



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 20.06.2003  
KOM(2003)363 endelig

2003/0130 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om ændring af Rådets direktiv 77/541/EØF om indbyrdes tilnærmelse af  
medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger i  
motordrevne køretøjer**

(forelagt af Kommissionen)

## BEGRUNDELSE

### 1. FORSLAGETS FORMÅL

Kommissionen foreslår at ændre tre direktiver med henblik på at pålægge montering af sikkerhedsseler i andre køretøjer end personbiler<sup>1</sup>.

I øjeblikket er det kun personbiler<sup>2</sup>, 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 1977<sup>3</sup>, senest ændret ved Kommissionens direktiv 2000/3/EF<sup>4</sup>, om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger i motordrevne køretøjer.
- Rådets direktiv 76/115/EØF af 18. december 1975<sup>5</sup>, senest ændret ved Kommissionens direktiv 96/38/EØF<sup>6</sup>, om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedsseler forankring i motordrevne køretøjer.
- Rådets direktiv 74/408/EØF af 22. juli 1974<sup>7</sup>, senest ændret ved Kommissionens direktiv 96/37/EF<sup>8</sup>, for så vidt angår motorkøretøjers sæder, deres forankringer samt nakkestøtter.

Disse direktiver indeholder allerede de nødvendige tekniske forskrifter, der gør det muligt for fabrikanterne at opfylde alle de relevante bestemmelser med hensyn til montering. Indtil nu har disse direktiver ikke været obligatoriske for så vidt angår andre køretøjer end personbiler, og medlemsstaterne kan frit beslutte, om de skal indføres i deres nationale lovgivning.

Med henblik på obligatorisk montering af sikkerhedsseler i alle køretøjer foreslår Kommissionen, at de tre direktiver ændres samtidigt. Under hensyntagen til, at det endelige formål med den foreslåede foranstaltning er at forbedre trafikikkerheden, skal der etableres en fast sammenknytning mellem dem. De bør derfor 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,

---

<sup>1</sup> Nemlig: minibusser (klasse M<sub>2</sub>), busser (klasse M<sub>3</sub>), lette lastvogne (klasse N<sub>1</sub>), mellemtunge og tunge lastvogne (klasse N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>).

<sup>2</sup> Klasse M<sub>1</sub>.

<sup>3</sup> EFT L 220 af 29.8.1977, s. 95.

<sup>4</sup> EFT L 53 af 25.2.2000, s. 1.

<sup>5</sup> EFT L 24 af 30.1.1976, s. 6.

<sup>6</sup> EFT L 187 af 26.7.1996, s. 95.

<sup>7</sup> EFT L 221 af 12.8.1974, s. 1.

<sup>8</sup> EFT L 186 af 25.7.1996, s. 28.

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.

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 trafiksikkerheden er et vigtigt spørgsmål, der angår enhver borger i EU. I en betænkning fra 9. december 2002 anfører Europa-Parlamentet, at trafiksikkerheden bør være en toprioritet, og at der skal findes frem til foranstaltninger, der vil kunne reducere antallet af trafikdræbte og alvorligt tilskadekomne<sup>9</sup>.

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."*<sup>10</sup>

En af de foranstaltninger, som Kommissionen planlægger på denne baggrund, er udvidet brug af sikkerhedsseler, når disse er monteret i køretøjerne. Indtil nu er obligatorisk brug af fastholdelsesanordninger i henhold til Rådets direktiv 91/671/EØF<sup>11</sup> påbudt i lette køretøjer, hvis sådanne systemer er monteret. Dette berører for- og bagsæder i køretøjer i klasse M<sub>1</sub>, forsæder i køretøjer i klasse N<sub>1</sub> og visse køretøjer i klasse M<sub>2</sub>, 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.

---

<sup>9</sup> Endelig betænkning A5-0444/2002 af 9.12.2002, s.14.

