

# EUROPEES PARLEMENT

1999



2004

---

*Zittingsdocument*

16 juni 2003

DEFINITIEVE VERSIE  
**A5-0223/2003**

**\*\*\*I**

## **VERSLAG**

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers bij een botsing met een motorvoertuig en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG  
(COM(2003) 67 – C5-0054/2003 – 2003/0033(COD))

Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme

Rapporteur: Herman Vermeer

### ***Verklaring van de gebruikte tekens***

- \* Raadplegingsprocedure  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen*
- \*\*I Samenwerkingsprocedure (eerste lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen*
- \*\*II Samenwerkingsprocedure (tweede lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt*  
*Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt*
- \*\*\* Instemming  
*Meerderheid van de leden van het Parlement, behalve in de in de artikelen 105, 107, 161 en 300 van het EG-Verdrag en in artikel 7 van het EU-Verdrag bedoelde gevallen*
- \*\*\*I Medebeslissingsprocedure (eerste lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen*
- \*\*\*II Medebeslissingsprocedure (tweede lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt*  
*Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt*
- \*\*\*III Medebeslissingsprocedure (derde lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van de gemeenschappelijke ontwerp tekst*

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de door de Commissie voorgestelde rechtsgrondslag.)

### ***Amendementen op wetsteksten***

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen worden in vet cursief aangegeven. De markering in mager cursief is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de wetstekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

## INHOUD

	<b>Blz.</b>
PROCEDUREVERLOOP .....	4
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPESE PARLEMENT .....	5
TOELICHTING .....	12
ADVIES VAN DE COMMISSIE JURIDISCHE ZAKEN EN INTERNE MARKT	16
ADVIES VAN DE COMMISSIE MILIEUBEHEER, VOLKSGEZONDHEID EN CONSUMENTENBELEID .....	20

## PROCEDUREVERLOOP

Bij schrijven van 20 februari 2003 diende de Commissie, overeenkomstig artikel 251, lid 2 en artikel 95 van het EG-Verdrag, bij het Parlement het voorstel in voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers bij een botsing met een motorvoertuig en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG (COM(2003) 67 – 2003/0033(COD)).

Op 10 maart 2003 gaf de Voorzitter van het Parlement kennis van de verwijzing van dit voorstel naar de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme als commissie ten principale en naar de Commissie juridische zaken en interne markt, de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid en de Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie als medeadviserende commissies (C5-0054/2003).

De Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme benoemde op haar vergadering van 19 maart 2003 Herman Vermeer tot rapporteur.

De commissie behandelde het Commissievoorstel en het ontwerpverslag op haar vergaderingen van 21 mei en 11-12 juni 2003.

Op laatstgenoemde vergadering hechtte zij met algemene stemmen haar goedkeuring aan de ontwerpwetgevingsresolutie.

Bij de stemming waren aanwezig: Luciano Caveri (voorzitter), Rijk van Dam en Helmuth Markov (ondervoorzitters), Herman Vermeer (rapporteur), Emmanouil Bakopoulos, Carlos Bautista Ojeda (verving Josu Ortuondo Larrea), Rolf Berend, Philip Charles Bradbourn, Luigi Cocilovo, Gerard Collins, Jan Dhaene, Alain Esclopé, Giovanni Claudio Fava, Markus Ferber (verving Felipe Camisón Asensio), Jacqueline Foster, Jean-Claude Fruteau (verving Danielle Darras), Mathieu J.H. Grosch, Konstantinos Hatzidakis, Ewa Hedkvist Petersen, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Elisabeth Jeggle (verving Christine de Veyrac), Dieter-Lebrecht Koch, Giorgio Lisi, Nelly Maes, Sérgio Marques, Emmanouil Mastorakis, Rosa Miguélez Ramos, Enrique Monsonís Domingo, Francesco Musotto Carlos, Ripoll y Martínez de Bedoya, Wilhelm Ernst Piecyk, Giovanni Pittella (verving Garrelt Duin), Samuli Pohjamo, José Javier Pomés Ruiz, Agnes Schierhuber (verving James Nicholson), Ingo Schmitt, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Hannes Swoboda (verving John Hume), Joaquim Vairinhos, Mark Francis Watts en Brigitte Wenzel-Perillo (verving Reinhard Rack).

De adviezen van de Commissie juridische zaken en interne markt en de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid zijn bij dit verslag gevoegd. De Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie heeft op 22 mei 2003 besloten geen advies uit te brengen.

Het verslag werd ingediend op 16 juni 2003.

## ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPESE PARLEMENT

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers bij een botsing met een motorvoertuig en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG (COM(2003) 67 – C5-0054/2003 – 2003/0033(COD))

(Medebeslissingsprocedure: eerste lezing)

*Het Europees Parlement,*

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2003) 67<sup>1</sup>),
  - gelet op artikel 251, lid 2 en artikel 95 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C5-0054/2003),
  - gelet op artikel 67 van zijn Reglement,
  - gezien het verslag van de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme en de adviezen van de Commissie juridische zaken en interne markt en de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid (A5-0223/2003),
1. hecht zijn goedkeuring aan het Commissievoorstel, als geamendeerd door het Parlement;
  2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
  3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendementen van het Parlement

### Amendement 1 Titel

Voorstel voor een richtlijn betreffende de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers bij een botsing met een motorvoertuig en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG

Voorstel voor een richtlijn betreffende de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers **voor en** bij een botsing met een motorvoertuig en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG

<sup>1</sup> Nog niet in het PB gepubliceerd.

### Motivering

*Als de bescherming van voetgangers geen kwestie van kiezen is tussen actieve veiligheidsmaatregelen (ter vermijding van een botsing) en passieve veiligheidsmaatregelen (ter vermindering van de gevolgen van een botsing) moet dat ook in de titel tot uiting komen.*

### Amendement 2

#### Overweging 1 bis (nieuw)

***(1 bis) Een pakket passieve en actieve maatregelen ter verhoging van de veiligheid (voorkoming van ongevallen en vermindering van secundaire gevolgen door beperking van het verkeersaanbod, verbeteringen in de infrastructuur) voor kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers, fietsers en motorrijders, is dringend nodig in het kader van het aanstaande actieprogramma verkeersveiligheid.***

### Motivering

*Deze richtlijn moet worden gezien als kleine stap binnen een geheel van maatregelen ter verhoging van de veiligheid van kwetsbare weggebruikers.*

### Amendement 3

#### Overweging 3

(3) De doelstellingen inzake de bescherming van voetgangers kunnen met actieve **of** passieve veiligheidsmaatregelen worden bereikt. De desbetreffende aanbevelingen van het European Enhanced Vehicle-safety Committee (EEVC) van juni 1999 worden **over het algemeen aanvaard**. In deze aanbevelingen worden prestatie-eisen voor de frontconstructies van bepaalde categorieën motorvoertuigen voorgesteld om de agressiviteit ervan te verminderen. Deze richtlijn presenteert tests en grenswaarden die op de aanbevelingen van het EEVC zijn gebaseerd.

(3) De doelstellingen inzake de bescherming van voetgangers kunnen met **een combinatie van** actieve **en** passieve veiligheidsmaatregelen worden bereikt. De desbetreffende aanbevelingen van het European Enhanced Vehicle-safety Committee (EEVC) van juni 1999 worden **breed gedragen**. In deze aanbevelingen worden prestatie-eisen voor de frontconstructies van bepaalde categorieën motorvoertuigen voorgesteld om de agressiviteit ervan te verminderen. Deze richtlijn presenteert tests en grenswaarden die op de aanbevelingen van het EEVC zijn gebaseerd.

## Motivering

*Met het oog op de bescherming van voetgangers gaat het niet om een scherpe keuze tussen actieve en passieve veiligheidsmaatregelen. Een werkelijk doeltreffende benadering houdt een combinatie van beide in, zoals reeds is aangegeven in de overeengekomen inspanningsverplichting.*

*Het jarenlange onderzoek binnen het EEVC heeft geleid tot een testmethode die door veruit de meeste betrokkenen wordt gezien als de methodiek met de beste kwaliteiten om de zwakke plekken van voertuigen met betrekking tot voetgangerbescherming bloot te leggen.*

### Amendement 4

#### Overweging 3 bis (nieuw)

***(3 bis) De Commissie dient na te gaan of het haalbaar is het toepassingsgebied van deze richtlijn uit te breiden met voertuigen met een toelaatbare totale massa tot 3,5 ton, en van haar bevindingen verslag uit te brengen aan het Europees Parlement en de Raad.***

### Amendement 5

#### Overweging 3 ter (nieuw)

***(3 ter) Deze richtlijn dient te worden beschouwd als een onderdeel van een breder pakket maatregelen die de Gemeenschap, de bedrijfstak en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten ten aanzien van weggebruikers, voertuigen en infrastructuur moeten nemen via uitwisseling van de beste praktijken ten behoeve van de veiligheid van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers vóór een botsing (actief), tijdens een botsing (passief) en na een botsing.***

### Amendement 6

#### Overweging 4

(4) Gezien de snelle technologische ontwikkeling op dit gebied kunnen door de industrie alternatieve maatregelen, ***met inbegrip van actieve veiligheidsmaatregelen***, worden voorgesteld die ten minste evenveel effect sorteren als de eisen van deze richtlijn en

(4) Gezien de snelle technologische ontwikkeling op dit gebied kunnen door de industrie alternatieve maatregelen - ***hetzij passieve maatregelen, hetzij een combinatie van actieve en passieve maatregelen*** - worden voorgesteld die ***feitelijk*** ten minste evenveel effect sorteren

die vóór 1 juli 2004 op hun haalbaarheid zullen worden onderzocht. De invoering van alternatieve maatregelen die ten minste evenveel **bescherming bieden**, zou impliceren dat deze richtlijn moet worden gewijzigd.

als de eisen van deze richtlijn en die vóór 1 juli 2004 **door onafhankelijke deskundigen** op hun haalbaarheid zullen worden onderzocht. De invoering van alternatieve maatregelen die **feitelijk** ten minste evenveel **effect sorteren**, zou impliceren dat deze richtlijn moet worden **aangepast of** gewijzigd.

#### Motivering

Zie motivering bij de amendementen 3 en 7.

#### Amendement 7 Overweging 5 bis (nieuw)

**(5 bis) De snelle vooruitgang van de technologie op het gebied van actieve veiligheid houdt in dat systemen ter verzachting en voorkoming van botsingen meer veiligheid kunnen opleveren, bijvoorbeeld door een beperking van de botssnelheid en een aanpassing van de botsrichting; de ontwikkeling van deze technologieën dient door dit voorstel te worden aangemoedigd.**

#### Motivering

*Spreekt voor zich.*

#### Amendement 8 Artikel 5, lid 1

1. Op basis van door de goedkeuringsinstanties en de betrokken partijen verstrekte relevante informatie en van onafhankelijke studies controleert de Commissie de vooruitgang die door de industrie op het gebied van voetgangerbescherming is gemaakt en voert zij vóór 1 juli 2004 een onderzoek uit naar de haalbaarheid van de voorschriften in bijlage I, punt 3.2, en met name van **andere** maatregelen die ten minste evenveel **bescherming bieden**.

1. Op basis van door de goedkeuringsinstanties en de betrokken partijen verstrekte relevante informatie en van onafhankelijke studies controleert de Commissie de vooruitgang die door de industrie op het gebied van voetgangerbescherming is gemaakt en voert zij vóór 1 juli 2004 een **onafhankelijk** onderzoek uit naar de haalbaarheid van de voorschriften in bijlage I, punt 3.2, en met name van **alternatieve** maatregelen - **hetzij passieve, hetzij een combinatie van actieve en passieve maatregelen** - die **feitelijk** ten



minste evenveel *effect sorteren*. **Het haalbaarheidsonderzoek berust o.a. op praktische tests en onafhankelijke wetenschappelijke studies.**

#### *Motivering*

*Het lijkt wenselijk meer soepelheid te betrachten bij de aanpassing van de richtlijn aan de toekomstige technische vooruitgang op dit gebied, door de mogelijkheid open te laten om de doelstellingen van de richtlijn met een combinatie van passieve en actieve maatregelen te verwezenlijken, mits zij ten minste evenveel bescherming bieden. Dit amendement is de uitkomst van een breed gedragen compromis in de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme.*

#### Amendement 9

Artikel 5, lid 1 bis (nieuw)

***1 bis. Als het naar aanleiding van het in lid 1 bedoelde haalbaarheidsonderzoek nodig wordt geacht de voorschriften in bijlage I, punt 3.2 aan te passen en uit te breiden met een combinatie van passieve en actieve maatregelen die ten minste evenveel bescherming bieden als de bestaande voorschriften in bijlage I, punt 3.2, legt de Commissie een voorstel tot wijziging van deze richtlijn ter goedkeuring voor aan het Europees Parlement en de Raad.***

