.

Samtidig er det dog skuffende, at de af forbrugerne fremsatte kommentarer, som vores europæiske organisationer tidligere har fremsat, ikke er blevet accepteret og formaliseret i forordningen.

Endelig er det vigtigt at nævne, at resultaterne fra de mange tests udført af EuroNCAP viser, at fabrikkerne allerede er ret langt fremme i forhold til at kunne fremstille fodgængervenlige bilfronter, og det er derfor Forbrugerrådets håb, at disse tests kan være med til at styre markedskræfterne udover lovgivningen.

Forbrugerrådet foreslår derfor, at det indarbejdes i forordningen eller på andet relevant sted, at der skal foretages en evaluering af forordningens "impact" på markedet efter 3-5 år.



4. Forslagets konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at ville få statsfinansielle, administrative eller miljømæssige konsekvenser.

Kommissionen oplyser, at de foreslåede krav til fase 2 i kombination med bremseassistent vil give mindst samme beskyttelsesniveau for bløde trafikanter, som hvis de oprindelige fase 2-krav i direktiv 2003/102 havde været bibeholdt.

Der må derfor forventes mindst samme fald i antallet af såvel dræbte som tilskadekomne i trafikken.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen nævner i begrundelsen for forslaget, at nærhedsprincippet er overholdt, eftersom politikmålene ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne, men bedre kan opfyldes på fællesskabsplan. For at undgå barrierer for det indre marked er et indgreb på EU-plan nødvendigt.

Det er regeringens vurdering, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark er tilhænger af, at der stilles skærpede krav til bilers frontpartier med henblik på at reducere farligheden overfor bløde trafikanter.

Kommissionen har valgt at slække de konstruktive krav til bilernes farlighed i fase 2 væsentligt på en række punkter mod til gengæld at kræve alle biler udstyret med en bremseassistent.

Danmark anerkender, at en bremseassistent kan reducere bremselængden, men for det første har langt de fleste nye biler allerede en bremseassistent, og for det andet forekommer Kommissionens skøn over effekten af en bremseassistent højt.

I betragtning af, at de konstruktive krav til fase 2 er lempet betydeligt virker det ikke rimeligt, at fristerne for overholdelse af fase 2 foreslås udskudt i 5 år, som Kommissionen lægger op til.

Fra dansk side vil man i forbindelse med drøftelserne af forslaget arbejde for at tidsfristerne for overholdelse af fase 2 ikke forlænges så meget som Kommissionen foreslår.



7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har været behandlet i Rådets arbejdsgruppe om motorkøretøjer d. 26. november 2007.

På mødet blev der fra et land givet udtryk for en betydelig skepsis med hensyn til effekten af en bremseassistent, samt betænkelighed ved, at biler udstyret med antikollisionssystemer helt fritages fra at skulle opfylde krav til fodgængervenlighed, idet sådanne systemer aldrig vil give fuld sikkerhed mod påkørsel af bløde trafikanter, der fx kan være skjult bag parkerede biler.

Frankrig har peget på, at det er nødvendigt, at der snarest udarbejdes egentlige krav til bremseassistenten.

8. Europa-parlamentets udtalelser

Forslaget har ikke været behandlet i Europa-Parlamentet.

9. Tidligere forelæggelse for Europaudvalget

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.