<sup>10</sup> Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg, KOM(2001)370, s. 65 – [http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport/da/lb\\_da.html](http://europa.eu.int/comm/energy_transport/da/lb_da.html)

<sup>11</sup> EFT L 376 af 31.12.1991, s. 26.

Hvert år dræbes i gennemsnit 150 passagerer i turistbusser og minibusser og mere end 30 000 kvæstes<sup>12</sup> i trafikulykker i EU. De fleste af dødsfaldene sker, fordi passagererne kastes voldsomt rundt inde i køretøjet eller, hvad der er endnu alvorligere, kastes ud af køretøjet gennem de knuste ruder. Det er værd at bemærke, at de fleste turistbusser, der er involveret i en ulykke, ender med at lægge sig på siden.

En lang række undersøgelser har i tidens løb vist, at brugen af sikkerhedssele kan bidrage til en betydelig reduktion af trafikdræbte. I Sverige for eksempel, hvor 95 % af personerne i personbiler bruger sikkerhedssele, brugte halvdelen af alle trafikdræbte ikke sikkerhedssele på ulykkestidspunktet<sup>13</sup>. For så vidt angår turistbusser ville mange dødeligt kvæstede passagerer kunne have overlevet ulykker, hvis der havde været sikkerhedssele til rådighed, og hvis de havde brugt dem.

De seneste forbedringer med hensyn til personbilers sikkerhed har været med til at fremhæve det lavere sikkerhedsniveau i andre klasser af køretøjer. Især gælder det, at de fleste minibusser og turistbusser enten ikke har nogen fastholdelsesanordning monteret eller er udstyret med hofteseler, der kun yder begrænset sikkerhed. Tragiske ulykker har medført et øget krav på verdensplan for forbedringer af sikkerheden for personer i disse køretøjer.

Der er gennemført en række undersøgelser vedrørende beskyttelsen af personer i turistbusser og minibusser, hvor fordelene ved at bruge sikkerhedssele er beskrevet. Der findes dog kun få undersøgelser vedrørende erhvervskøretøjer. I almindelighed er det kun føreren, der befinder sig i kabinen, i modsætning til 60 passagerer i en turistbus. Det er rimeligt at forvente, at obligatorisk montering af sikkerhedssele vil være med til at beskytte føreren i tilfælde af en ulykke.

Fra 1998 har direktiv 70/156/EØF været obligatorisk for alle nye personbiler. Som følge heraf skal de opfylde en lang række obligatoriske krav, herunder montering af sikkerhedssele og/eller fastholdelsesanordninger for at opnå en EF-typegodkendelse af et køretøj.

Mens Kommissionen allerede er i gang med at foretage det nødvendige for at udvide EF-typegodkendelsen for køretøjer til at omfatte andre klasser af køretøjer end M<sub>1</sub>, vil det ikke være muligt at anvende den på erhvervskøretøjer på obligatorisk grundlag, herunder turistbusser, før 2007. Montering af sikkerhedssele og/eller fastholdelsesanordninger kan derfor kun pålægges tidligere gennem obligatorisk håndhævelse af særdirektiver på dette område.

#### **4. TEKNISKE ASPEKTER**

Nye personbiler skal være i overensstemmelse med Rådets direktiv 77/541/EØF, 76/115/EØF og 74/408/EØF, som er blandt de 56 særdirektiver, der er opført i bilag IV til direktiv 70/156/EØF.

Situationen med hensyn til andre køretøjer end personbiler er helt anderledes. I og med at der endnu ikke er gennemført en procedure for køretøjstypegodkendelse af

---

<sup>12</sup> ECBOS, Enhanced Coach and Bus Occupant Safety - <http://www.dsd.at/data/home.htm>

<sup>13</sup> Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg, KOM(2001)370, s. 69.

disse køretøjer, kan medlemsstaterne selv bestemme, om de vil anvende direktiv 77/541/EØF, 76/115/EØF og 74/408/EØF på nationalt plan.

Som allerede nævnt kan obligatorisk montering af sikkerhedsseler i disse klasser af køretøjer kun pålægges gennem ændring af disse tre direktiver.

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.

De fleste medlemsstater kræver allerede montering af sikkerhedsseler i minibusser og turistbusser<sup>14</sup>, som det fremgår af vedlagte tabel.

En overholdelse af direktiv 77/541/EØF ville kræve montering af mindst topunktsseler og energiabsorberende sæder på alle sæder i turistbusser på over 5 tons, trepunktsseler på alle sæder i minibusser på indtil 3,5 tons og enten trepunktsseler eller topunktsseler og energiabsorberende sæder i alle turistbusser på mellem 3,5 og 5 tons. I de sædearrangement, hvor passageren anses for at være udsat for en større risiko for kvæstelser (for eksempel et sæde med et fast bord foran), er trepunktsseler desuden obligatoriske.

Lette lastvogne på indtil 3,5 tons ligner i denne henseende personbiler meget. Den forreste række sæder skal derfor været monteret med trepunktsseler med retraktormekanisme, bortset fra den midterste sædeposition, som kan monteres med hoftesele, hvis der ikke er risiko for at midterpassagerens hoved kan komme i kontakt med forruden. Andre sædeplaceringer kan udstyres med topunktsseler.

I mellemtunge og tunge lastvogne må der monteres to- eller trepunktsseler.

Der skal skelnes mellem turistbusser og bybusser (herunder også mellembys rutebiler, der normalt anvender samme sædekonfiguration som bybusser). Moderne bybusser, dvs. busser med lavt gulv, er normalt konstruerede til stående passagerer med et begrænset antal sæder, der enten er klapsæder, som der ikke kræves sikkerhedsseler til, eller bagudvendte eller endda sidevendte sæder. For sådanne køretøjer er det passende ikke at kræve montering af sikkerhedsseler, men at lade medlemsstaterne bestemme deres individuelle politik, forudsat at sikkerhedsseler, hvis sådanne monteres, er i overensstemmelse med kravene i fællesskabslovgivningen.

Indtil nu har der ikke været krav om sikkerhedsseler for sidevendte sæder. Kommissionen benytter denne lejlighed til at vurdere muligheden for at gøre montering af sikkerhedsseler obligatorisk for sidevendte sæder. I forbindelse med

---

<sup>14</sup>

Klasse M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>.

drøftelserne vedrørende direktiv 2001/85/EF<sup>15</sup> om sikkerhed i busser iværksatte Kommissionen en undersøgelse for at finde ud af, hvilken type sikkerhedsseler, der kunne fastholde passagerne mest effektivt. De resultater, som konsulenten udarbejdede, førte til den konklusion, at det er bedst at forbyde sidevendte sæder i disse køretøjer, bortset fra i bybusser<sup>16</sup>.

Endelig er der med direktiv 2001/85/EF for nylig blevet indført bestemmelser for at give bevægelseshæmmede lettere adgang til busser. Nogle særlige anordninger, der ikke er i overensstemmelse med de nuværende bestemmelser i direktiv 77/541/EØF, skal monteres for at fastholde disse mennesker. Det er derfor nødvendigt, at medlemsstaterne kan fortsætte med at tillade sådanne anordninger på nationalt plan, således som det tidligere var tilfældet.

## **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 disse 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 forslagene.

Ved udarbejdelsen af forslagene har Kommissionen taget hensyn til de undersøgelser, som konsulenten har gennemført vedrørende placering af sæder i længderetningen i busser, hvori det konkluderes, at *"sæder i længderetningen ikke bør tillades i de kategorier af køretøjer, hvor der ikke tillades stående passagerer, men bør tillades i de kategorier af køretøjer, hvor der tillades stående passagerer, med forbehold af visse konstruktionsmæssige overvejelser og under hensyntagen til køretøjets anvendelse, f.eks. lokalbus, bybus osv."*<sup>17</sup>

Disse konklusioner er ikke blevet anfægtet af medlemsstaterne.

---

<sup>15</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/85/EF af 20. november 2001 (EFT L 42 af 13.2.2002, s. 1).

<sup>16</sup> Safety Consideration of Longitudinal Seating Arrangements in Buses and Coaches - Results of an investigation research conducted by Cranfield Impact Centre (July 2001) – <http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/index.htm>.

<sup>17</sup> Safety Consideration of Longitudinal Seating Arrangements in Buses and Coaches, Executive Summary, s. 4.

## **6.2. De ikke-statslige organisationers holdning**

Der ikke afgivet negative udtalelser af repræsentanterne for de ikke-statslige organisationer. Den internationale vejtransportorganisation (IRU) beklager imidlertid forbudet mod sidevendte sæder i turistbusser, fordi det vil betyde at "hyggekedgene" forsvinder fra luksusbusserne.

## **6.3. Industriens holdning**

For så vidt som de tekniske bestemmelser vedrørende montering af sikkerhedsseler i alle klasser af køretøjer allerede indgår i direktiv 77/541/EØF, 76/115/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. Den anmoder også om, at der gives mulighed for at dispensere fra nogle af bestemmelserne i disse direktiver, når der er tale om fremstilling af køretøjer i små serier.

## **7. FORSLAGETS INDHOLD**

Forslaget indeholder to hovedartikler.

### **7.1. Artikel 1: Ændring af direktiv 77/541/EØF**

I artikel 1 defineres køretøjer i klasse M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>, idet der tages hensyn til direktiv 2001/85/EF om busser. Denne fremgangsmåde giver en passende mulighed for at skelne mellem bybusser, mellemby rutebiler og turistbusser.

Der indføjes en ny artikel i direktiv 77/541/EØF for at give medlemsstaterne mulighed for at typegodkende sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger, som ikke kan opfylde kravene i direktiv 77/541/EØF som følge af deres særlige art. Et eksempel herpå kunne være en "særlig fastholdelsesanordning" beregnet til handicappede.

### **7.2. Artikel 2: Gennemførelse**

De foreslåede foranstaltninger finder anvendelse på nye køretøjer, der markedsføres. Det foreslås, at de først finder anvendelse på nye typer af køretøjer og derefter på allerede eksisterende typer i overensstemmelse med almindelig anerkendt typegodkendelsespraksis, som følger:

- 1. juli 2004: den dato fra hvilken nye typer af køretøjer i de berørte klasser skal opfylde bestemmelserne i de tre direktiver
- 1. januar 2006: den dato fra hvilken alle nye køretøjer tilhørende allerede eksisterende typer skal opfylde bestemmelserne i de tre direktiver.

## 8. ØKONOMISKE ASPEKTER: COSTBENEFITANALYSE

### 8.1. Generelt

Det er ikke let nøjagtigt at bestemme, hvilke økonomiske omkostninger de foranstaltninger, der er fastlagt i de foreslåede ændringer af direktiv 77/541/EØF, 76/115/EØF og 74/408/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 turistbusser kun er det, hvis montering af sådanne kræves i henhold til national lovgivning.

De foreslåede foranstaltninger vil især være gavnlige, når de anvendes i disse busser, der er konstrueret til at transportere indtil 60 siddende passagerer, afhængig af køretøjets dimensioner<sup>18</sup>.

Tilgængelige data fra ulykkesundersøgelser viser, at antallet af dræbte i ulykker med turistbusser er størst i de to følgende typer af ulykker:

- når køretøjet er involveret i en frontalkollision
- når køretøjet vælter om på siden som følge af styresvigt.

Det er vigtigt, at passagererne beskyttes effektivt i begge tilfælde. 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. Den kinetiske energi øges i dette tilfælde med næsten 50 %.

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.

---

<sup>18</sup> Fra 50 passagerer i en bus på 12 m indtil 70 passagerer for en bus på 13,60 m.



## 8.2. Situationen med hensyn til registrering af erhvervskøretøjer i EU i år 2000<sup>19</sup>

Den europæiske industri er en stor leverandør af erhvervskøretøjer. Som følge af den vedvarende gunstige økonomiske situation i EU er efterspørgslen efter disse køretøjer meget stor, og der er ingen tegn på stagnering. De fleste af de registrerede køretøjer er fremstillet i EU.

Efterspørgslen efter erhvervskøretøjer måles korrekt i form af registreringstallene fra medlemsstaterne.

I år 2000 blev der registreret 2 515 003 nye erhvervskøretøjer<sup>20</sup>, der fordeler sig som følger:

- 263 151 nye tunge erhvervskøretøjer på over 16 tons
- 391 756 nye mellem tunge erhvervskøretøjer (fra 3,5 tons til 16 tons)
- 1 860 096 nye lette erhvervskøretøjer (indtil 3,5 tons).

Fremstilling og registrering af turistbusser og busser/rutebiler nåede op på henholdsvis:

- 36 593 nye køretøjer
- 28 407 nye køretøjer

For så vidt angår de lande, hvor montering af sikkerhedsseler ikke er obligatorisk i henhold til national lovgivning, og hvis man antager, at efterspørgslen efter disse køretøjer i 2004 holder sig på niveauet for 2000, kan det skønnes, at næsten 3 500 nye turistbusser skal have sikkerhedsseler monteret.

Ved at sammenligne situationen med situationen i Tyskland i perioden 1989 - 2001, kan det groft anslås, at ca. 15 000 nye turistbusser vil blive taget i brug som erstatning for udrangerede turistbusser, som er blevet registreret, da montering af sikkerhedsseler endnu ikke var obligatorisk<sup>21</sup>.

## 8.3. Omkostningerne i forbindelse med montering af sikkerhedsseler i turistbusser

Som allerede anført vil montering af sikkerhedsseler i en moderne bus med "højt dæk" kræve et forstærket gulv og en forstærket overbygning. Disse forstærkninger er nødvendige for at sikre, at sædeforankringerne er stærke nok til at modstå de kræfter, der optræder ved en kollision.

Hvor det er nødvendigt at foretage konstruktionsmæssige ændringer, kan der forventes betydelige omkostninger, der anslås til 35 000 EUR pr. køretøj<sup>22</sup>, men hvor

---

<sup>19</sup> År 2000 er valgt som referenceår for denne vurdering, fordi det er det seneste år, for hvilket der findes en brugbar statistisk opdeling.

<sup>20</sup> Kilde: New commercial vehicles registrations - pressemeddelelse fra ACEA af 27. februar 2002.

<sup>21</sup> Disse tal vedrører de medlemsstater, hvor montering af sikkerhedsseler er påkrævet i henhold til national lovgivning.

<sup>22</sup> Tal leveret af det belgiske ministerium for kommunikation og infrastruktur.

det ikke er nødvendigt med konstruktionsmæssige ændringer, anslås omkostningerne til 1 800 EUR pr. køretøj<sup>23</sup>.

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.

Dette skal ses i forhold til 15,4 mio. EUR om året i forbindelse med 15 000 nye turistbusser til erstatning for udrangerede busser, som vil være omfattet af krav om montering af sikkerhedsseler i henhold til allerede gældende national lovgivning.

#### **8.4. Omkostningerne i forbindelse med montering af sikkerhedsseler i andre klasser af køretøjer**

Med hensyn til andre klasser af køretøjer ville det i gennemsnit være nødvendigt at montere tre sikkerhedsseler pr. køretøj. En trepunktssele med retraktor koster ca. 70 EUR og en topunktssele uden retraktor ca. 45 EUR. Det vil medføre en ekstra omkostning pr. køretøj på indtil 185 EUR.

#### **8.5. 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. EUR<sup>24</sup>, 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 sikkerhedssele. Indtil nu har det ikke været muligt at finde frem til realistiske undersøgelser vedrørende dette spørgsmål. Det er dog rimeligt at antage, at de foreslåede foranstaltninger vil medføre en betydelig reduktion af antallet og omfanget af passagerernes kvæstelser og sociale omkostninger.

### **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.

---

<sup>23</sup> Tal leveret af Irisbus, Italien.

<sup>24</sup> Kilde: Generaldirektoratet for Energi og Transport - Trafiksikkerhed: hovedopgaver i EU - Statusrapport og prioritering af foranstaltninger, KOM(2000)125 endelig.

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.

## Tillæg

### Montering af sikkerhedsseler i busser og turistbusser - oversigt over den aktuelle situation i EU<sup>25</sup>

Køretøjs- klasse		Medlemsstater														
		AUT	BEL	DAN	GER	GRE	ESP	FIN	FRA	IRL	IT	LUX	NED	POR	SWE	UK
M2 (1) Gruppe B		X (01/10/01) (01/10/99)	X (Beg. af 2003)	X (01/10/01) (01/10/99)	X (01/10/01) (01/10/99)	X(2) (.../.../80)	X (...)	X (01/10/01) (01/10/99)	X (01/10/01) (01/10/99)	X (01/01/92) -	X (01/10/01) (01/10/00)	-	X (01/10/01) (01/10/99)	X (01/10/01) (01/10/99)	X (01/01/04)	X (01/10/01)
M3	Grup- pe A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Grup- pe B	X (01/10/99)	X (Beg. af 2003)	X (01/10/99)	X (01/10/99)	-	-	X (01/10/99)	X (01/10/99)	-	X (01/10/00)	-	X(3) (01/10/99)	X (1.10.99)	X (01/01/04)	X (01/10/01)
	Grup- pe I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Grup- pe II	-	-	X (01/10/99)	-	-	-	X (01/10/99)	X(5) (01/10/99)	-	X(4) (01/10/00)	-	X(3) (01/10/99)	X (01/10/99)	X (01/01/04)	-
	Grup- pe III	X (01/10/99)	X (Beg. af 2003)	X (01/10/99)	X (01/10/99)	-	-	X (01/10/99)	X (01/10/99)	-	X (01/10/00)	-	X (01/10/99)	X (01/10/99)	X (01/01/04)	X (01/10/01)
<p>-: Valgfrit  X : Obligatorisk (gennemførelsesdato)  (1) Datoerne afhænger af køretøjets maksimale masse (første dato &lt; 3.5 t - anden dato &gt; 3.5 t)  (2) Siden 1980 for skolebusser for børn på indtil 12 år  (3) X bortset fra busser, der kan anses for at have et særligt område til stående passagerer  (4) X hvis køretøjet er klassificeret som "mellembys" i henhold til den italienske lovgivning  (5) X bortset fra busser, der anses for at være bybusser, og hvis anvendelse er begrænset til byområder.</p>																

<sup>25</sup>

Oplysninger indgivet af medlemsstaterne.

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om ændring af Rådets direktiv 77/541/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger 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 Kommissionen<sup>26</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>27</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>28</sup>,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251<sup>29</sup>, 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 færdselssikkerhedsåret<sup>30</sup> 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.

---

<sup>26</sup> EFT C [... ..] af [... ..], s. [...].

<sup>27</sup> EFT C [... ..] af [... ..], s. [...].

<sup>28</sup> EFT C [... ..] af [... ..], s. [...].

<sup>29</sup> EFT

<sup>30</sup> 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 dertil<sup>31</sup>, senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/116/EF<sup>32</sup>, 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 sikkerhedsseler og/eller fastholdelsesanordninger, der opfylder bestemmelserne i Rådets direktiv 77/541 af 28. juni 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger i motordrevne køretøjer<sup>33</sup>, senest ændret ved Kommissionens direktiv 2000/3/EF<sup>34</sup>.
- (5) Indtil Fællesskabets typegodkendelsessystem udvides til at omfatte alle klasser af køretøjer, bør monteringen af sikkerhedsseler og/eller fastholdelsesanordninger påkræves i køretøjer, der tilhører andre klasser end klasse M1, med henblik på at fremme færdselssikkerheden.
- (6) Direktiv 77/541/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) Siden ikrafttrædelsen af Kommissionens direktiv 96/36/EF af 17. juni 1996 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 77/541/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger i motorkøretøjer<sup>35</sup>, er der flere medlemsstater, der allerede har gjort bestemmelserne deri obligatoriske for andre klasser af køretøjer end klasse M1. Dette betyder, at fabrikanterne og leverandørerne har udviklet en passende teknologi.
- (8) 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<sup>36</sup>, indeholder bestemmelser om, hvorledes handicappede eller bevægelseshæmmede sikres lettere adgang til køretøjer til persontransport med mere end 8 sæder. Det er nødvendigt at give medlemsstaterne mulighed for at tillade montering af sikkerhedsseler og/eller fastholdelsesanordninger, som ikke er i overensstemmelse med de tekniske specifikationer i direktiv 77/541/EØF, men som er konstrueret specielt med henblik på at fastholde sådanne personer i sådanne køretøjer.
- (9) Direktiv 77/541/EØF bør ændres i overensstemmelse hermed.
- (10) 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

---

<sup>31</sup> EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1.

<sup>32</sup> EFT L 18, 21.1.2002, s. 1.

<sup>33</sup> EFT L 220 af 29.8.1977, s. 95.

<sup>34</sup> EFT L 53 af 25.2.2000, s. 1.

<sup>35</sup> EFT L 178 af 17.7.1996, s. 15.

<sup>36</sup> EFT L 42 af 13.2.2002, s. 1.

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 77/541/EØF**

I direktiv 77/541/EØF foretages følgende ændringer:

1. Følgende indsættes som artikel 2a:

*“Artikel 2a*

1. Medlemsstaterne kan i deres nationale lovgivning tillade montering af andre sikkerhedsseler eller fastholdelsesanordninger end dem, der er omfattet af dette direktiv, forudsat at de er beregnet til handicappede.
2. Medlemsstaterne kan også fritage fastholdelsesanordninger, der er konstrueret til at være i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag VII til direktiv 2001/85/EF, fra bestemmelserne i nærværende direktiv.
3. De sikkerhedsseler eller fastholdelsesanordninger, der er omfattet af stk. 1 og 2, skal konstrueres og fremstilles, så de yder mindst samme sikkerhedsniveau som de sikkerhedsseler eller fastholdelsesanordninger, der er omfattet af nærværende direktiv.”

2. I artikel 9 tilføjes følgende stk.:

”Køretøjer i klasse M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub> underopdeles i grupper som fastlagt i del 2 i bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/85/EF\*

---

\*EFT L 42 af 13.2.2002, s. 1.”

3. I bilag I foretages følgende ændringer:

- a) Fodnoten til punkt 3.1 slettes.
- b) Punkt 3.1.1 erstattes af følgende:

”3.1.1. Med undtagelse af klapsæder som defineret i punkt 1.9 i bilag I til direktiv 76/115/EØF og sæder, der kun er beregnet til brug, når køretøjet holder stille, skal sæder i køretøjer, der falder ind under klasse M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>, gruppe III eller B, og N, udstyres med sikkerhedsseler og/eller fastholdelsesanordninger, der er i overensstemmelse med kravene i dette direktiv.

Køretøjer i gruppe I, II eller A, der hører til i klasse M<sub>2</sub> eller M<sub>3</sub>, kan udstyres med sikkerhedsseler og/eller fastholdelsesanordninger, 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 montering af sikkerhedsseler og/eller fastholdelsesanordninger, som er i overensstemmelse med de krav, der er fastlagt i direktiv 77/541/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 montering af sikkerhedsseler og/eller fastholdelsesanordninger, som ikke er i overensstemmelse med de krav, der er fastlagt i direktiv 77/541/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 montering af sikkerhedsseler og/eller fastholdelsesanordninger, som ikke er i overensstemmelse med de krav, der er fastlagt i direktiv 77/541/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 retsforskrifter, 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*