



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 07.12.2000
KOM(2000) 815 endelig

2000/0315 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om ændring af Rådets direktiv 91/671/EØF om indbyrdes tilnærmelse af
medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i
køretøjer på under 3,5 tons**

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

A. GENERELT

1. Formålet med direktivforslaget

Forslaget består af tre dele.

1. Rådets direktiv 91/671/EØF¹ pålægger inden for Fællesskabet den obligatoriske anvendelse af sikkerhedsseler, hvor de findes, på for- og bagsæder i køretøjer i klasse M1, på forsæderne i køretøjer i klasse N1 og for visse køretøjer i klasse M2 for både voksne og børn. Børn under 12 år med en legemshøjde under 150 cm, skal fastholdes af en typegodkendt fastholdelsesanordning, som passer til barnets legemshøjde og vægt. Ifølge direktivet kan medlemsstaterne dog i deres nationale lovgivning tillade, at børn på 3 år og derover fastholdes af en anordning, der er typegodkendt for voksne. Desuden kan medlemsstaterne tillade, at børn under 3 år undtages fra at være fastholdt af en særlig fastholdelsesanordning på bagsæderne, hvis en sådan ikke er til rådighed i køretøjet (køretøj i klasse M1).

Nærværende forslag overflødiggør de nævnte undtagelser ved at gøre barnefastholdelsesanordninger obligatoriske. Det bestemmer også, at barnefastholdelsesanordninger bør godkendes i henhold til en anerkendt teknisk standard, nemlig FN/ECE-regulativ 44.03 (en tilpasning heraf eller tilsvarende), og søger dermed at bidrage væsentligt til sikkerhed i trafikken.

2. Bagudvendende barnefastholdelsesanordninger er langt den sikreste form for fastholdelsesanordning til yngre børn, og den mest hensigtsmæssige måde at placere dem er på forsædet i passagersiden, hvor føreren på sikker vis kan holde øje med barnet. Barnet vil dog have en stor risiko for alvorlige kvæstelser, hvis en airbag i passagersiden blæses op. I henhold til direktiv 2000/3/EF² skal nye biler udstyres med et mærke, som gør føreren opmærksom på denne risiko. Bagudvendende barnefastholdelsesanordninger er ligeledes forsynet med en advarsel, men i begge tilfælde kan det ske, at disse ignoreres eller ikke bemærkes af den, der anbringer fastholdelsesanordningen på passagersædet. Forslaget forbyder anvendelsen af bagudvendende barnefastholdelsesanordninger på passagersædet, medmindre airbag'en i den side er deaktiveret (enten koblet fra eller afbrudt).

3. Direktiv 96/36/EF³, 96/37/EF⁴ og 96/38/EF⁵ udgør tilsammen en europæisk standard for montering af sikkerhedsseler i nye minibusser og busser, der er fremstillet efter oktober 1999, samt i lastvogne. Forslaget bestemmer, at disse sikkerhedsseler, hvor de findes, skal anvendes af føreren og passagererne.

Forslaget er resultatet af anbefalinger, som blev fremsat i Kommissionens meddelelse til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget med titlen: "Trafiksikkerhed: hovedopgaver i EU - statusrapport og prioritering af foranstaltninger⁶", hvori anvendelsen af sikkerhedsbælter og fastholdelsesanordninger til børn blev udpeget som en af de vigtigste opgaver inden for trafiksikkerhed.

¹ EFT L 373 af 31.12.1991, s. 26.

² EFT L 53 af 25.2.2000, side 1.

³ EFT L 178 af 17.7.1996, s. 15.

⁴ EFT L 186 af 25.7.1996, s.28.

⁵ EFT L 187 af 26.7.1996, s. 95.

⁶ KOM(2000)125 endelig af 17.3.2000.

2. Anvendelse af direktiv 91/671/EØF om brug af barnefastholdelsesanordninger

Direktiv 91/671/EØF fastsætter den obligatoriske anvendelse af fastholdelsessystemer, hvor de findes, til voksne og børn på alle siddepladser i biler og lette erhvervskøretøjer. Børn under 12 år med en legemshøjde under 150 cm, skal fastholdes af en typegodkendt fastholdelsesanordning, som passer til barnets legemshøjde og vægt.

I deres nationale lovgivning kan medlemsstaterne dog tillade, at børn på 3 år og derover fastholdes af en anordning, der er typegodkendt for voksne. Desuden kan medlemsstaterne tillade, at børn under 3 år undtages fra at være fastholdt af et særligt fastholdelsessystem på bagsæderne, hvis et sådant ikke er til rådighed i køretøjet. Kommissionens tjenestegrenes gennemgang af anvendelsen af direktiv 91/671/EØF⁷ danner grundlaget for den følgende analyse.