#### *Motivering*

*Zie de amendementen die worden voorgesteld op overweging 4 en artikel 5, lid 1. Als er een grotere flexibiliteit wordt toegestaan bij de aanpassing van de bepalingen van de richtlijn aan de technische vooruitgang (de doelstellingen mogen worden verwezenlijkt met een combinatie van actieve en passieve maatregelen), moet daar tegenover staan dat het Parlement meer controle kan uitoefenen op zulke aanpassingen.*

*Het is denkbaar dat alternatieve testmethoden of andere passieve maatregelen (omhoogschietende motorkap, externe airbags, enz.) al vóór de uitvoering van fase 2 van de richtlijn aan de orde zijn. Mits gewaarborgd kan worden dat deze alternatieve maatregelen ten minste evenveel bescherming bieden als de EEVC-eisen, kunnen zij veel sneller in de richtlijn worden opgenomen door een daartoe strekkend mandaat te verlenen aan het Comité voor aanpassing aan de technische vooruitgang.*

*De invoering van actieve maatregelen om te voldoen aan de in de richtlijn gestelde eisen ligt politiek veel gevoeliger. Daarom moet voor de opnemng van alternatieve maatregelen die bestaan uit een combinatie van actieve en passieve maatregelen, de volledige medebeslissingsprocedure met medewerking van het Parlement en de Raad worden gevolgd.*

Amendement 10  
Artikel 5, lid 1 ter (nieuw)

***1 ter. Zolang aanpassingen van deze richtlijn beperkt blijven tot de opnemng van alternatieve passieve maatregelen die ten minste evenveel bescherming bieden als de bestaande voorschriften in bijlage I, punt 3.2, kunnen die aanpassingen worden vastgesteld door het Comité voor de aanpassing aan de technische vooruitgang volgens de in artikel 13 van richtlijn 70/156/EEG omschreven procedure.***

Motivering

*Zie de amendementen die worden voorgesteld op overweging 4 en artikel 5, lid 1. Als er een grotere flexibiliteit wordt toegestaan bij de aanpassing van de bepalingen van de richtlijn aan de technische vooruitgang (de doelstellingen mogen worden verwezenlijkt met een combinatie van actieve en passieve maatregelen), moet daar tegenover staan dat het Parlement meer controle kan uitoefenen op zulke aanpassingen.*

*Het is denkbaar dat alternatieve testmethoden of andere passieve maatregelen (omhoogschietende motorkap, externe airbags, enz.) al vóór de uitvoering van fase 2 van de richtlijn aan de orde zijn. Mits gewaarborgd kan worden dat deze alternatieve maatregelen ten minste evenveel bescherming bieden als de EEVC-eisen, kunnen zij veel sneller in de richtlijn worden opgenomen door een daartoe strekkend mandaat te verlenen aan het Comité voor aanpassing aan de technische vooruitgang.*

*De invoering van actieve maatregelen om te voldoen aan de in de richtlijn gestelde eisen ligt politiek veel gevoeliger. Daarom moet voor de opnemng van alternatieve maatregelen die bestaan uit een combinatie van actieve en passieve maatregelen, de volledige medebeslissingsprocedure met medewerking van het Parlement en de Raad worden gevolgd.*

Amendement 11  
Artikel 5, lid 2

2. De Commissie brengt aan de Raad en het Europees Parlement **geregeld** verslag uit over de resultaten van de in lid 1 bedoelde controle.

2. De Commissie brengt **voor 1 april 2006 en vervolgens om de twee jaar** aan de Raad en het Europees Parlement verslag uit over de resultaten van de in lid 1 bedoelde controle.

*Motivering*

*De rapportagevoorschriften dienen duidelijker te worden omlijnd.*

## TOELICHTING

### **I. Inleiding**

In 2001 heeft de Europese Commissie de onderhandelingen afgesloten met de federaties van Europese, Japanse en Koreaanse automobielproducenten (ACEA, JAMA en KAMA) over een vrijwillige overeenkomst met de volgende inhoud:

- a) het zodanig verbeteren van de frontconstructie van personenvoertuigen en bestelwagens dat, in geval van botsingen met voetgangers bij snelheden onder de 40 km/uur, de voetganger - zowel kind als volwassene - in de meeste gevallen overleeft c.q. zijn verwondingen aanzienlijk worden verminderd;
- b) het uitrusten van alle nieuwe motorvoertuigen met ABS (antiblokkeersysteem) vanaf 1 juli 2004;
- c) het uitrusten van alle nieuwe motorvoertuigen met DRL (Dagrijlicht - Daylight Running Lights);
- d) het verbieden van starre "bull bars" (koeienvangers) op alle nieuwe motorvoertuigen en het ook niet meer verkopen daarvan als aparte onderdelen;
- e) het geleidelijk aan invoeren van informatie- en communicatie-elementen (ICT) ter bevordering van de actieve veiligheid.

Dit instrument voor zogenaamde "soft law making" werd, alvorens van kracht te worden, ter goedkeuring aan de Raad en het Parlement voorgelegd.

De Raad (Interne Markt) sprak zich uit in zijn conclusies van 26 november 2001 en vroeg uiteindelijk om wetgeving:

"ONDERSTREEPT tot besluit dat hij blijft vasthouden aan de aanneming van dwingende richtlijnen voor alle nieuwe voorschriften inzake verkeersveiligheid en milieubescherming, en dat de vrijwillige verbintenis niet een vaste procedure kan worden waarmee de betrokken politieke instanties de publieke opinie zouden kunnen omzeilen;" <sup>1</sup>

Het Parlement sprak zich uit in het verslag van mevrouw Ewa Hedkvist Petersen dat op 13 juni 2002 met 261 stemmen voor en 16 tegen bij 17 onthoudingen werd goedgekeurd <sup>2</sup>. Hierin vraagt het Parlement om wetgeving in de vorm van een kaderrichtlijn waarin de belangrijke data en doelstellingen worden vastgelegd zonder zich in detail in alle aspecten te verdiepen en waarin een zekere ruimte wordt gegeven aan innovaties als resultaat van snel evoluerend technisch onderzoek.

---

<sup>1</sup> Persmededeling Raad "Interne markt, consumenten en toerisme - Bescherming kwetsbare weggebruikers", van 26.11.2002, punt 9.

<sup>2</sup> P5\_TAPROV(2002)0323 van 13.6.2002.

Het onderhavige voorstel is dus de door Parlement en Raad gevraagde wetgevende tekst voor een richtlijn die echter alleen maar betrekking heeft op het hoger genoemde punt a), nl. de frontconstructie van auto's.

Punt b) (uitrusting met ABS) wordt momenteel voorbereid en zal vanaf de afgesproken datum volledig worden toegepast, zoals in de vrijwillige overeenkomst was afgesproken.

Punt c) (DRL) kan of mag nog niet in alle lidstaten worden uitgevoerd omdat dit nog in strijd zou zijn met sommige nationale wetgevingen en het voordeel van DRL bij bepaalde lichtverhoudingen (met name in Zuid-Europa) niet altijd duidelijk is.

Punt d) (verbod op starre koeienvangers): deze zullen niet meer geleverd worden op auto's. Hiervoor was ook wetgeving nodig aangezien het verbod op levering van deze koeienvangers als accessoire niet kan worden vastgelegd door een vrijwillige overeenkomst tussen Commissie en de automobielproducenten. Het waren ook de producenten van deze koeienvangers die moesten worden aangesproken en hiervoor verdient wetgeving de voorkeur.

Punt e) wordt geleidelijk aan ingevoerd in samenwerking met de Commissie. Deze voorzieningen kunnen een zeer belangrijke rol gaan spelen in de actieve veiligheidsmaatregelen, m.a.w. ter voorkoming van ongevallen.

## **II. Het voorstel voor een richtlijn**

Het is de bedoeling in twee etappes tot de bouw van "voetgangersvriendelijke" frontconstructies van auto's te komen. Let wel, de hieronder vermelde etappes gelden voor **nieuwe typen voertuigen** (Bijlage I, punt 2.6) en niet voor nieuwe voertuigen van een reeds bestaand type.

- De eerste etappe (Bijlage 3.1), die ingaat op 1 oktober 2005 (art. 2, lid 2), behelst dat nieuwe typen voertuigen moeten voldoen aan twee tests, nl. 3.1.1.1. of 3.1.1.2 en 3.1..2. De tests 3.1.3 en 3.1.4 zijn niet dwingend en alleen voor "controledoeleinden" vereist (zie punt 3.1).
- De tweede etappe (Bijlage 3.2) gaat in op 1 september 2010 en houdt in dat de frontconstructies van nieuwe typen voertuigen dienen te voldoen aan 4 verschillende tests, nl. 3.2.1.1 of 3.2.1.2, 3.2.2, 3.2.3 en 3.2.4.
- Voertuigen die reeds aan de 1e of 2e fase voldoen, mogen vanaf 1 januari 2004 in het verkeer worden gebracht.
- Met ingang van 31 december 2012 mogen geen nieuwe voertuigen in het verkeer worden gebracht die niet aan fase 1 (of 2) beantwoorden.
- Met ingang van 31 december 2015 mogen geen nieuwe voertuigen in het verkeer worden gebracht die niet aan fase 2 beantwoorden.

De twee laatstgenoemde punten dienen om te verhinderen dat gedurende een zeer lange tijd nieuwe voertuigen van een oud type op de markt komen die niet aan de eisen van fase 1 of 2 beantwoorden.

- De nationale instanties worden actief betrokken bij de uitvoering van bovengenoemd schema doordat de maatregelen voor de bescherming van voetgangers deel uitmaken van de typegoedkeuringsprocedure en van de procedure voor de verlening van certificaten van overeenstemming.

Met het oog hierop wordt in artikel 6 van dit voorstel richtlijn 70/156//EEG gewijzigd.

- In artikel 5 van dit voorstel wordt een haalbaarheidsstudie verplicht gesteld die vóór 1 juli 2004 moet zijn uitgevoerd. Met name moet hierin worden nagegaan of de doelstellingen van Bijlage I, punt 3, 2 (m.a.w. de 2e fase) haalbaar zijn (100% uitvoerbaar of niet, al of niet binnen de gestelde termijnen, enz.).

Deze studie dient te zijn gebaseerd op "relevante informatie" van goedkeuringsinstanties en van de betrokken partijen (m.a.w. de industrie) en op onafhankelijke studies.

### **III. Opmerkingen - Commentaar**

Amendementen 1 en 2: Terecht wordt erop gewezen dat dit voorstel voor een kaderrichtlijn niet kan worden gezien als een totale oplossing voor de kwestie van de bescherming van voetgangers, gezien het grote aantal verschillende actoren en fasen op dit beleidsterrein. In het verslag-Hedkvist Petersen, dat het Parlement op 13 juni 2002 heeft aangenomen, wordt onderstreept dat "de EU duidelijk een specifieke bevoegdheid heeft voor de vaststelling van ontwerpnormen in het kader van de interne markt". De lidstaten, zowel op nationaal als op lokaal vlak, en de automobielsector zelf kunnen en moeten evenwel hun aandacht ook richten op andere onderdelen van een totaalpakket aan maatregelen ter bescherming van voetgangers (beter infrastructuurontwerp, verbeterd rijgedrag, invoering van nieuwe technologie voor ongevalpreventie, enz.).

Amendementen 3 en 4: Aangezien deze richtlijn specifiek betrekking heeft op "de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers bij een botsing met een motorvoertuig", kan het hierin alleen gaan om de veiligheid tijdens een botsing, d.w.z. het - binnen de grenzen van het haalbare - tot een minimum beperken van het letsel van een voetganger die bij een verkeersongeval betrokken raakt. Daarom moet duidelijk worden gesteld dat het toepassingsgebied van de richtlijn beperkt blijft tot passieve veiligheidsmaatregelen. Actieve maatregelen, waarmee ongevallen worden voorkomen, verdienen steun, maar moeten worden beschouwd als een aanvulling op en niet als een alternatief voor dit voorstel.

Amendementen 3 en 5: In dit voorstel wordt het EEVC aangewezen als ijkpunt voor de beoordeling van mogelijke alternatieve oplossingen. In het verslag-Hedkvist Petersen werd ook onderstreept dat de EEVC-criteria "een dynamisch proces vormen, dat verder ontwikkeld kan en moet worden aan de hand van nieuwe technologieën". In dit proces moet daarom de nodige flexibiliteit ingebouwd kunnen worden, zodat de richtlijn aangepast kan worden aan de vooruitgang van de techniek. Dit kan het best gebeuren door inschakeling van het Comité voor de aanpassing aan de technische vooruitgang, dat bij de typegoedkeuringsrichtlijn is ingesteld, zodat geen volledige medebeslissingsprocedure moet worden doorlopen wanneer een technische bijwerking van de richtlijn vereist is. In dit kader behoudt het Parlement het recht om de door dat comité opgestelde secundaire wetgeving aan te vechten als het er niet mee eens is.

Gelet op het feit dat in deze richtlijn het EEVC wordt aangewezen als ijkpunt op lange termijn voor de EU op het gebied van bescherming van voetgangers tijdens botsingen, wil de rapporteur onderstrepen dat het van belang is dat de lidstaten die dit nog niet hebben gedaan, zich aansluiten bij het European Enhanced Vehicle-safety Committee. Om te garanderen dat het EEVC-onderzoek een dynamisch proces blijft en voorop loopt in de technologische ontwikkelingen op het gebied van voetgangersbescherming, is het ook van essentieel belang dat het EEVC voldoende kan putten uit een betrouwbare financieringsbron, die wordt gevoed vanuit het EU-kaderprogramma voor onderzoek en technologische ontwikkeling in combinatie met de nationale onderzoeksbegrotingen van de lidstaten.

10 juni 2003

## **ADVIES VAN DE COMMISSIE JURIDISCHE ZAKEN EN INTERNE MARKT**

aan de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme

inzake het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers bij een botsing met een motorvoertuig en houdende wijziging van richtlijn 70/156/EEG (COM(2003) 67 – C5-0054/2003 – 2003/0033(COD))

Rapporteur voor advies: Malcolm Harbour

### **PROCEDUREVERLOOP**

De Commissie juridische zaken en interne markt benoemde op haar vergadering van 18 maart 2003 Malcolm Harbour tot rapporteur voor advies.

De commissie behandelde het ontwerpadvies op haar vergaderingen van 21 mei en 10 juni 2003.

Op laatstgenoemde vergadering hechtte zij met algemene stemmen haar goedkeuring aan de hierna volgende amendementen.

Bij de stemming waren aanwezig: Giuseppe Gargani (voorzitter), Bill Miller (ondervoorzitter), Malcolm Harbour (rapporteur voor advies), Paolo Bartolozzi, Ward Beysen, Bert Doorn, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, José María Gil-Robles Gil-Delgado, Piia-Noora Kauppi (verving The Lord Inglewood), Kurt Lechner, Klaus-Heiner Lehne, Manuel Medina Ortega, Angelika Niebler (verving Anne-Marie Schaffner), Marcelino Oreja Arburúa (verving Rainer Wieland), Marianne L.P. Thyssen, Diana Wallis, Matti Wuori (verving Neil MacCormick) en Stefano Zappalà.



## BEKNOPTE MOTIVERING

In juli 2001 heeft de Europese Commissie een voorstel ter verbetering van de veiligheid van motorvoertuigen in geval van een botsing met voetgangers ingediend. Dit voorstel behelst de volgende vernieuwende punten:

- De gewenste verbeteringen dienden door een afspraak met de internationale autoproducenten te worden verwezenlijkt.
- De afspraak weerspiegelde de nieuwe ontwikkelingen van de passieve (beter geveerde/verende voorkanten) alsook actieve (botspreventie en -reductie) technologieën. Bovendien werd rekening gehouden met de noodzaak om testnormen te ontwikkelen, om de ontwikkelaars van motorvoertuigen duidelijke aanwijzingen te geven met het oog op een beperking van verwondingen als gevolg van een ongeval.
- De verbeteringen dienden in twee fasen te worden ingevoerd. De eerste fase omvat een zo vroeg mogelijke naleving van de thans gedemonstreerde testnormen. De tweede, veeleisender fase moet uiterlijk juli 2004 worden vastgelegd na uitvoerig onderzoek van de onderzoeksmethoden en designoplossingen, waarbij zowel actieve als passieve technologieën kunnen worden ingevoerd.

### *Ontwikkeling van het voorstel*

De Raad steunde het voorstel van de Commissie in november 2001 unaniem. In april 2002 heeft het Parlement zich uitgesproken vóór het voorstel maar verlangde dit ook juridisch door een kaderrichtlijn te onderbouwen, die een definitieve basis moet vormen voor de afspraak alsmede het tijdschema waarin deze moet worden uitgevoerd. In het advies van de Commissie juridische zaken en interne markt over dit voorstel, dat van de hand van dezelfde rapporteur is, werd de opzet van de Commissie gesteund.

### *De onderhavige richtlijn*

Het Parlement dient thans de kaderrichtlijn goed te keuren, waarvan de Commissie na het eerste advies van het Parlement een ontwerp heeft ingediend. De rapporteur heeft de richtlijn in alle details onderzocht en is van mening dat daarin nauwkeurig rekening wordt gehouden met de wensen van het Parlement. Zij omvat de details voor de tests, die in de eerste fase moeten worden uitgevoerd, alsmede de procedure voor de ontwikkeling en de vaststelling van normen in de tweede fase. In de richtlijn wordt ook bepaald dat de Commissie uiterlijk in juli 2004 een haalbaarheidsstudie voorlegt, om alternatieve technische maatregelen "met tenminste dezelfde beschermende uitwerking" als de reeds voorgestelde methoden voor de tweede fase te onderzoeken.

### *Standpunt van de rapporteur voor advies*

De rapporteur voor advies is van mening dat het Parlement moet vasthouden aan zijn huidige standpunt, en bekrachtigt zijn besluit van april 2002. Hij is van mening dat het volstrekt ongepast is om de oorspronkelijke parameters te wijzigen of te streven naar een uitbreiding tot andere voertuigcategorieën (bijv. terreinauto's - SUV's). Met het oog op de periode van twee tot drie jaar die nodig is om nieuwe auto's te ontwerpen, te testen en uit te rusten is het van wezenlijk belang dat een stabiel regelgevend kader wordt gehandhaafd. Derhalve beveelt hij aan dat de Commissie juridische zaken en interne markt instemt met het Commissievoorstel en verzoekt hij de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme de wetgevingsbepalingen ongewijzigd goed te keuren. De rapporteur stelt echter enkele amendementen en aanvullingen voor van de overwegingen in de volgende gebieden:

1. Duidelijk gemaakt moet worden dat het nodig is meer geavanceerde, uitgebreide, herhalende en representatieve testmethodes voor fase 2 te ontwikkelen. De EEVC-tests zijn ontwikkeld in een tijd waarin er nog geen grootscheepse computersimulatie beschikbaar was en waarin er nog geen geavanceerde technologie voor het testen met dummy's bestond. Om auto-ontwerpers duidelijke richtsnoeren te geven die stroken met reële omstandigheden, moeten nieuwe tests (ook met behulp van computermodellen) worden ontwikkeld. De oplossingen van de interne markt kunnen worden geoptimaliseerd met goede, herhaalbare, test- en certificeringsmethoden.

2. Er zij op gewezen dat technologieën voor een actieve botspreventie of -verzachting in het kader van fase-2 moeten worden opgenomen. De botssnelheid en de botshoek zijn cruciale factoren voor de mate van een verwonding bij een botsing tussen auto's en voetgangers. Wanneer de snelheid en de positie van een auto kunnen worden aangepast voor een botsing door middel van actieve sensor- en remtechnologie, wordt de veiligheid snel verbeterd. Voorts kan de voorzijde van de auto zo worden ontwikkeld dat de mate van de verwondingen wordt verminderd als gevolg van meer voorspelbare condities.

## AMENDEMENTEN

De Commissie juridische zaken en interne markt verzoekt de ten principale bevoegde Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

Door de Commissie voorgestelde tekst<sup>1</sup>

Amendementen van het Parlement

Amendement 1  
Overweging 3 bis (nieuw)

***(3 bis) Meer uitgebreide en herhaalbare methoden dan de EEVC-aanbevelingen zijn thans beschikbaar, met het oog op de wijdverbreide beschikbaarheid van geavanceerde computermodellen en technologieën voor het testen met dummy's; de veiligheid van voetgangers kan verder worden verbeterd als de***

<sup>1</sup> Nog niet in het PB gepubliceerd.

*ontwerpers van auto's hun instrumenten en criteria voor het ontwerp zouden verbeteren, zodat deze meer aansluiten op een reële beperking van de verwondingen; nieuwe testnormen dienen derhalve te worden beschouwd als een evolutie van de EEVC-normen.*

Amendement 2

Overweging 5 bis (nieuw)

*(5 bis) De snelle vooruitgang van de technologie op het gebied van actieve veiligheid houdt in dat systemen ter verzachting en voorkoming van botsingen meer veiligheid kunnen opleveren; bijvoorbeeld door een beperking van de botsnelheid en een aanpassing van de botsrichting; de ontwikkeling van deze technologieën moet worden aangemoedigd door dit voorstel.*

22 mei 2003

## **ADVIES VAN DE COMMISSIE MILIEUBEHEER, VOLKSGEZONDHEID EN CONSUMENTENBELEID**

aan de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme

inzake het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers bij een botsing met een motorvoertuig en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG (COM(2003) 67 – C5-0054/2003 – 2003/0033(COD))

Rapporteur voor advies: Bart Staes

### **PROCEDUREVERLOOP**

De Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid benoemde op haar vergadering van 25 maart 2003 Bart Staes tot rapporteur voor advies.

De commissie behandelde het ontwerpadvies op haar vergaderingen van 30 april en 22 mei 2003.

Op laatstgenoemde vergadering hechtte zij met 27 stemmen voor en 2 tegen bij 0 onthoudingen haar goedkeuring aan de hierna volgende amendementen.

Bij de stemming waren aanwezig: Caroline F. Jackson (voorzitter), Guido Sacconi (ondervoorzitter), Bart Staes (rapporteur voor advies), María del Pilar Ayuso González, Hans Blokland, David Robert Bowe, Philip Bushill-Matthews (verving John Bowis), Giles Bryan Chichester (verving Christa Kläß, overeenkomstig artikel 153, lid 2 van het Reglement), Raffaele Costa, Cristina García-Orcoyen Tormo, Françoise Grossetête, Marie-Thérèse Hermange, Marie Anne Isler Béguin, Dieter-Lebrecht Koch (verving Giuseppe Nisticò, overeenkomstig artikel 153, lid 2 van het Reglement), Eija-Riitta Anneli Korhola, Bernd Lange, Giorgio Lisi (verving Karl-Heinz Florenz), Torben Lund, Patricia McKenna, Erik Meijer, Rosemarie Müller, Ria G.H.C. Oomen-Ruijten, Dagmar Roth-Behrendt, Yvonne Sandberg-Fries, Karin Scheele, Inger Schörling, María Sornosa Martínez, Kathleen Van Brempt en Phillip Whitehead.

## BEKNOPTE MOTIVERING

Het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers is van het grootste belang voor de verbetering van de voetgangersveiligheid in de EU. Jaarlijks sterven er op de Europese wegen ongeveer 8.500 voetgangers en fietsers bij verkeersongevallen. Dat staat gelijk aan bijna 24 doden per dag.

In een op 13 juni 2002 aangenomen resolutie opteerde het EP voor een kaderrichtlijn waarin een duidelijk en realistisch tijdschema is opgenomen voor het verwezenlijken van een voldoende hoog niveau van bescherming van voetgangers. Het EP benadrukte de belangrijke en wereldwijd erkende rol van het EEVC bij het onderzoek op het gebied van verkeersveiligheid. De EEVC-tests werden aanvaard in 1993 en worden sinds 1997 gebruikt door het European New Car Assessment Programma EuroNCAP, dat informatie over de veiligheid van personenvoertuigen publiek maakt en grotendeels werkt met fondsen van de Europese Commissie.

Het voorstel voor de richtlijn dat voorligt, scheidt verwarring. Het voorziet in een tweefasenbenadering. In een eerste fase wordt de autoconstructeurs de keuze gelaten te voldoen aan de JRC/ACEA-tests of aan de EEVC-tests of zelfs aan nieuwe "EEVC-equivalente" maatregelen. Deze tests gelden voor alle nieuwe types voertuigen vanaf 1 oktober 2005 en voor alle nieuwe voertuigen vanaf 31 december 2012.

In een tweede fase moeten de vier EEVC-tests of "maatregelen die minstens een even beschermend effect hebben" toegepast worden op alle nieuwe types voertuigen vanaf 1 september 2010 en alle nieuwe voertuigen vanaf 1 september 2015.

De EEVC-tests zijn veel strenger dan de JRC/ACEA-tests. Het Britse Transport Research Laboratory berekende dat het door de JRC/ACEA-tests gewaarborgde veiligheidsniveau 70 % lager ligt dan bij de equivalente EEVC-tests.

Daarenboven voorziet de ontwerprichtlijn dat de EEVC-tests en de nieuwe equivalente maatregelen voor 1 juli 2004 onderworpen worden aan een "haalbaarheidsstudie". Al bij al een vreemde en onaanvaardbare eis gezien de wereldwijde positieve reputatie van de EEVC-testmethode, die reeds meer dan 22 jaar ontwikkeld en aangepast wordt en algemeen gezien wordt als de best mogelijke en meest strenge testmethode die er ook voor zorgt dat er jaarlijks bijna 2000 dodelijke slachtoffers minder vallen.

Om geen wettelijke onzekerheden te scheppen en om de zwakke weggebruikers zoveel mogelijk te beschermen, is het aangewezen zo snel mogelijk op de strengste standaard over te schakelen. Deze strenge standaard kan altijd versterkt worden met additionele en strengere maatregelen.

Nu reeds bieden bepaalde merken voertuigen aan die voor een groot gedeelte aan de EEVC-normen voldoen en dit zonder noemenswaardige meerkosten. Teneinde de industrie aan te sporen dit voorbeeld te volgen dient een duidelijk kader geschapen te worden waarbinnen de EEVC-normen en mogelijke additionele normen binnen een streng omschreven tijds kader uiteindelijk worden opgelegd. De rapporteur stelt voor dat alle nieuwe types van voertuigen uiterlijk op 1 september 2008 voldoen aan de bestaande EEVC-tests. Nieuwe wagens moeten uiterlijk 5 jaar later voldoen aan dezelfde normen. Dit ligt in de lijn van de wens van het EP (resolutie 13 juni 2002) dat "de langetermijndoelstelling van de naleving van de vier EEVC-test

of van andere testmethodes die tenminste eenzelfde niveau van bescherming voor voetgangers bieden, voor 2010 verwezenlijkt dient te zijn". Voor 2008 kan ingestemd worden met de opdracht nieuwe types wagens minstens te laten voldoen aan de ACEA- of EEVC-tests. Bovendien moet duidelijk gesteld worden dat er vanaf 31 december 2009 geen licenties kunnen worden verstrekt voor nieuwe wagens die niet voldoen aan de JRC/ACEA- of EECV-tests.

Basisregel is bovendien dat de EEVC-tests NIET aan een haalbaarheidsstudie onderworpen worden. Het opleggen van een haalbaarheidsstudie aan de EECV-tests lijkt al te veel op een doorgestoken kaart om de industrie alsnog een uitweg te bieden om de ontkomen aan de allerstrengste testnormen. De rapporteur wenst bovendien de tonnage van de voertuigen die onder de richtlijn vallen te verhogen van 2,5 ton naar 3,5 ton. Zo worden mogelijke ontsnappingswegen voor de steeds populairdere 'jeeps' die onder de richtlijn dreigen te vallen, afgesneden.

## AMENDEMENTEN

De Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid verzoekt de ten principale bevoegde Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

Door de Commissie voorgestelde tekst<sup>1</sup>

Amendementen van het Parlement

### Amendement 1 Overweging 4

(4) Gezien de snelle technologische ontwikkeling op dit gebied kunnen door de industrie alternatieve **maatregelen, met inbegrip van actieve veiligheidsmaatregelen**, worden voorgesteld die ten minste evenveel effect **sorteren** als **de eisen van** deze richtlijn en die vóór 1 juli 2004 op hun haalbaarheid zullen worden onderzocht. De invoering van alternatieve **maatregelen** die ten minste evenveel bescherming bieden, zou impliceren dat deze richtlijn moet worden gewijzigd.

(4) Gezien de snelle technologische ontwikkeling op dit gebied kunnen door de industrie alternatieve **testmethoden** worden voorgesteld **waarmee kan worden beoordeeld of bij een botsing** ten minste evenveel **beschermend effect wordt geboden** als **in** deze richtlijn **wordt geëist, met inbegrip van aanvullende maatregelen ter verbetering van de veiligheid van voetgangers**, en die vóór 1 juli 2004 op hun haalbaarheid zullen worden onderzocht. De invoering van alternatieve **testmethoden** die ten minste evenveel bescherming **bij een botsing** bieden, **en van aanvullende maatregelen** zou impliceren dat deze richtlijn moet worden gewijzigd.

### Motivering

*In zijn op 13 juni 2003 aangenomen resolutie over bescherming van voetgangers zei het*

<sup>1</sup> Nog niet in het PB gepubliceerd.

*Europees Parlement van mening te zijn "dat de langetermijndoelstelling van de naleving van de vier EEVC-tests of van andere testmethoden die tenminste eenzelfde niveau van bescherming voor voetgangers bieden, voor 2010 verwezenlijkt dient te zijn". Anders gezegd: het Europees Parlement ging alleen akkoord met de mogelijkheid van andere testmethoden als alternatief voor de EEVC-tests, maar niet met alternatieve maatregelen, zoals de Commissie nu voorstelt. Als zou worden toegestaan dat actieve veiligheidsmaatregelen de plaats innemen van de EEVC-tests, zou het mogelijk worden het niveau van de passieve bescherming tegen de wensen van het EP in te verlagen. Actieve maatregelen dienen een aanvulling te zijn op en geen vervanging van passieve maatregelen. Het haalbaarheidsonderzoek moet zich daarom richten op alternatieve testmethoden die bij een botsing een minstens gelijkwaardige bescherming bieden, en niet op alternatieve maatregelen.*

*Ook is het niet nodig de EEVC-tests aan een haalbaarheidsstudie te onderwerpen. Ze zijn gedurende 22 jaar in een gemeenschappelijk onderzoeksprogramma ontwikkeld, worden sinds de jaren '90 door EuroNCAP toegepast en zijn betrouwbaar gebleken.*

Amendement 2  
Overweging 5

(5) Gezien het continue onderzoek en de aanhoudende technische vooruitgang op het gebied van voetgangerbescherming is het aangewezen om op dit gebied een zekere flexibiliteit te hanteren. Vandaar dat deze richtlijn de fundamentele bepalingen inzake voetgangerbescherming vaststelt in de vorm van tests die nieuwe voertuigtypen en nieuwe voertuigen moeten doorstaan. De technische voorschriften voor de uitvoering van deze tests zullen bij beschikking van de Commissie worden vastgesteld.

(5) Gezien het continue onderzoek en de aanhoudende technische vooruitgang op het gebied van voetgangerbescherming is het aangewezen om op dit gebied een zekere flexibiliteit te hanteren. Vandaar dat deze richtlijn de fundamentele bepalingen inzake voetgangerbescherming vaststelt in de vorm van tests die nieuwe voertuigtypen en nieuwe voertuigen moeten doorstaan. ***Op onderzoek gebaseerde aanpassingen van de EEVC-testmethoden aan de technische vooruitgang dienen te worden uitgevoerd door het comité dat te dien einde is ingesteld in het kader van het typegoedkeuringsstelsel, te weten het Comité voor de aanpassing aan de technische vooruitgang. De gebruikte tests dienen in ieder geval hetzelfde beschermingsniveau op te leveren als de EEVC-voorschriften en bescherming te bieden tegen letsel aan alle door het EEVC bestreken lichaamsdelen.*** De technische voorschriften voor de uitvoering van deze tests zullen bij beschikking van de Commissie worden vastgesteld.

*Motivering*

*Wanneer op basis van onderzoek en wetenschappelijke studies aanpassingen aan de technische*

*voortgang nodig zijn, moeten deze op de gebruikelijke wijze worden uitgevoerd. Zo wordt voor een continu aanpassingsproces gezorgd.*

#### Amendement 3

##### Artikel 1, lid 1

1. Deze richtlijn is van toepassing op het frontoppervlak van voertuigen. Onder “voertuig” wordt in deze richtlijn verstaan ieder motorvoertuig volgens de definitie in artikel 2 van en bijlage II bij Richtlijn 70/156/EEG, van categorie M1, **met een toelaatbare totale massa van niet meer dan 2,5 ton, en** van categorie N1 dat van een voertuig van categorie M1 is afgeleid, **met een toelaatbare totale massa van niet meer dan 2,5 ton.**

1. Deze richtlijn is van toepassing op het frontoppervlak van voertuigen. Onder “voertuig” wordt in deze richtlijn verstaan ieder motorvoertuig volgens de definitie in artikel 2 van en bijlage II bij Richtlijn 70/156/EEG, van categorie M1 **en MIG alsmede** van categorie N1 **of NIG** dat van een voertuig van categorie M1 **of MIG** is afgeleid.

*(Om de tekst aan dit amendement aan te passen, moet voetnoot 6 bij artikel 6, lid 3 worden geschrapt en moet een "X" worden geplaatst in de vijfde kolom van artikel 6, lid 4.)*

#### Motivering

*Het is aanvaardbaar om, zoals in het voorstel wordt gedaan, ook terreinwagens onder de richtlijn te laten vallen, maar daarbij mogen de categorieën niet worden gewijzigd.*

#### Amendement 4

##### Artikel 2, lid 3

**3. Lid 2 is niet van toepassing op voertuigen die, wat hun essentiële aspecten van carrosseriebouw en ontwerp vóór de A-stijlen betreft, niet verschillen van voertuigtypes waarvoor vóór 1 oktober 2005 EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring is verleend en die nog niet overeenkomstig deze richtlijn zijn goedgekeurd.**

#### **Schrappen**



### Motivering

*Hier bevat de richtlijn een ontsnappingsclausule. In dit artikel wordt geen duidelijk onderscheid gemaakt tussen nieuwe voertuigtypes en voertuigtypes die zijn afgeleid van reeds goedgekeurde types.*

#### Amendement 5 Artikel 5, lid 1

1. Op basis van door de goedkeuringsinstanties en de betrokken partijen verstrekte relevante informatie **en** van onafhankelijke studies controleert de Commissie de vooruitgang die door de industrie op het gebied van voetgangerbescherming is gemaakt en voert zij vóór 1 juli 2004 een onderzoek uit naar de haalbaarheid van de voorschriften in bijlage I, punt 3.2, **en met name van andere maatregelen** die ten minste evenveel bescherming bieden.

1. Op basis van door de goedkeuringsinstanties en de betrokken partijen verstrekte relevante informatie, van onafhankelijke studies **en van de technische ontwikkelingen** controleert de Commissie de vooruitgang die door de industrie op het gebied van voetgangerbescherming is gemaakt en voert zij vóór 1 juli 2004 een onderzoek uit naar de haalbaarheid van **alternatieve testmethoden voor** de voorschriften in bijlage I, punt 3.2 die ten minste evenveel bescherming **bij een botsing** bieden, **en van aanvullende maatregelen ter verbetering van de veiligheid van voetgangers..**

### Motivering

*In zijn op 13 juni 2003 aangenomen resolutie over bescherming van voetgangers zei het Europees Parlement van mening te zijn "dat de langetermijndoelstelling van de naleving van de vier EEVC-tests of van andere testmethoden die tenminste eenzelfde niveau van bescherming voor voetgangers bieden, voor 2010 verwezenlijkt dient te zijn". Anders gezegd: het Europees Parlement ging alleen akkoord met de mogelijkheid van andere testmethoden als alternatief voor de EEVC-tests, maar niet met alternatieve maatregelen, zoals de Commissie nu voorstelt. Als zou worden toegestaan dat actieve veiligheidsmaatregelen de plaats innemen van de EEVC-tests, zou het mogelijk worden het niveau van de passieve bescherming tegen de wensen van het EP in te verlagen. Actieve maatregelen dienen een aanvulling te zijn op en geen vervanging van passieve maatregelen. Het haalbaarheidsonderzoek moet zich daarom richten op alternatieve testmethoden die bij een botsing een minstens gelijkwaardige bescherming bieden, en niet op alternatieve maatregelen.*

*Ook is het niet nodig de EEVC-tests aan een haalbaarheidsstudie te onderwerpen. Ze zijn gedurende 22 jaar in een gemeenschappelijk onderzoeksprogramma ontwikkeld, worden sinds de jaren '90 door EuroNCAP toegepast en zijn betrouwbaar gebleken.*

Amendement 6  
Artikel 5, lid 2

2. De Commissie brengt aan de Raad en het Europees Parlement **geregeld** verslag uit over de resultaten van de in lid 1 bedoelde controle.

2. De Commissie brengt **voor 1 april 2006 en vervolgens om de twee jaar** aan de Raad en het Europees Parlement verslag uit over de resultaten van de in lid 1 bedoelde controle.

*Motivering*

*De rapportagevoorschriften dienen duidelijker te worden omlíjnd.*

Amendement 7  
Artikel 5, lid 2 bis (nieuw)

***2 bis. De resultaten van de controle dienen als basis voor een verslag van de Commissie dat uiterlijk op 1 juli 2006 aan het Europees Parlement en de Raad wordt voorgelegd en eventueel voorstellen bevat voor de herziening van de door de industrie aangegane verplichting of van deze richtlijn alsmede verdere wetgevingsvoorstellen indien blijkt dat de doelstellingen inzake de bescherming van voetgangers met de tot dusverre genomen maatregelen niet gehaald worden.***

*Motivering*

*Aan de geplande controle moeten ook de nodige consequenties worden verbonden.*