



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 20.6.2003
KOM(2003) 362 endelig

2003/0136 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om ændring af Rådets direktiv 76/115/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes
lovgivning om sikkerhedsselers forankring i motordrevne køretøjer**

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS FORMÅL

Formålet med dette direktivforslag er at ændre Rådets direktiv 76/115/EØF af 18. december 1975, senest ændret ved Kommissionens direktiv 96/38/EF, om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning med hensyn til sikkerhedsseler forankring i motordrevne køretøjer, for at pålægge montering af sikkerhedsseler i andre køretøjer end personbiler¹ fra 1. juli 2004.

I øjeblikket er det kun personbiler², der er underlagt et krav om montering af sikkerhedsseler i henhold til fællesskabsbestemmelserne.

Følgende direktiver vedrører montering af sikkerhedsseler i køretøjer:

- Rådets direktiv 77/541/EØF af 28. juni 1977³, senest ændret ved Kommissionens direktiv 2000/3/EF, om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger i motordrevne køretøjer
- Rådets direktiv 76/115/EØF af 18. december 1975⁴, senest ændret ved Kommissionens direktiv 96/38/EØF⁵, om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedsseler forankring i motordrevne køretøjer
- Rådets direktiv 74/408/EØF af 22. juli 1974⁶, senest ændret ved Kommissionens direktiv 96/37/EF, for så vidt angår motorkøretøjers sæder, deres forankringer samt nakkestøtter.

Med henblik på obligatorisk montering af sikkerhedsseler i alle køretøjer foreslår Kommissionen, at de tre direktiver ændres samtidigt. Under hensyntagen til, at det endelige mål med den foreslåede aktion er at forbedre trafiksikkerheden, bør disse vedtages samtidigt og gennemføres på samme dato.

2. RETSGRUNDLAG

De foreslåede ændringsdirektiver er baseret på artikel 95 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab. De bygger på princippet om fuldstændig harmonisering, hvor det er formålet gennem bindende fællesskabsbestemmelser og en fælles godkendelsesprocedure at erstatte nationale love og procedurer, som kan skabe hindringer for varers frie bevægelighed.

¹ Nemlig: minibusser (klasse M₂), busser (klasse M₃), lette lastvogne (klasse N₁), mellemtunge og tunge lastvogne (klasse N₂ og N₃).

² Klasse M₁.

³ EFT L 220 af 29.8.1977, s. 95.

⁴ EFT L 24 af 30.1.1976, s. 6.

⁵ EFT L 187 af 26.7.1996, s. 95.

⁶ EFT L 42 af 12.8.1974, s. 1.

I dette særlige tilfælde kræver monteringen af sikkerhedsseler i andre køretøjer end personbiler, at fabrikanterne udvikler en passende teknologi, der giver personerne i køretøjet den højeste grad af beskyttelse. Fællesskabsretten indeholder allerede relevante bestemmelser med henblik herpå.

For at det indre marked kan fungere så godt som muligt, skal disse direktiver gøres obligatoriske i Fællesskabet og gennemføres på samme dato. Kun en sådan samordnet aktion kan bidrage til at sikre, at det indre marked fungerer efter hensigten.

3. BAGGRUND

Forbedring af trafikikkerheden er et vigtigt spørgsmål, der angår enhver borger i EU. I en betænkning fra 9. december 2002 anfører Europa-Parlamentet, at trafikikkerheden bør være en topprioritet, og at der skal findes frem til foranstaltninger, der vil kunne reducere antallet af trafikdræbte og alvorligt tilskadekomne⁷.

I sin hvidbog "*Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg*", gør Kommissionen opmærksom på:

*"Den pris, europæerne betaler for mobiliteten, har været og er stadig i vore dage altfor høj. Siden 1970 er således over 1,64 mio. af vore medborgere blevet dræbt i trafikken på vejene[...]. I 2000 krævede trafikulykker over 40 000 dødsopfre og mere end 1,7 mio. kvæstede i EU [...]. Én ud af tre vil blive kvæstet i trafikken på et eller andet tidspunkt i livet."*⁸

En af de foranstaltninger, som Kommissionen planlægger på denne baggrund, er udvidet brug af sikkerhedsseler, når disse er monteret i køretøjerne. Indtil nu har obligatorisk brug af fastholdelsesanordninger i henhold til Rådets direktiv 91/671/EØF⁹ været påbudt i lette køretøjer, hvis sådanne anordninger er monteret. Dette berører for- og bagsæder i køretøjer i klasse M₁, forsæder i køretøjer i klasse N₁ og visse køretøjer i klasse M₂, mens tunge køretøjer slet ikke berøres.