Direktiv 91/671/EØF udgjorde et betydeligt bidrag til trafiksikkerheden på EU-plan ved at pålægge accept af følgende principper:

Princippet om obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler på alle sæder, hvor de findes (for og bag i køretøjet) i køretøjer i klasse M1 og M2 (bortset fra de bagerste pladser i køretøjer med en tilladt totalvægt på mere end 3,5 tons og køretøjer med særlige ståpladser) og N1 (bortset fra bagsæderne)

princippet om obligatorisk anvendelse af fastholdelsesanordninger til børn under 12 år

princippet om, at sæder forsynet med sikkerhedsseler eller fastholdelsesanordninger skal benyttes frem for andre sæder.

Direktivet gav ikke desto mindre medlemsstaterne mulighed for en fleksibel gennemførelse i 3 tilfælde:

i forbindelse med barnefastholdelsesanordninger (artikel 4)

af lægelige årsager (artikel 5)

i særlige situationer og ved særlige behov (artikel 6).

Direktivforslaget sigter mod en bedre harmonisering og sikkerhed i forbindelse med anvendelsen af barnefastholdelsesanordninger. Det udvider også anvendelsesområdet til at omfatte, at føreren og siddende passagerer i alle motorkøretøjer skal anvende sikkerhedsseler, hvis de findes.

2.1 Undtagelser vedrørende anvendelsen af barnefastholdelsesanordninger

Artikel 4 i direktiv 91/671/EØF giver medlemsstaterne mulighed for på deres nationale område at tilsidesætte kravet i artikel 2, stk. 2, om at børn under 12 år med en legemshøjde under 150 cm skal anvende en fastholdelsesanordning, som passer til deres legemshøjde og vægt.

Artiklen giver mulighed for at skelne mellem undtagelser for børn på 3 år eller derover (stk. 1) og undtagelser for børn under 3 år (stk. 2).

⁷ KOM (96) 244 endelig af 23.7.1996.

Undtagelsen for børn på 3 år eller derover gælder både for for- og bagsæder. Undtagelsen for børn under 3 år gælder dog udelukkende for bagsæderne. I henhold til direktivets artikel 2, stk. 2, betyder det, at børn under 3 år skal fastholdes af en fastholdelsesanordning, som passer til deres legemshøjde og vægt, når de befinder sig foran i køretøjet, og det er dermed udelukket, at de kan nøjes med en sikkerhedssele, som er typegodkendt til voksne.

Alle medlemsstater undtagen Sverige tillader, at børn på 3 år eller derover anvender sikkerhedsseler til voksne i stedet for en fastholdelsesanordning til børn, hvis en sådan ikke findes. De fleste medlemsstater har dog også fastsat, at hvor der ikke findes en passende barnefastholdelsesanordning, skal barnet sidde på bagsædet og anvende en sikkerhedssele til voksne, hvor det er muligt (dvs. i biler med bagsæder eller hvor der findes en sikkerhedssele til voksne). I Luxembourg skal børn f.eks. sidde på bagsædet, hvis der er et bagsæde. Dette fortolkes ikke således, at bagsæder skal benyttes frem for andre, eller at de yngste eller mindste, og dermed mest udsatte børn, på 3 år eller derover skal anvende sikkerhedssele. I Belgien og Irland tillades at børn på henholdsvis 3 og 4 år anvender forsædet og kun fastholdes af en sikkerhedssele til voksne. I Sverige derimod må små børn slet ikke medtages i bilen, hvis de ikke fastholdes af en passende fastholdelsesanordning.

Medlemsstaterne anvender to forskellige fremgangsmåder for så vidt angår børn under 3 år.

"Maksimalist"-holdningen, som praktiseres af et lille antal medlemsstater, der anvender princippet om obligatorisk anvendelse af en barnefastholdelsesanordning, når børn befordres, dog med et vist antal undtagelser, der skal tage højde for særlige situationer, f.eks. hvor der er flere passager end sæder og sikkerhedsseler. Det gælder for Tyskland, Østrig og Sverige.

"Minimalist"-holdningen, der praktiseres (af alle medlemsstater undtagen de ovennævnte) på grundlag af direktivets artikel 4, stk. 2, som kun pålægger anvendelsen af en fastholdelsesanordning, hvis den findes i køretøjet. I denne sammenhæng betyder det, at det er op til føreren, om der monteres en fastholdelsesanordning, samt at der ikke er nogen negative konsekvenser (i form af begrænsede rettigheder til at befordre børn), hvis føreren vælger ikke at montere en fastholdelsesanordning.

Den mest udbredte undtagelse vedrørende børns anvendelse af en fastholdelsesanordning eller en sikkerhedssele er den, der begrundes med et større antal personer på bagsædet end det faktiske antal, der er siddepladser til. Det er også almindelig praksis for at undtage hyrevogne eller udlejningsbiler med fører fra kravet om anvendelse af fastholdelsesanordninger.

Det forhold, at der findes forskellige fortolkninger af direktivets bestemmelser, giver problemer i trafikken inden for Fællesskabet, når et køretøj fra et land, hvor det kun er obligatorisk at anvende barnefastholdelsesanordninger, hvis de findes, anvendes uden en fastholdelsesanordning til børn i et land, som praktiserer maksimalistholdningen og kræver, at føreren skal befordre børn, så de fastholdes af en passende fastholdelsesanordning, uden at der gives specielle undtagelser. Førere, som tror, at deres hjemlands regler er stort set de samme som i andre EU-lande, kan løbe ind i vanskeligheder, når de færdes i et af disse andre lande.

Direktivet fjerner uoverensstemmelserne ved at indføre maksimalistholdningen som standard. Direktivet vil desuden forsøge at hindre, at de mindste børn befordres i biler, som ikke er udstyret med sikkerhedsbælter (med undtagelse af hyrevogne, hvor brugeren ikke har mulighed for at vælge, hvilket køretøj der anvendes).

2.2. Barnefastholdelsesordninger

2.2.1. Effektiviteten af barnefastholdelsesordninger

International forskning og erfaringer viser, at anvendelsen af sikkerhedsseler og barnefastholdelsesordninger er meget effektiv, når det gælder om at begrænse alvorlige kvæstelser eller kvæstelser med dødelig udgang. Sikkerhedsseler bevirker et fald på omkring 50% i fatale og alvorlige kvæstelser for alle passagerer i bilen, med en større gavnlig virkning for voksne end for børn. Virkningen af at anvende fastholdelsesordninger til børn frem for voksensikkerhedsseler er en begrænsning for så vidt angår alvorlige kvæstelser på 90% for bagudvendende anordninger og 60% for fremadvendende anordninger.

I den britiske undersøgelse "The performance of Child Restraint Systems in Accidents" konkluderes:

1. Det er yderst gavnligt at anvende en barnefastholdelsesordning.
2. Fastholdelsesordningens udformning er vigtig. En fastholdelsesordning bør vælges, så den passer til barnets legemshøjde og vægt.
3. Det er vigtigt, at blive ved med at fremhæve den gavnlige virkning af barnefastholdelsesordninger, fremme deres brug og derved sikre, at antallet af børn med kvæstelser nedbringes.
4. Barnefastholdelsesordninger beskytter godt ved ulykker. I de fleste tilfælde var der kun tale om lettere eller slet ingen kvæstelser for passagererne.
5. Barnefastholdelsesordninger giver mindre kvæstelser end hvis der kun anvendes en voksensikkerhedssæle. De er desto vigtigere jo yngre barnet er på grund af, at små børns fysiologi er meget forskellig fra voksnes: et barn er ikke blot en mindre udgave af en voksen.
6. Børn på under ét år pådrager sig typisk kvæstelser i hovedet og på torsoen.

Barnefastholdelsesordninger og sikkerhedsseler til voksne fungerer på lignende vis. Men små børn er ikke minivoksne: massen af et lille barns hoved er ca. 25% af kropsmassen, medens det hos en voksen kun udgør ca. 6% af kropsmassen. Det betyder, at de relative kræfter, som virker på hoved og nakke, vil være meget større for et barn, som sidder i en fremadvendt position. Hvis barnet sidder i en bagudvendt position, fordeles kræfterne over ryggen og hovedet på en optimal måde, som tydeligt øger fastholdelsesordningens effektivitet og begrænser kvæstelser.

Der er sket store fremskridt inden for udviklingen af fastholdelsesordninger til børn i løbet af de senest 25 år, og der er en række forskellige udformninger, som sigter mod at beskytte børn i alle aldre på den mest effektive måde (alle disse forbedringer er medtaget i ECE-regulativ 44.03⁸, se punkt 2.2.5 nedenfor). De yngste børn er særlig udsatte og anbringes bedst i en bagudvendt position til de er ca. 9 måneder gamle.

I Det Forenede Kongerige alene dræbes eller kvæstes ca. 270 små børn (dvs. under ét år), når de befordres i en bil: for hele EU vil antallet af dødsulykker være mindst 10 gange så stort.

⁸ E/ECE/324 Rev. 1/Add.43/Rev.1. E/ECE/TRANS/505.

2.2.2. Forskellige typer barnefastholdelsesordninger

Barnefastholdelsessystemer udformes, så de er tilpasset børns forskellige aldre, legemshøjde og vægt. Den første type er en babystol til nyfødte. Derefter kommer babystole, hvor den med bagudvendt sæde er den mest hensigtsmæssige og sikre. Efterhånden som barnet vokser bliver fremadvendte børnesikkerhedsstole det mest hensigtsmæssige, derefter børnestole og selepuder, alle enten anvendt sammen med sikkerhedssele til voksne eller som en del af en barnefastholdelsessystem, der er indbygget i bilsædet. Når barnet er stort nok, er sikkerhedsselen til voksne tilstrækkelig.

Type fastholdelsesordning	Alder	Vægt
Babyliift eller babystol	0-9 måneder	op til 10 kg
Børne- eller småbarnssikkerhedsstol	6 måneder til 4 år	9-18 kg
Børnestol	6 måneder til 6 år	9-25 kg
Selepude	4-11 år	15-36 kg

2.2.3. Anvendelsesgrad for barnefastholdelsesordninger i EU

Nedenstående tabel giver et overblik over anvendelsesgraden for fastholdelsesordninger til børn i en række medlemsstater.

Medlemsstat + observationsår	Anvendelsesgrad i procent
Østrig (1994)	Forsæde sikkerhedsseler – 56%; Forsæde barnefastholdelsesordning – 21%; Bagsæde sikkerhedsseler –31%; Bagsæde barnefastholdelsesordning – 31%;
Danmark (1993)	0-7 år – 70%; 8-15 år – 55%;
Finland	Bagsæde, barnefastholdelsesordning 0-5 år – 82%; 6-14 år – 60%
Frankrig (1992)	0-5 måneder – 75%; 6 måneder til 2 år – 87%; 3-9 år – 65%
Tyskland (1995)	Byområder, barnefastholdelsesordning 0-5 år – 82%;6-11 år – 23%
Grækenland (1995)	0-6 år –15%
Nederlandene (1994)	Forsæde 0-12 år – 54%; Bagsæde 0-12 år – 32%;
Sverige (1994)	Sikkerhedssele på bagsæde og barnefastholdelsessystem 0-15 år – 87%
Det Forenede Kongerige (1995)	Sikkerhedssele på bagsæde og barnefastholdelsessystem 0-4 år – 85%; 5-13 år – 72%

2.2.4 Montering af barnefastholdelsesanordninger

Hovedparten af barnefastholdelsesanordninger fremstilles ikke af bilfabrikanten men af andre firmaer, så en fastholdelsesanordning monteres normalt af bilejeren frem for at være en integreret del af bilens oprindelige udformning. Herved kan der ske ukorrekt montering, som eventuelt kan reducere barnefastholdelsesanordningens effektivitet.

Optimal sikkerhed nås, hvis alle barnefastholdelsesanordninger udformes til det enkelte køretøj, og hvis køretøjsfabrikanten overtager det fulde ansvar for udformningen. Køretøjsspecifikke systemer har dog den store ulempe, at de ikke kan flyttes fra en bilmodel til en anden.

En alternativ løsning er at forenkle og standardisere monteringsmetoden for barnefastholdelsesanordninger. Standardiserede forankringspunkter i alle biler ville gøre det meget lettere at vælge, købe og montere barnefastholdelsesanordninger end det er tilfældet nu samt bidrage til at nedbringe antallet af nuværende ukorrekte monteringer. ISOFIX, som er udviklet af Den Internationale Standardiseringsorganisation (ISO), er et sådant tiltag. ISOFIX er et system til forankring af barnefastholdelsesanordninger i køretøjer. Det har to faste beslag på fastholdelsesanordningen og kan begrænse barnefastholdelsesanordnings rotation. Når det er færdigudviklet, vil ISOFIX-fastholdelsesanordningen gøre fastholdelse af børn endnu mere effektiv end det er tilfældet nu.

2.2.5 Gældende standarder for barnefastholdelsesanordninger

I Europa reguleres standarderne for barnefastholdessystemer hovedsageligt af ECE-regulativ 44. Der er gennemført vigtige ændringer af regulativet, og regulativ 44.03 indeholder forbedringer og fornyelser inden for en række områder og er derfor den optimale standard i øjeblikket.

FN/ECE-regulativ 44.03 indeholder forbedringer og fornyelser på flere områder inden for udformning af fastholdelsesanordninger til børn, herunder:

mere realistiske afprøvningsprocedurer

mere realistisk placering af forankringspunkter

forbedring af lukkebeslagets styrke og lukkebeslagets åbningsmekanisme

obligatorisk mærkning for at fremme brug af passende fastholdelsesanordning

procedurer for indbyggede barnefastholdelsesanordninger

sæder til handicappede børn

obligatorisk kort skridtgjort

ISOFIX-standarden vil være i overensstemmelse med regulativ 44.03

Der er i øjeblikket ingen EU-lovgivning som gør det obligatorisk for medlemsstaterne at vedtage ECE-regulativ 44.03 om barnefastholdelsesanordninger. Direktiv 2000/3 gør regulativ 44.03-standarderne obligatoriske, men kun for "indbyggede"

barnefastholdelsesordninger, dvs. hvor anordningen er indbygget i og foldes ud fra bilsædet.

Direktivforslaget stiller krav om, at der skal anvendes barnefastholdelsesordninger, som mindst er godkendt i henhold til standarderne i ECE-regulativ 44.03 (eller ækvivalent).

3. Udvidelse af anvendelsesområdet for direktiv 91/671/EØF

3.1 Brug af sikkerhedsseler i køretøjer til personbefordring

Direktiv 91/671/EØF gælder i øjeblikket ikke for køretøjer til personbefordring med flere end ni sæder. Hvert år omkommer gennemsnitlig to hundrede personer i hele EU i busser, rutebiler og minibusser. En betydelig del af dødsulykkerne sker, fordi passagererne kastes voldsomt rundt i køretøjet eller slynges ud af det ved ulykker (gennem ruderne), og man kan derfor med rimelighed gå ud fra, at mange af de dræbte personer ville have overlevet ulykkerne, hvis de havde brugt en sikkerhedssele.

Direktiv 96/36/EF, 96/37/EF og 96/38/EF fastsætter europæiske standarder for sikkerhedsseler, deres forankring og kompatible sæder. For at overholde alle tre direktiver tilsammen skal der monteres mindst to-punktsseler og energiabsorberende sæder på alle siddepladser i busser på over 5 tons, tre-punktssikkerhedsseler på alle pladser i minibusser op til 3,5 tons og enten tre-punkts- eller to-punktsseler og energiabsorberende sæder i alle busser på mellem 3,5 og 5 tons. På de siddepladser, hvor passageren anses for at være mere udsat for kvæstelser (f.eks. et sæde med et fast monteret bord foran sædet) er tre-punktssikkerhedsseler desuden obligatoriske.

Direktiverne trådte i kraft den 1. oktober 1999 for alle typer nye rutebiler over 3,5 tons. For minibusser træder de i kraft den 1. oktober 2001.

Det bør bemærkes, at overholdelse af direktiv 96/36/EF, 96/37/EF og 96/38/EF ikke er obligatorisk. Medlemsstaterne kan vælge at pålægge nye busser og minibusser, som registreres på deres område at overholde direktivernes krav, men det er et frivilligt valg i øjeblikket. Medlemsstaterne kan dog ikke nægte at registrere en bus eller minibus med den begrundelse, at dens sikkerhedsseler ikke opfylder de nationale krav, hvis sikkerhedsselesystemet har en europæisk typegodkendelse, som viser at det opfylder de krav, der er fastsat i direktiv 96/36/EF, 96/37/EF og 96/38/EF.

Man må håbe, at direktiverne engang bliver obligatoriske, eventuelt sammen med etableringen af en køretøjstypegodkendelse for busser og rutebiler, selv om der i øjeblikket ikke er nogen tidsramme herfor.

Der er ikke desto mindre mange anerkendte bus- og minibusoperatører, som allerede vælger at montere sikkerhedsseler i nye busser. Det siger sig selv, at sikkerhedsselerne kun kan være effektive, hvis de anvendes. Det er derfor rimeligt at kræve, at passagerer i busser og rutebiler, som er udstyret med sikkerhedsseler, også skal anvende selerne, når de sidder ned, samtidig med at det erkendes, at passagererne eventuelt bevæger sig rundt i køretøjet fra tid til anden (f.eks. for at benytte bussens toilet).

Et vigtigt spørgsmål er dog, hvem der er juridisk ansvarlig for at pålægge passagererne at anvende sikkerhedsselerne. Man kan argumentere for at gøre den enkelte passager ansvarlig for at benytte sikkerhedsselen eller udvide ansvaret til at omfatte chaufføren,

køretøjsoperatøren eller køretøjsejeren (hvis denne er forskellig fra operatøren, f.eks. hvis bussen er lejet), eller en kombination heraf. Det er dog et spørgsmål, som bedst behandles inden for de nationale rammer i henhold til nærhedsprincippet, og det er derfor ikke medtaget i forslaget. I denne forbindelse noterer Kommissionen sig, at denne fremgangsmåde er i overensstemmelse med den, der er valgt for anvendelse af sikkerhedsseler i biler i direktiv 91/671/EØF, hvor hver medlemsstat har sine egne regler om ansvaret for at sikre, at passagerer i biler anvender deres sikkerhedsseler. Kommissionen mener dog, at det er rimeligt at forvente, at passagerer i busser og minibusser gøres opmærksom på kravet om at anvende sikkerhedsseler på samme måde som flypassagerer gøres opmærksom på kravet om at anvende sikkerhedsbæltet. Forslaget indeholder derfor krav om, at passagererne skal informeres herom, men på en måde som operatøren finder hensigtsmæssig. Passagererne kan således informeres mundtligt af chaufføren, audiovisuelt ved hjælp af en video, eller skriftligt ved hjælp af skilte eller informationstavler, som er synlige for alle siddende passagerer.

For så vidt angår den tvungne anvendelse af sikkerhedsseler, argumenterer ekstreme borgerrettighedsforkæmpere for, at det indskrænker borgerens rettigheder. Kommissionen bemærker, at direktiv 91/671/EØF allerede danner juridisk præcedens vedrørende anvendelsen af sikkerhedsseler (det er fra 1991), og at det ikke er blevet omstødt med en begrundelse om, at det krænker borgerrettighederne: med forslaget forsøges blot at udvide dette direktivs anvendelsesområde. Desuden er det fremførte argument, at beslutningen om at anvende sikkerhedsselen kun har virkning for den enkelte, ikke korrekt: I Kommissionens første meddelelse om trafikikkerhed⁹ var konklusionen, at hvert trafikdødsfald i EU koster samfundet 1 mio. euro. Hvert dødsfald, som skyldes manglende anvendelse af en sikkerhedsselle har derfor store økonomiske omkostninger (såvel som sociale).

3.2 Brug af sikkerhedsseler i lastbiler

Som det er tilfældet for personbiler, gælder direktiv 91/671/EØF i øjeblikket ikke for lastbiler på mere end 3,5 tons. Kommissionen kan ikke se, hvorfor sikkerhedsseler ikke skulle anvendes i sådanne køretøjer, hvis de er monteret, og foreslår derfor at udvide direktivets anvendelsesområde til alle lastvogne.

Kommissionen er bekendt med den praksis, hvor sikkerhedsseler afmonteres i lastvogne for at omgå nationale regler, som pålægger deres anvendelse. Kommissionen fordømmer denne stupide opførsel, som modvirker en forbedret trafikikkerhed og vil overveje, om den bør fremsætte et ændringsforslag til Rådets direktiv 96/96/EF¹⁰ om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, således at køretøjer automatisk ikke godkendes, hvis sikkerhedsselerne er fjernet.

⁹ KOM(97) 131 endelig af 9.4.1997.

¹⁰ EFT L 46/1 af 17.2.1997

B. BEGRUNDELSE FOR EN FORANSTALTNING PÅ FÆLLESSKABSNIVEAU

Nærhedsprincippet

a) Hvilke formål har den påtænkte handling set i lyset af EU's forpligtelser?

Fællesskabet har allerede kompetencen inden for anvendelse af sikkerhedsseler via Rådets direktiv 91/671/EØF. Forslaget tilpasser for det første direktiv 91/671/EØF ved at pålægge den obligatoriske anvendelse af barnefastholdelsesanordninger i biler og afledte køretøjer. Det bestemmer også, at barnefastholdelsesanordninger bør godkendes i henhold til en anerkendt teknisk standard, nemlig FN/ECE-regulativ 44.03 eller dets ækvivalent, og søger dermed at bidrage væsentligt til sikkerhed i trafikken.

For det andet forbyder det anvendelsen af bagudvendende fastholdelsesanordninger til børn på forsædet af en bil eller afledte køretøjer, medmindre airbag'en er deaktiveret.

For det tredje kræver det, at alle personer i et motorkøretøj skal anvende sikkerhedssele, hvis den findes.

b) Hører den påtænkte handling under EF's enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne?

Der er tale om delt kompetence mellem Fællesskabet og medlemsstaterne i henhold til traktatens artikel 251.

c) Hvad er problemets EF-dimension (f.eks. hvor mange medlemsstater berøres heraf, og hvorledes er problemet hidtil blevet behandlet)?

Direktiv 91/671/EØF, som pålægger voksnes og børns anvendelse af sikkerhedsseler i biler og afledte køretøjer, gælder allerede for alle medlemsstater. Direktivet indeholder dog ikke noget krav om, at børn skal befordres fastholdt af passende fastholdelsesanordninger på køretøjets bagsæder. Medlemsstaternes forskellige fortolkning af direktiv 91/671/EØF vedrørende undtagelser fra anvendelsen af barnefastholdelsesanordninger skaber problemer i trafikken inden for Fællesskabet. Det skyldes manglende overensstemmelse mellem de forskellige medlemsstaters lovgivning vedrørende sikker befordring af børn.

For første gang pålægger direktivet også, at føreren og passagererne skal anvende sikkerhedsseler i alle motorkøretøjer, hvor de er monteret.

d) Hvad er den mest effektive løsning under hensyntagen til de midler Fællesskabet og medlemsstaterne råder over?

Den mest effektive løsning er en ændring af direktiv 91/671/EØF.

e) Hvilke yderligere konkrete fordele er forbundet med den foranstaltning, EF påtænker, og hvad vil omkostningerne være ved at forholde sig passiv?

Den konkrete yderligere fordel er en forbedring af trafiksikkerheden, især for børn. En af de vigtigste årsager til de store forskelle i statistikkerne over trafikulykker med dødelig udgang for børn i biler i Fællesskabet er medlemsstaternes juridiske fortolkning af det gældende direktiv, dvs. at man i nogle lande tillader, at børn befordres uden at være fastholdt eller kun

fastholdt af en voksensele, og i andre, at børn kun må befordres, hvis de fastholdes af en passende barnefastholdelsesordning. Foranstaltningen vil foruden at forbedre trafikikkerheden også medføre en harmonisering af reglerne om færdsel i Fællesskabet.

Direktivet vil også bidrage til at nedbringe antallet af dødsfald og alvorlige kvæstelser i forbindelse med bus- eller minibusulykker ved at pålægge anvendelsen af sikkerhedsseler.

f) Hvilke handlemuligheder råder EF over (henstillinger, finansiel støtte, regulering, gensidig anerkendelse)?

Et direktiv anses for at være det bedste middel til at nå målet om forbedret trafikikkerhed, samtidig med at det fremmer harmoniserede juridisk bindende regler for al passagerbefordring.

g) Er det nødvendigt med ensartede forskrifter, eller er det tilstrækkeligt at opstille de generelle mål i et direktiv, der derefter gennemføres af medlemsstaterne?

Selv om den vigtigste begrundelse for direktivet er at mindske de uoverensstemmelser, der skyldes den forskellige anvendelse af direktiv 91/671/EØF, indeholder direktivet stadig områder, hvor der kan ske en fortolkning, f.eks. undtagelser af lægelige årsager. Desuden er placeringen af ansvaret for bus- og minibuspassagerers anvendelse af sikkerhedsseler et spørgsmål, som bør behandles i henhold til de forskellige nationale lovgivninger. Derfor er et direktiv mere hensigtsmæssigt end en forordning.

C. FORSLAGETS ANVENDELSESOMRÅDE

Direktivet finder anvendelse på alle motorkøretøjer i klasse M1, M2, M3, N1, N2 og N3 som defineret i bilag 1 til direktiv 70/156/EØF¹¹, som er bestemt til kørsel på vej, har mindst fire hjul og har en konstruktivt bestemt største hastighed på over 25 km/h.

D. FORSLAGETS INDHOLD

Artikel 1 fastlægger forslagens anvendelsesområde. Det ændrer direktiv 91/671/EØF ved at:

definere de forskellige typer sikkerhedsseler og barnefastholdelsesordninger, der henvises til i forslaget.

kræve, at børn under 12 år skal fastholdes af en passende barnefastholdelsesordning

kræve, at førere og passagerer i alle motorkøretøjer, som er udstyret med sikkerhedsseler, skal anvende dem, og placere ansvaret for at oplyse passagererne om dette krav hos føreren

pålægge, at bagudvendende barnefastholdelsesordninger ikke anvendes på køretøjets forsæde i passagersiden, medmindre airbag'en i passagersiden er deaktiveret

fjerne artikel 4 i direktiv 91/671/EØF, som medførte forskellig anvendelse af direktivet i de forskellige medlemsstater.

¹¹ EFT L 341 af 6.12.1990.

Artikel 2, 3 og 4 indeholder bestemmelser om direktivets gennemførelse som national lovgivning.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af Rådets direktiv 91/671/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 tons

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

i henhold til proceduren i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Traktatens artikel 153 pålægger Fællesskabet at bidrage til beskyttelsen af forbrugernes sundhed, sikkerhed og økonomiske interesser med henblik på at sikre et højt forbrugerbeskyttelsesniveau.

(2) Med sin resolution⁴ af 13. marts 1984 gjorde Europa-Parlamentet den obligatoriske brug af sikkerhedsseler på alle veje, både i byerne og på landet, til en prioritetsforanstaltning. I sin resolution⁵ af 18. februar 1986 understregede Europa-Parlamentet behovet for at gøre anvendelsen af sikkerhedsseler obligatorisk for alle passagerer, herunder børn, undtagen i køretøjer til offentlig transport.

(3) Rådets direktiv 91/671/EØF⁶ om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 tons indeholder krav om obligatorisk anvendelse af barnefastholdelsesanordninger for sæder, hvor der er monteret sikkerhedsseler. Direktivet angiver ikke hvilken type barnefastholdelsesanordning, der er passende, og tillader befordring af børn, som ikke fastholdes af en passende barnefastholdelsesanordning, hvis en sådan ikke forefindes.

1

2

3

⁴ EFT C 104 af 6.4.1984, s. 38.

⁵ EFT C 68 af 24.3.1986, s. 35.

⁶ EFT L 373 af 31.12.1991, s. 26.

(4) Udviklingen fremover bør føre frem til strengere regler for anvendelsen af sådanne anordninger, så man bevæger sig hen imod en obligatorisk anvendelse, som nævnt i direktivets artikel 2, stk. 2.

(5) Med Rådets afgørelse 97/836/EF⁷ tiltrådte Fællesskabet overenskomsten under FN's Økonomiske Kommission for Europa (ECE) om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter.

(6) Med sin tiltræden accepterede Kommissionen en veldefineret liste over regulativer, som er udarbejdet i henhold til overenskomsten, herunder det, der omhandler godkendelse af fastholdelsesanordninger til børn, som er passagerer i motordrevne køretøjer (barnefastholdelsesanordninger).

(7) Forskningen har vist, at anvendelsen af barnefastholdelsesanordninger kan bidrage betydeligt til at mindske omfanget af kvæstelser ved en ulykke. Risikoen for alvorlige kvæstelser ved en ulykke er syv gange højere for børn, som ikke fastholdes, end for børn, som fastholdes.

(8) Antallet af dræbte børn i biler er forholdsvis lille, hvis man sammenligner med tallene for gående eller cyklende børn, som dræbes i trafikken. Videnniveauet inden for barnefastholdelsesanordninger med god beskyttelse er nu så højt, at dårlige udformninger bliver mindre og mindre acceptable.

(9) Kommissionens direktiver 96/36/EF⁸, 96/37/EF⁹ og 96/38/EF¹⁰ pålægger tilsammen, at nye køretøjer i klasse M og N (bortset fra de køretøjer i klasse M2 og M3, der er beregnet til befordring af stående passagerer) skal være udstyret med sikkerhedsseler, passende sæder og forankringer til sikkerhedsseler. Da disse køretøjer er udstyret med sikkerhedsseler, synes det rimeligt at kræve, at siddende passagerer anvender dem.

(10) Passagerer i køretøjer i klasse M2 og M3 bør gøres opmærksom på behovet for at anvende deres sikkerhedsseler, når køretøjet er i bevægelse.

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 91/671/EØF foretages følgende ændringer:

Titlen ændres således: "om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler og barnefastholdelsesanordninger i køretøjer".

Artikel 1 og 2 erstattes af følgende artikler:

"Artikel 1

⁷ EFT L 346 af 17.12.1997, s. 78.

⁸ EFT L 178 af 17.7.1996, s. 15.

⁹ EFT L 186 af 25.7.1996, s. 28.

¹⁰ EFT L 187 af 26.7.1996, s. 95.

Direktivet finder anvendelse på alle motorkøretøjer i klasse M1, M2, M3, N1, N2 og N3 som defineret i bilag 1 til direktiv 70/156/EØF¹¹, som er bestemt til kørsel på vej, har mindst fire hjul og har en konstruktivt bestemt største hastighed på over 25 km/h.

I dette direktiv forstås ved:

definitionerne for fastholdelsesanordninger, herunder sikkerhedsseler og barnefastholdelsesanordninger og disses komponenter, de definitioner, der er angivet i bilag I til direktiv 77/541/EØF¹² for køretøjer i klasse M1 og N1.

"bagudvendende" - den modsatte retning af køretøjets normale kørselsretning.

3. Barnefastholdelsesanordninger inddeles i fem "massegrupper":

Gruppe 0 for børn med en masse under 10 kg

Gruppe 0+ for børn med en masse under 13 kg

Gruppe I for børn med en masse fra 9 kg til 18 kg

Gruppe II for børn med en masse fra 15 kg til 25 kg

Gruppe III for børn med en masse fra 22 kg til 36 kg.

4. Barnefastholdelsesanordninger inddeles i to klasser:

en integreret klasse, der består af en kombination af gjorde eller fleksible komponenter med lukkebeslag, justerianordning, fastgørelsesanordninger og, i nogle tilfælde, en supplerende stol og/eller et kollisionsværn, som kan fastgøres ved hjælp af til systemet hørende gjort eller gjorde

en ikke integreret klasse, som kan bestå af en partiel fastholdelsesanordning, som, når den anvendes sammen med en voksensele, der føres rundt om barnets krop, eller når den tilbageholder den anordning, hvori barnet er anbragt, udgør et komplet barnefastholdelsessystem.

Artikel 2

1. For køretøjer i klasse M1 og N1 pålægger medlemsstaterne, at alle personer i køretøjer, der kører på vejene, skal anvende fastholdelsessystemer, hvis disse findes. Børn på 12 år eller derover kan anvende den typegodkendte voksensele.

Børn yngre end 12 år skal fastholdes af et barnefastholdelsessystem, som enten er uafhængigt af eller supplerer voksensikkerhedsselen, og som er tilpasset barnets masse som defineret i artikel 1, stk. 3. Hvis barnet er under 12 år, men har en masse på mere end 36 kg, kan en voksensikkerhedsselle anvendes.

¹¹ EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1.

¹² EFT L 220 af 29.8.1977, s. 95.

Børn under tre år må ikke befordres i køretøjer i klasse M1, bortset fra hyrevogne, hvis de ikke er udstyret med passende barnefastholdelsessystemer.

Børn i en bagudvendende sikkerhedsstol må ikke befordres på forsædet i passagersiden af et køretøj med airbag i passagersiden, medmindre airbag'en er deaktiveret.

Hvis der anvendes et barnefastholdelsessystem, skal det være godkendt i henhold til standarden i FN/ECE-regulativ 44.03, dets ækvivalent eller enhver senere tilpasning heraf.

2. For køretøjer i klasse M2, M3, N2 og N3 pålægger medlemsstaterne, at alle personer i køretøjer, der kører på vejene, anvender de monterede sikkerhedsseler.

Passagererne skal oplyses om kravet om at anvende sikkerhedsseler, når de sidder ned, og køretøjet er i bevægelse. De informeres på en eller flere af følgende måder:

- af føreren
- af konduktøren, rejselederen eller en anden person, der er udpeget som gruppeleder
- audiovisuelt (f.eks. en video)
- med tavler og/eller piktogrammer, som er anbragt synligt ved alle siddepladser."

3. Artikel 4 udgår.

Artikel 2

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden for et år efter dets offentliggørelse i De Europæiske Fællesskabers Tidende INDEN 1. januar 2002. De underretter Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse love og bestemmelser, skal de ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand