

Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

► **B**

► **M1** RÅDETS DIREKTIV

af 16. december 1991

om obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler og barnefastholdelsesanordninger i køretøjer

(91/671/EØF) ◀

(EFT L 373 af 31.12.1991, s. 26)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
► <b><u>M1</u></b>	Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/20/EF af 8. april 2003	L 115	63	9.5.2003
► <b><u>M2</u></b>	Kommissionens gennemførelsesdirektiv 2014/37/EU af 27. februar 2014	L 59	32	28.2.2014

▼ B▼ M1

## RÅDETS DIREKTIV

af 16. december 1991

om obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler og barnefastholdelsesanordninger i køretøjer

(91/671/EØF)

▼ B

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen <sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet <sup>(2)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(3)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

De eksisterende lovbestemmelser vedrørende obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler udviser betydelige forskelle fra medlemsstat til medlemsstat, og de bør derfor harmoniseres;

den obligatoriske anvendelse af sikkerhedsseler i køretøjer på under 3,5 tons bør harmoniseres, således at føreres og passagerers sikkerhed under kørslen øges;

direktiv 76/115/EØF <sup>(4)</sup> og 77/541/EØF <sup>(5)</sup> omhandler de tekniske krav til sikkerhedsseler i motordrevne køretøjer, men ikke deres anvendelse;

ved resolution af 19. december 1984 <sup>(6)</sup> forpligtede Rådet og repræsentanterne for regeringerne for De Europæiske Fællesskabers medlemsstater, forsamlet i Rådet, sig til at sørge for, at forslag vedrørende færdselssikkerhed vedtages hurtigt, og opfordrede Kommissionen til at forelægge forslag herom;

i Europa-Parlamentets beslutninger vedrørende færdselssikkerhedsområdet <sup>(7)</sup>, opfordres der til, at anvendelse af sikkerhedsseler for samtlige passagerer, herunder også børn, på alle pladser i personkøretøjer (undtagen i offentlige transportmidler) og ved kørsel på alle veje gøres obligatorisk;

<sup>(1)</sup> EFT nr. C 298 af 23. 11. 1988, s. 8, og EFT nr. C 308 af 8. 12. 1990, s. 11.

<sup>(2)</sup> EFT nr. C 96 af 17. 4. 1989, s. 220, og EFT nr. C 240 af 16. 9. 1991, s. 74.

<sup>(3)</sup> EFT nr. C 159 af 26. 6. 1989, s. 52, og EFT nr. C 159 af 17. 6. 1991, s. 56.

<sup>(4)</sup> Rådets direktiv 76/115/EØF af 18. december 1975 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedsselers forankring i motordrevne køretøjer (EFT nr. L 24 af 30. 1. 1976, s. 6), senest ændret ved direktiv 90/629/EØF (EFT nr. L 341 af 6. 12. 1990, s. 14).

<sup>(5)</sup> Rådets direktiv 77/541/EØF af 28. juni 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger i motordrevne køretøjer (EFT nr. L 220 af 29. 8. 1977, s. 95), senest ændret ved direktiv 90/628/EØF (EFT nr. L 341 af 6. 12. 1990, s. 1).

<sup>(6)</sup> EFT nr. C 341 af 21. 12. 1984, s. 1.

<sup>(7)</sup> EFT nr. C 104 af 16. 4. 1984, s. 38, og EFT nr. C 68 af 24. 3. 1986, s. 35.

**▼B**

det bør gøres obligatorisk at anvende fastholdelsesanordninger for børn på sæder, der er forsynet med sikkerhedssele;

indtil der er vedtaget harmoniserede fællesskabsnormer for fastholdelsesanordninger for børn, skal de normer, der er i overensstemmelse med medlemsstaternes nationale forskrifter, anerkendes af alle de øvrige medlemsstater;

undersøgelser viser endvidere, at bagsædepassagerer er næsten lige så udsat som personer på forsæderne, såfremt der ikke anvendes sikkerhedssele, samt at bagsædepassagerer, der ikke anvender sikkerhedssele, påfører personer på forsæderne en øget risiko for at pådrage sig kvæstelser i tilfælde af en ulykke; antallet af dødsfald og tilskadekomne vil således kunne nedbringes yderligere, såfremt anvendelse af sikkerhedsseler på bagsæderne gøres obligatorisk;

fristen for iværksættelse af de i dette direktiv omhandlede foranstaltninger bør levne tilstrækkelig tid til gennemførelsen af disse, især for de medlemsstaters vedkommende, hvor der endnu ikke findes bestemmelser på dette område —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

**▼M1***Artikel 1*

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

2. I dette direktiv forstås ved:

— definitioner af sikkerhedsanordninger, herunder sikkerhedsseler og barnefastholdelsesanordninger for køretøjer i klasse M1 og N1, og disses komponenter, de definitioner, der er angivet i bilag I til direktiv 77/541/EØF <sup>(2)</sup>

— »bagudvendende«: den modsatte retning af køretøjets normale kørselsretning.

3. Barnefastholdelsesanordninger inddeles i fem vægtgrupper:

- a) Gruppe 0 for børn med en vægt under 10 kg
- b) Gruppe 0+ for børn med en vægt under 13 kg
- c) Gruppe I for børn med en vægt fra 9 kg til 18 kg
- d) Gruppe II for børn med en vægt fra 15 kg til 25 kg
- e) Gruppe III for børn med en vægt fra 22 kg til 36 kg.

<sup>(1)</sup> Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1). Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2001/116/EF (EFT L 18 af 21.1.2002, s. 1).

<sup>(2)</sup> Rådets direktiv 77/541/EØF af 28. juni 1977 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om sikkerhedsseler og fastholdelsesanordninger i motordrevne køretøjer (EFT L 220 af 29.8.1977, s. 95). Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2000/3/EF (EFT L 53 af 25.2.2000, s. 1).

**▼M1**

4. Barnefastholdelsesordninger inddeles i to klasser:
- a) En integreret klasse, der består af en kombination af gjorde eller fleksible komponenter med lukkebeslag, justerordning, fastgørelsesordninger og, i nogle tilfælde, en supplerende stol og/eller et kollisionsværn, som kan fastgøres ved hjælp af den eller de til systemet hørende gjort eller gjorde.
- b) En ikke integreret klasse, som kan bestå af en partiel fastholdelsesordning, som, når den anvendes sammen med en voksensele, der føres rundt om barnets krop, eller når den tilbageholder den ordning, hvori barnet er anbragt, udgør et komplet barnefastholdelsesordning.

*Artikel 2*

1. Køretøjer i klasse M1, N1, N2 og N3:
- a) ► **M2** i) For køretøjer i klasse M1, N1, N2 og N3 kræver medlemsstaterne, at alle personer i køretøjer, der kører på vejene, anvender de monterede sikkerhedsordninger.

Børn med en legemshøjde på under 150 cm, der befordres i køretøjer i klasse M1, N1, N2 og N3, som er udstyret med sikkerhedsseler, skal fastholdes af en barnefastholdelsesordning, som enten er af integreret klasse eller af ikke integreret klasse, jf. artikel 1, stk. 4, litra a) og b), og som er tilpasset barnets fysiske træk i overensstemmelse med:

- den i artikel 1, stk. 3, omhandlede klassificering af barnefastholdelsesordninger, der er godkendt i overensstemmelse med litra c), nr. i), i dette stykke.
- størrelsen og den maksimale vægt, som barnefastholdelsesordningen efter angivelse fra fabrikanten er beregnet til for barnefastholdelsesordninger, der er godkendt i overensstemmelse med litra c), nr. ii), i dette stykke.

I køretøjer i klasse M1, N1, N2 og N3, som ikke er udstyret med sikkerhedsseler:

- må børn under tre år ikke befordres
- skal børn på tre år eller derover og med en legemshøjde på under 150 cm med forbehold af nr. ii) placeres på et andet sæde end forsædet. ◀

- ii) Medlemsstaterne kan på deres område tillade, at børn med en legemshøjde på under 150 cm og på mindst 135 cm fastholdes af en voksensikkerhedssele. Disse højdegrænser skal behandles på ny i henhold til proceduren i artikel 7b, stk. 2.
- iii) Medlemsstaterne kan dog på deres område tillade, at de børn, som er omhandlet i nr. i) og ii), ikke fastholdes af en barnefastholdelsesordning, når de befordres i hyrevogne. Endvidere skal disse børn, når de befordres i hyrevogne uden fastholdelsesordninger, placeres på et andet sæde end et forsæde.

**▼ M1**

- b) Børn i en bagudvendende sikkerhedsstol må ikke befordres på et sæde med frontairbag i passagersiden, medmindre airbaggen er deaktiveret, herunder i de tilfælde hvor airbaggen deaktiveres automatisk på tilstrækkelig måde.

**▼ M2**

- c) Hvis der anvendes en barnefastholdelsesanordning, skal den være godkendt i henhold til standarden i:

- i) FN/ECE-regulativ 44/03 eller direktiv 77/541/EØF eller
- ii) FN/ECE-regulativ 129

eller enhver senere tilpasning af nævnte regulativ eller direktiv.

Barnefastholdelsesanordningen monteres i overensstemmelse med de monteringsoplysninger (fx instruktionsmanual, folder eller elektronisk publikation), som fabrikanten af barnefastholdelsesanordningen stiller til rådighed, hvori det angives, på hvilken måde og i hvilke køretøjer det er sikkert at anvende anordningen.

**▼ M1**

- d) Indtil den 9. maj 2008 kan medlemsstaterne tillade anvendelse af barnefastholdelsesanordninger, der er godkendt efter de nationale standarder, der gælder i medlemsstaten på tidspunktet for ibrugtagning af anordningen, eller efter nationale standarder svarende til FN/ECE-regulativ 44.03 eller direktiv 77/541/EØF.

2. Køretøjer i klasse M2 og M3:

- a) For køretøjer i klasse M2 og M3 kræver medlemsstaterne, at alle personer på tre år og derover i køretøjer, der kører på vejene, anvender de monterede sikkerhedsanordninger, når de sidder ned.

Barnefastholdelsesanordninger godkendes i overensstemmelse med litra c) og d).

- b) Passagerer i køretøjer i klasse M2 og M3 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 ledsageren eller den person, der er udpeget som gruppeleder
- audiovisuelt (f.eks. video)
- med tavler og/eller piktogrammer, som er udformet af medlemsstaterne i overensstemmelse med EF-modellen i bilaget, og som er anbragt synligt ved alle siddepladser.

**▼ B**

*Artikel 3*

Bestemmelserne i dette direktiv finder ligeledes anvendelse på førere og passagerer i køretøjer, der er indregistreret i tredjelande, når disse kører i Fællesskabet.

**▼ M1**

**▼B***Artikel 5*

Fra forpligtelserne i artikel 2 undtages personer, der ved en lægeattest, som er udstedt af de kompetente myndigheder, af alvorlige lægelige årsager er fritaget for pligten til at anvende sikkerhedssele. Lægeattester, der er udstedt af en medlemsstats kompetente myndigheder, er også gyldige i de øvrige medlemsstater; gyldighedsperioden skal være anført i lægeattesten, som på forlangende skal forevises en person, der er bemyndiget til at kontrollere denne i overensstemmelse med de enkelte medlemsstaters gældende bestemmelser herom. Den skal bære følgende symbol:

**▼M1***Artikel 6*

Medlemsstaterne kan, for så vidt angår befordring på deres eget område, med Kommissionens godkendelse indrømme andre fritagelser end de i artikel 5 omhandlede med henblik på:

- at tage hensyn til særlige fysiske forhold eller særlige omstændigheder i et begrænset tidsrum
- at gøre det muligt at udøve visse erhvervmæssige funktioner på en effektiv måde
- at sikre, at aktiviteter i forbindelse med håndhævelse af lov og orden, sikkerhed og nødstilfælde kan fungere bedst muligt
- når bagsædet i køretøjer i klasse M1 og N1 er udstyret med to barnefastholdelsesanordninger, og manglende plads ikke gør det muligt at udstyre det med en tredje anordning, at tillade, at et tredje barn på tre år eller derover og med en legemshøjde på under 150 cm, fastholdes af en voksensele
- at tillade, at børn på tre år eller derover, der befordres på et andet sæde end forsædet i køretøjer i klasse M1 og N1, fastholdes af en voksensikkerhedssele, når der er tale om lejlighedsvis befordring over korte afstande, og der ikke forefindes nogen eller et tilstrækkeligt antal barnefastholdelsesanordninger i det pågældende køretøj
- at tage hensyn til de særlige kørselsforhold for køretøjer i klasse M2 og M3, der er beregnet til lokal befordring i byområder eller tæt bebyggede områder eller i hvilke ståpladser er tilladt.

*Artikel 6a*

Medlemsstaterne kan med Kommissionens godkendelse give andre midlertidige fritagelser end fritagelserne i artikel 5 og 6 med henblik på at tillade, at der under overholdelse af medlemsstaternes egne forskrifter og i forbindelse med lokal transport, navnlig skoletransport, i køretøjer i klasse M2 og M3, transporteres et antal siddende børn, der er større end antallet af siddepladser udstyret med sikkerhedssele.

**▼ M1**

Varigheden af disse fritagelser, som fastsættes af den enkelte medlemsstat, må ikke overskride fem år regnet fra den 9. maj 2003.

*Artikel 6b*

Medlemsstaterne kan, for så vidt angår befordring på deres eget område, give andre midlertidige fritagelser end de i artikel 5 og 6 omhandlede for under overholdelse af deres egne forskrifter at tillade befordring på andre sæder end forsædet i køretøjer i klasse M1 og N1 af et antal personer, der er større end antallet af disponible siddepladser med sikkerhedssele eller fastholdelsesanordning.

Varigheden af disse fritagelser, som fastsættes af den enkelte medlemsstat, må ikke overskride seks år regnet fra den 9. maj 2003.

**▼ B***Artikel 7*

Kommissionen forelægger inden den 1. august 1994 en rapport om anvendelsen af dette direktiv, blandt andet med henblik på en vurdering af, om det er hensigtsmæssigt at udbygge foranstaltningerne for at opnå større sikkerhed, og om der er behov for yderligere harmonisering. Rapporten ledsages i givet fald af forslag. Rådet træffer hurtigst muligt med kvalificeret flertal afgørelse om disse forslag.

**▼ M1***Artikel 7a*

1. For at tage hensyn til den tekniske udvikling kan artikel 2 og 6 i dette direktiv tilpasses efter proceduren i artikel 7b, stk. 2.

2. Kommissionen fortsætter med at gennemføre undersøgelser vedrørende de mest hensigtsmæssige sikkerhedsanordninger med det formål at forbedre beskyttelsen af alle passagerer mod alle former for ulykker og forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om resultaterne af disse undersøgelser samt om anvendelsen af dette direktiv, navnlig de fritagelser, der er givet af medlemsstaterne i medfør af artikel 6, med henblik på at vurdere muligheden for at styrke de foranstaltninger, der tager sigte på større sikkerhed, og behovet for en øget harmonisering. Kommissionen vil på grundlag af denne rapport i givet fald fremsætte hensigtsmæssige forslag.

*Artikel 7b*

1. Kommissionen bistås af et udvalg.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF <sup>(1)</sup>, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

<sup>(1)</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

**▼B***Artikel 8*

1. Medlemsstaterne sætter, efter samråd med Kommissionen, de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 1. januar 1993. De underretter straks Kommissionen herom.
2. Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.
3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

*Artikel 9*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.



▼ M1

*BILAG*

**EF-MODEL TIL PIKTOGRAM ANBRAGT SYNLIGT VED ALLE  
SIDDEPLADSER MED SIKKERHEDSSELE I KØRETØJER I KLASSE  
M2 OG M3 OMFATTET AF DIREKTIV 91/671/EF**

(Farve: hvid person på blå bund)