Europa-Parlamentet og Rådet er i færd med at vedtage en ændring af direktiv 91/671/EØF, som vil gøre brugen af sikkerhedsseler obligatorisk i alle køretøjer, hvor sådanne sikkerhedsseler er monteret.

For at gøre disse foranstaltninger meget mere effektive med hensyn til beskyttelsen af personerne i et køretøj er der behov for en aktion, der skal gøre det obligatorisk for fabrikanterne at montere sikkerhedsseler på sæder i alle motorkøretøjer og specielt i turistbusser.

⁷ Endelig betænkning A5-0444/2002 af 9.12.2002, s. 14.

⁸ Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg, KOM(2001) 370, side 65 – http://europa.eu.int/comm/energy_transport/da/lb_transport

⁹ EFT L 376 af 31.12.1991, s. 26.

4. TEKNISKE ASPEKTER

Forankringer til sikkerhedsseler til tunge køretøjer, herunder busser, kan af tekniske grunde ikke fastgøres i køretøjets karrosserikonstruktion, således som det normalt er tilfældet i personbiler, og de fastgøres derfor til sæderne. Derfor kræves der overensstemmelse med de tre direktiver i kombination, fordi sikkerhedsseler og/eller fastholdelsesanordninger skal fastgøres forsvarligt til forstærkede og standardiserede forankringer, der er monteret i køretøjet på en sådan måde, at sikkerhedsselerne kan anvendes korrekt. De kræfter, som en person udøver på sikkerhedsselen i tilfælde af en kollision, overføres til sædeforankringerne, og derfor skal disses styrke prøves med en kombination af belastninger.

5. SUBSIDIARITET

Der er blevet taget hensyn til principperne om "subsidiaritet" og "proportionalitet", som omhandles i artikel 5 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab. Målene med dette direktiv, nemlig at øge trafiksikkerheden og undgå handelshindringer inden for Fællesskabet, kan som følge af foranstaltningens omfang og virkninger ikke på tilfredsstillende vis opfyldes af medlemsstaterne, og kan derfor mere effektivt opnås på fællesskabsplan. Dette direktiv går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå de tilsigtede mål.

6. HØRING AF DE BERØRTE PARTER

6.1. Medlemsstaternes holdning

Medlemsstaterne er blevet underrettet om indholdet af nærværende forslag via Kommissionens arbejdsgruppe for motorkøretøjer (Motor Vehicle Working Group - MVWG), som består repræsentanter for alle medlemsstaterne, industrien og ikke-statslige organisationer. De fleste medlemsstater støtter forslaget.

6.2. De ikke-statslige organisationers holdning

Der ikke afgivet negative udtalelser af repræsentanterne for de ikke-statslige organisationer.

6.3. Industriens holdning

For så vidt som de tekniske bestemmelser vedrørende montering af sikkerhedsseler i alle klasser af køretøjer allerede indgår i direktiv 76/115/EØF, 77/541/EØF og 74/408/EØF, er de allerede blevet indført i medlemsstaternes nationale lovgivning fra 1. januar 1997. Alle fabrikanter har derfor udviklet passende tekniske løsninger for at opfylde bestemmelserne i disse direktiver.

Den europæiske bilindustri (European Automobile Manufacturers' Association - ACEA), har ikke gjort indsigelser mod Kommissionens forslag. Den anmoder dog om en rimelig frist, således at der kan tages højde for tekniske ændringer gennem passende validering, og således at de kan integreres i produktionsplanerne.

7. FORSLAGETS INDHOLD

Forslaget indeholder to hovedartikler.

7.1. Artikel 1: Ændring af direktiv 76/115/EØF

I artikel 1 defineres køretøjer i klasse M₂ og M₃, idet der tages hensyn til direktiv 2001/85/EF om busser¹⁰. Denne fremgangsmåde giver en passende mulighed for at skelne mellem bybusser, mellembys rutebiler og turistbusser.

7.2. Artikel 2: Gennemførelse

Artikel 2 indeholder tre datoer:

- 1. januar 2004: den dato fra hvilken medlemsstaterne skal acceptere køretøjer godkendt i overensstemmelse med ændringsdirektivet
- 1. juli 2004: den dato fra hvilken ny typer af køretøjer i de berørte klasser skal opfylde direktivets bestemmelser
- 1. januar 2006: den dato fra hvilken alle nye køretøjer tilhørende allerede eksisterende typer skal opfylde direktivets bestemmelser.

8. ØKONOMISKE ASPEKTER: COSTBENEFITANALYSE

8.1. Generelt

Det er ikke let nøjagtigt at bestemme, hvilke økonomiske omkostninger de foranstaltninger, der er fastlagt i den foreslåede ændring af direktiv 76/115/EØF, vil få for fremstillingen af køretøjer. Der skal tages hensyn til en række forskellige faktorer, og en analyse af deres virkninger er kompleks.

For det første skal det understreges, at siden 1999 er mange nyere køretøjer, udover personbiler, blevet udstyret med sikkerhedsseler på frivilligt grundlag, hvilket betyder, at det bidrag, som industrien skal levere, reduceres. I forbindelse med denne vurdering er det dog blevet antaget, at lastvogne og sættevognstraktorer er udstyret med sikkerhedsseler, mens busser kun er det, hvis montering af sådanne kræves i henhold til national lovgivning.

De foreslåede foranstaltninger vil især være gavnlige, når de anvendes i turistbusser, der er konstrueret til at transportere indtil 60 siddende passagerer.

Det er vigtigt, at passagerne beskyttes effektivt i tilfælde af en ulykke¹¹. Montering af sikkerhedsseler indebærer derfor, at ikke blot sæder og sædeforankringer forstærkes på passende vis, men også at hele køretøjets overbygning forstærkes for at kunne modstå de øgede kræfter af kinetisk energi, der opstår, hvis køretøjet ruller rundt, som følge af de fastspændte passagerer.

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/85/EF af 20. november 2001 om særlige bestemmelser for køretøjer, der anvendes til personbefordring og har flere end otte siddepladser ud over førerens plads, og om ændring af direktiv 70/156/EØF og 97/27/EF - EFT L 42 af 13.2.2002, s. 1.

¹¹ Ulykker med frontalkollision eller ulykker, hvor køretøjet ruller rundt.

I mange tilfælde vil det være nødvendigt med en ny konstruktion af hele køretøjet for bedre at fordele energien inden for overbygningen, således at man undgår en situation, hvor deformation ikke giver passagererne nok plads til at overleve.

Med hensyn til de forventede positive resultater er det muligt ved hjælp af data fra ulykkesundersøgelser at foretage en vurdering af antallet af trafikdræbte i tilfælde af udkastning. Det er dog svært at forudsige, om alvorligheden af de kvæstelser, som fastspændte passagerer udsættes for, når de rammer indvendige konstruktioner, vil blive væsentligt reduceret. Desuden skal man huske på, at tvungen montering af sikkerhedsseler ikke sikrer, at alle passagerer vil benytte dem hele tiden.

Ud fra disse antagelser kan costbenefitanalysen kun betragtes som en vejledende vurdering.

8.2. Omkostningerne i forbindelse med montering af sikkerhedsseler i turistbusser

Som allerede anført vil montering af sikkerhedsseler i en moderne turistbus med "højt dæk" kræve et forstærket gulv og en forstærket overbygning.

Hvis man antager, at 3 500 nye køretøjer skulle udstyres med sikkerhedsseler, kan det på basis af en økonomisk levetid på 10 år anslås, at de samlede omkostninger vil beløbe sig til 3,6 mio. EUR om året.

8.3. Fordele

Hvis man med hensyn til turistbusser antager, at 80 % af passagerne rent faktisk bruger sikkerhedsselerne, er det rimeligt at vurdere, at 120 passagerer sandsynligvis kunne redde livet i trafikulykker.

I betragtning af, at den økonomiske gevinst for samfundet ved at redde 1 liv vurderes til 1 mio. EUR¹², vil den potentielle gevinst for samfundet være 120 mio. EUR om året, hvis alle turistbusser havde monteret sikkerhedsseler.

Det skal stadig undersøges, hvor mange svært kvæstede, der ville have været bedre beskyttet, hvis de havde brugt sikkerhedsseler. Det er rimeligt at antage, at de foreslåede foranstaltninger vil medføre en betydelig reduktion af antallet og omfanget af passagerernes kvæstelser og sociale omkostninger.

¹² Kilde: Generaldirektoratet for Energi og Transport - Trafiksikkerhed: hovedopgaver i EU - Statusrapport og prioritering af foranstaltninger, KOM(2000) 125 endelig.

9. KONKLUSION

At holde passagererne inden i en bus, der ruller rundt, kan være nøglen til deres overlevelse. Generelt vil de fleste af dem, der kastes ud, dø som følge af deres kvæstelser. De passagerer, der bliver inden i køretøjerne, indtil disse står eller ligger stille, vil normalt overleve.

Flere og flere tunge og lette lastvogne er involveret i trafikulykker, og mange dræbes, fordi de ikke var fastspændt, fordi der ikke var nogen fastholdelsesanordning i deres køretøjer.

Selv om den pris, der skal betales af samfundet, kan synes ret høj, skal denne ses i forhold til en gevinst i form af en reduktion af kvæstede og døde.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af Rådets direktiv 76/115/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedssellers forankring i motordrevne køretøjer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹³,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹⁴,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹⁵,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251¹⁶, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Forskningen har vist, at brugen af sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger kan bidrage til en betydelig reduktion af antallet af trafikdræbte og alvorligheden af kvæstelser i tilfælde af ulykker, også hvis køretøjet ruller rundt. Montering af sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger i alle klasser af køretøjer vil uden tvivl være et vigtigt skridt fremad med hensyn til øget trafiksikkerhed og dermed med hensyn til at redde menneskeliv.
- (2) Det vil indebære en betydelig gevinst for samfundet, hvis alle køretøjer udstyres med sikkerhedsseler.
- (3) I sin beslutning af 18. februar 1986 om fælles foranstaltninger til nedsættelse af antallet af færdselsulykker som led i Fællesskabets program for færdselssikkerhedsåret¹⁷ understregede Europa-Parlamentet behovet for at gøre anvendelse af sikkerhedsseler obligatorisk for alle passagerer, herunder børn, undtagen i køretøjer inden for offentlig transport. Der skal derfor skelnes mellem busser til offentlig transport og andre køretøjer med hensyn til obligatorisk montering af sikkerhedsseler og/eller fastholdelsesanordninger.

¹³ EFT C [... ..] af [... ..], s. [...].

¹⁴ EFT C [... ..] af [... ..], s. [...].

¹⁵ EFT C [... ..] af [... ..], s. [...].

¹⁶ EFT C [... ..] af [... ..], s. [...].

¹⁷ EFT L 68 af 24.3.1986, s. 35.

- (4) I henhold til Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil¹⁸, senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/116/EF¹⁹, er Fællesskabets typegodkendelsessystem først blevet gennemført for alle nye køretøjer i klasse M₁ fra 1. januar 1998. Det er derfor kun disse køretøjer, der skal udstyres med forankringer for sikkerhedsseler og/eller fastholdelsesanordninger, der opfylder bestemmelserne i Rådets direktiv 76/115 af 18. december 1975 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedsselers forankring i motordrevne køretøjer²⁰, senest ændret ved Kommissionens direktiv 96/38/EF²¹.
- (5) Indtil Fællesskabets typegodkendelsessystem udvides til at omfatte alle klasser af køretøjer, bør monteringen af forankringer for sikkerhedsseler og/eller fastholdelsesanordninger påkræves i køretøjer, der tilhører andre klasser end klasse M₁, med henblik på at fremme færdselssikkerheden.
- (6) Direktiv 76/115/EØF indeholder allerede tekniske og administrative bestemmelser, der tillader typegodkendelse af andre køretøjer end køretøjer i klasse M₁. Medlemsstaterne behøver derfor ikke indføre yderligere bestemmelser.
- (7) Efter ikrafttrædelsen af direktiv 96/38/EF har flere medlemsstater allerede gjort bestemmelserne deri obligatoriske med hensyn til visse andre klasser af køretøjer end klasse M₁. Dette betyder, at fabrikanterne og leverandørerne har udviklet en passende teknologi.
- (8) Direktiv 76/115/EØF bør ændres i overensstemmelse hermed.
- (9) Målene for den foreslåede foranstaltning, nemlig forbedring af trafiksikkerheden gennem indførelse af obligatorisk montering af sikkerhedsseler i visse klasser af køretøjer, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og kan i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5, på grund af foranstaltningens omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel 5, er dette direktiv ikke mere vidtgående, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1
Ændring af direktiv 76/115/EØF

I direktiv 76/115/EØF foretages følgende ændringer:

1. I artikel 2 tilføjes følgende stk.:

"Køretøjer i klasse M₂ og M₃ underopdeles i grupper som fastlagt i del 2 i bilag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/85/EF *.

¹⁸ EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1.

¹⁹ EFT L 18, 21.1.2002, s. 1.

²⁰ EFT L 24 af 30.1.1976, s. 6.

²¹ EFT L 187 af 26.7.1996, s. 95.

* EFT L 42 af 13.2.2002, s. 1."

2. I bilag I erstattes punkt 4.3.1 af følgende:

“ 4.3.1. Med undtagelse af klapsæder som defineret i bilag I, punkt 1.9, og sæder, der kun er beregnet til brug, når køretøjet holder stille, skal køretøjer, der falder ind under klasse M₁, M₂ og M₃, gruppe III eller B, og N, udstyres med sikkerhedsseleforankringer, der er i overensstemmelse med kravene i dette direktiv.

Køretøjer i gruppe I, II eller A, der hører til i klasse M₂ eller M₃, kan udstyres med sikkerhedsseleforankringer, hvis disse er i overensstemmelse med kravene i dette direktiv."

Artikel 2 **Gennemførelse i praksis**

1. Fra [1. januar 2004] må medlemsstaterne for så vidt angår forankringer til sikkerhedsseler, som er i overensstemmelse med de krav, der er fastlagt i direktiv 76/115/EØF, som ændret ved nærværende direktiv:
 - a) ikke nægte EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse af en køretøjstype
 - b) ikke forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer.
2. Fra [1. juli 2004] skal medlemsstaterne for så vidt angår forankringer til sikkerhedsseler, som ikke er i overensstemmelse med de krav, der er fastlagt i direktiv 76/115/EØF, som ændret ved nærværende direktiv, med hensyn til nye typer af køretøjer:
 - a) ophøre med at udstede EF-typegodkendelse
 - b) nægte at udstede national typegodkendelse.
3. Fra [1. januar 2006] skal medlemsstaterne for så vidt angår forankringer til sikkerhedsseler, som ikke er i overensstemmelse med de krav, der er fastlagt i direktiv 76/115/EØF, som ændret ved nærværende direktiv:
 - a) anse typeattester, som ledsager nye køretøjer, for ikke længere at være gyldige for så vidt angår bestemmelserne i artikel 7, stk. 1, i direktiv 70/156/EØF
 - b) nægte indregistrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer, undtagen hvis bestemmelserne i artikel 8, stk. 2, i direktiv 70/156/EØF gøres gældende.

Artikel 3
Gennemførelse i national ret

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør inden den [...seks måneder efter direktivets vedtagelse] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.
2. Medlemsstaterne anvender disse bestemmelser fra [...seks måneder efter direktivets vedtagelse].
3. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.
4. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 4
Ikrafttrædelse

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

Artikel 5
Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand