

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(90) 524 endg.

Brüssel, den 14. November 1990

Änderung des Vorschlags für eine RICHTLINIE DES RATES

**zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten
über die Gurtanlagepflicht in Kraftfahrzeugen mit
einem Gewicht von weniger als 3,5 Tonnen**

**(Gemäß Artikel 149 Absatz 3 des EWG-Vertrages
von der Kommission vorgelegt)**

BEGRÜNDUNG

Betrifft: Änderung des Vorschlags für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Gurtanlagepflicht in Kraftfahrzeugen mit einem Gewicht von weniger als 3,5 Tonnen dahingehend, daß auch durch Kinder Rückhaltesysteme gesichert werden müssen

Hintergrund:

In einer Entschließung des Parlaments vom 13. März 1984⁽¹⁾ zur Einführung eines Programms gemeinschaftlicher Maßnahmen zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit wurde die Gemeinschaft aufgefordert, alle Anstrengungen zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit zu unternehmen. Zu den Maßnahmen, denen unverzüglich Priorität eingeräumt werden sollte, zählte die Einführung der Gurtanlagepflicht auf allen öffentlichen Straßen, d.h. sowohl auf Landstraßen als auch im Stadtverkehr. In einer weiteren Entschließung vom 18. Februar 1986⁽²⁾ forderte das Parlament nachdrücklich, daß die vorgeschriebene Benutzung von Sicherheitsgurten, außer in Fahrzeugen der öffentlichen Verkehrsbetriebe, für alle Insassen, auch für Kleinkinder, gelten sollte.

In ihrem Entwurf einer Entschließung zur Durchführung eines Gemeinschaftlichen Programms auf dem Gebiet der Sicherheit im Straßenverkehr, der dem Rat am 20. März 1984⁽³⁾ vorgelegt wurde, empfahl die Kommission eine Reihe von Maßnahmen, die in diesem Zusammenhang ergriffen werden sollten; dazu gehörte u.a. die Gurtanlagepflicht auf den Vorder- und Rücksitzen. In seiner Entschließung vom 19. Dezember 1984⁽⁴⁾ befürwortete der Rat die Initiative der Kommission, bestätigte die Notwendigkeit, Gemeinschaftsmaßnahmen im Bereich der Sicherheit im Straßenverkehr zu treffen, forderte die Kommission auf, dem Rat Vorschläge zu unterbreiten, und verpflichtete sich, so vorzugehen, daß Vorschläge auf dem Gebiet der Sicherheit im Straßenverkehr rasch angenommen werden können. Darüber hinaus nahm der Rat davon Kenntnis, daß in dem Entwurf der Kommission konkrete Maßnahmen vorgeschlagen werden, zu denen u.a. das Anlegen von Sicherheitsgurten gehört.

Das Ergebnis dieser Initiativen war der Richtlinienvorschlag KOM(88) 544⁽⁵⁾.

(1) ABl. Nr. C 104 vom 16. 4.1984, S. 38.

(2) ABl. Nr. C 68 vom 24. 3.1986, S. 35.

(3) ABl. Nr. C 95 vom 6. 4.1984, S. 2.

(4) ABl. Nr. C 341 vom 21.12.1984, S. 1.

(5) ABl. Nr. C 298 vom 23.11.1988, S. 8.

Nach Artikel 7 des Vorschlags sind Kinder unter 12 Jahren von der Pflicht zur Benutzung von Sicherheitsgurten und Rückhaltesystemen ausgenommen, denn die Kommission hielt "es für erforderlich, eine Untersuchung über die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der Kinderhaltesysteme durchzuführen, bevor hierzu Rechtsvorschriften der Gemeinschaft vorgeschlagen werden". In den Erwägungsgründen des Vorschlags heißt es: "Die technischen Anforderungen an Kinderrückhaltesysteme werden noch von der Kommission erörtert und untersucht und können daher erst in einer späteren Änderung dieser Richtlinie berücksichtigt werden." Die Kommission verpflichtete sich, dem Rat vor dem 1. Januar 1991 den Vorschlag für eine Richtlinie für spezielle Rückhaltesysteme für Kinder unter 12 Jahren vorzulegen.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß gaben ihre Stellungnahme zu diesem Vorschlag am 17. März⁽⁶⁾ und 27. April 1989⁽⁷⁾ ab.

Das Europäische Parlament forderte die Kommission auf, baldmöglichst neue Vorschläge über die Gurtanlegepflicht für Kinder unter 12 Jahren zu unterbreiten.

Nach Ansicht des WSA "sind bereits in ausreichendem Maße Sicherungssysteme auf dem Markt, die speziell für das Angurten kleinerer Kinder (von unter 12 Jahren) konzipiert sind, so daß die rasche Verabschiedung einer Richtlinie auch für diese Gruppe von Fahrzeuginsassen gerechtfertigt wäre."

Kinderrückhaltesysteme

Kinder können Erwachsenen-Sicherheitsgurte nicht ohne eine Zusatzvorrichtung benutzen. Deshalb wurden spezielle Rückhaltesysteme für Kinder entwickelt. Kleine Kinder werden in den meisten Ländern mit dem Rücken zur Fahrtrichtung im Auto untergebracht, weil dadurch bei einem Frontalzusammenstoß die Belastung auf den Rücken des Kindes verteilt und somit die Belastung für den Nacken verringert wird. Größere Kinder sitzen meist in nach vorn gerichteten Systemen mit eigenen Gurten oder werden durch den Erwachsenen-Sicherheitsgurt mit geänderter Geometrie geschützt.

Rückhaltesysteme für Kinder haben sich als äußerst wirkungsvoll erwiesen. Durch rückwärts gerichtete Systeme für kleinere Kinder (Säuglinge und Kinder bis zu einem Alter von 2 oder 3 Jahren) wird das Verletzungsrisiko um etwa 90 % vermindert; vorwärts gerichtete Systeme für größere Kinder senken die Zahl der Verletzungen um 60 %.

Dieser hohe Wirkungsgrad wird jedoch nur erreicht, wenn die Systeme sachgemäß benutzt werden.

Auf dem Markt wird heute eine ganze Anzahl verschiedener Typen von Rückhaltesystemen für Kinder angeboten:

(6) Stellungnahme des Europäischen Parlaments: ABl. Nr. C 96 vom 17.4.1989, S. 220.

(7) Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses: ABl. Nr. C 159 vom 26.6.1989, S. 52.

1. Nach hinten gerichtete Kindersitze für Säuglinge, bei denen das Armaturenbrett nicht in das Rückhaltesystem einbezogen wird. Der Sitz wird mit Hilfe des Erwachsenen-Sicherheitsgurts verankert und kann sowohl auf dem Vorder- als auch auf dem Rücksitz installiert werden.
2. Nach hinten gerichtete Kindersitze für Kinder zwischen 9 Monaten und 2 - 3 Jahren, die vorwiegend auf dem Vordersitz montiert werden und das Armaturenbrett einbeziehen.
3. Nach vorn gerichtete Zusatzkissen, die das Kind mit Hilfe des Erwachsenen-Gurtes sichern; das Kissen wird im Auto verankert, der Sicherheitsgurt durch Haken geführt. Dieses Kissen wird für Kinder von bis zu etwa 10 Jahren empfohlen, die für die nach hinten gerichteten Kindersitze zu groß geworden sind.
4. Nach vorn gerichtete Zusatzsitze in Form eines Kissens mit Rückenlehne und Kopfstütze.
5. Nach vorn gerichtete Kindersitze für kleinere Kinder von neun Monaten bis vier Jahren.
6. Spezielle Sicherheitsgurte für Kinder (Hosenträgergurte - obwohl teilweise die Ansicht vertreten wird, daß der Dreipunktgurt im allgemeinen sicherer ist als ein Hosenträgergurt).

Normen für Kinderrückhaltesysteme

Die in Europa am häufigsten für Kinderrückhaltesysteme angewandte Norm ist die ECE-Regelung Nr. 44 - "Einheitliche Vorschriften für die Genehmigung der Rückhaltesysteme für Kinder in Kraftfahrzeugen"; sie umfaßt alle Typen von Rückhaltesystemen. Die Regelung hat sich bewährt und zu einer beträchtlichen Qualitätssteigerung der Erzeugnisse geführt, die in Europa benutzt werden. Eine Richtlinie der Gemeinschaft soll auf der ECE-Regelung Nr. 44 in ihrer überarbeiteten Fassung aufbauen; die geplanten Änderungen sollen die Regelung besser an moderne Rückhaltesysteme für Personenkraftwagen anpassen.

Bis jetzt wurden etwa 200 verschiedene Typen von Rückhaltesystemen nach der ECE-Regelung Nr. 44 genehmigt.

Gegenstand der Änderung

Angesichts der Fortschritte, die in den Mitgliedstaaten bei der Festlegung einzelstaatlicher Vorschriften für die Genehmigung von Kinderrückhaltesystemen erzielt wurden, kann jetzt der ursprüngliche Vorschlag (KOM(88) 544) dahingehend erweitert werden, daß Kinder und für sie konzipierte Rückhaltesysteme eingeschlossen sind.

Nach dieser Änderung wird die Benutzung von Kinderrückhaltesystemen gesetzlich vorgeschrieben, ohne daß jedoch die Beförderung von Kindern in Pkw, in denen geeignete Rückhaltesysteme fehlen, ausgeschlossen wird. Allerdings wird festgelegt, daß Kinder jeden Alters auf dem Beifahrersitz befördert werden können, wenn sie durch ein ihrem Alter und ihrer Größe entsprechendes System geschützt werden, wodurch die Ausstattung mit geeigneten Rückhaltesystemen gefördert wird.

Kinder, die auf den nach vorn gerichteten Rücksitzen befördert werden, sollten durch ein geeignetes Rückhaltesystem geschützt werden, wenn das Kraftfahrzeug damit ausgestattet ist. Kinderrückhaltesysteme werden bis zum Inkrafttreten einer Richtlinie über harmonisierte Gemeinschaftsnormen nach den technischen Normen der einzelnen Mitgliedstaaten genehmigt.

**Änderung des Vorschlags für eine
RICHTLINIE DES RATES
zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten
über die Gurtanlagepflicht in Kraftfahrzeugen mit einem
Gewicht von weniger als 3,5 Tonnen**

Der Vorschlag der Kommission vom 26. Oktober 1988, Dokument KOM(88) 554 (5)⁽¹⁾, wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 sollte dahingehend erweitert werden, daß auch Kinder durch Rückhaltesysteme gesichert werden müssen:

"Artikel 2:

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß der Fahrer und die Fahrzeuginsassen auf den Vordersitzen von im Straßenverkehr eingesetzten Kraftfahrzeugen der Klasse M1 mit Erstzulassung ab dem 1. März 1979 genehmigte Sicherheitsgurte benutzen oder durch ein genehmigtes Haltesystem gesichert werden. Kinder ab 12 Jahren können den genehmigten Erwachsenen-Sicherheitsgurt benutzen. Jüngere Kinder können auf dem Beifahrersitz befördert werden, wenn sie durch ein unabhängig von oder zusätzlich zum Erwachsenensicherheitsgurt angebrachtes System, das dem Alter und Gewicht des Kindes entspricht, gesichert werden. Über die Eignung eines solchen Systems entscheiden die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten; eine entsprechende Genehmigung ist auch in einem anderen Mitgliedstaat gültig.
2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß spätestens ab 1. Januar 1993 Fahrzeuginsassen ab 12 Jahren, die auf den nach vorn gerichteten Rücksitzen von im Straßenverkehr eingesetzten Kraftfahrzeugen der Klasse M1 mit Erstzulassung ab dem 1. Januar 1990 befördert werden, genehmigte Sicherheitsgurte benutzen oder durch ein genehmigtes Haltesystem gesichert werden.

(1) ABl. Nr. C 298 vom 23.11.1988, S. 8

3. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß spätestens ab 1. Juni 1991 alle Kinder bis zum Alter von 12 Jahren, die auf den nach vorn gerichteten Rücksitzen von im Straßenverkehr eingesetzten Kraftfahrzeugen der Klasse M1 befördert werden, unabhängig vom Zulassungsdatum des Fahrzeugs vorhandene Rückhaltesysteme benutzen müssen. Der genehmigte Sicherheitsgurt oder das genehmigte System gemäß Artikel 2 Absatz 2 ist für Kinder ab 4 Jahren zulässig. Jüngere Kinder sollten durch ein getrennt vom und zusätzlich zum Erwachsenen-Sicherheitsgurt angebrachtes System, das dem Alter und Gewicht des Kindes entspricht, gesichert werden. Über die Eignung eines solchen Systems entscheiden die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten; eine entsprechende Genehmigung ist auch in einem anderen Mitgliedstaat gültig."
2. Artikel 3 sollte dahingehend erweitert werden, daß auch Kinder durch Rückhaltesysteme gesichert werden müssen.

"Artikel 3

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß spätestens ab 1. Januar 1993 der Fahrer und die Fahrzeuginsassen auf den Vordersitzen von im Straßenverkehr eingesetzten Kraftfahrzeugen der Klassen M2 und N1 mit Erstzulassung ab 1. Oktober 1991 genehmigte Sicherheitsgurte benutzen oder durch ein genehmigtes Haltssystem gesichert werden.

Kinder ab 12 Jahren können den genehmigten Erwachsenen-Sicherheitsgurt benutzen. Jüngere Kinder können auf dem Beifahrersitz befördert werden, wenn sie durch ein unabhängig vom oder zusätzlich zum Erwachsenen-Sicherheitsgurt angebrachtes System, das dem Alter und Gewicht des Kindes entspricht, gesichert werden. Über die Eignung eines solchen Systems entscheiden die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten; eine entsprechende Genehmigung ist auch in einem anderen Mitgliedstaat gültig."

3. Artikel 6 sollte dahingehend erweitert werden, daß er auch Rückhaltesysteme für Kinder umfaßt.

"Artikel 6

Artikel 2, 3, 4 und Artikel 7 gelten für Fahrer und Fahrzeuginsassen von im Straßenverkehr in der Gemeinschaft eingesetzten Kraftfahrzeugen, die in einem Drittland zugelassen sind, sofern Sicherheitsgurte und Rückhaltesysteme eingebaut sind."

4. Artikel 7 wird gestrichen
5. Die Artikel 8, 9, 10 und 11 werden die Artikel 7, 8, 9 und 10.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

Competitiveness and Employment Impact Statement

I. What is the main reason for introducing the measure?

The current proposal exempts children under 12 years of age from the mandatory use of seat belts and restraint systems. This amendment includes children of all age groups.

By adopting the amendment will ensure that children in the front passenger seating position are adequately protected, children in the rear will be protected if restraint systems are available.

II. Features of the business in question

Mandating the use of child restraint systems will have a positive benefit for system manufacturers.

III. What obligations does this measure impose directly on business?

Business cars of categories M1, M2 and N1 should be equipped with suitable child restraint systems for the front passenger seat if a child is carried in that seat. Where no children are carried then there are no obligations.

IV. What indirect obligations are national, regional or local authorities likely to impose on business?

Implementation of the obligations as described under III.

V. Are there any special provisions in respect of SME's?

None.

VI. What is the likely effect on :

a) the competitiveness of business

None

b) employment

None

VII. Have the relevant representative organisations been consulted?

Yes. Road Safety organisations gave a favourable opinion apart from those of the UK, FRG and Danish authorities who refute community competence in the area of mandatory use of seat belts etc.

ISSN 0254-1467

KOM(90) 524 endg.

DOKUMENTE

DE

07 05 06

Katalognummer : CB-CO-90-571-DE-C
ISBN 92-77-65825-8

VERKAUFSPREIS	bis 30 Seiten: 3,50 ECU	pro 10 weitere Seiten: 1,25 ECU
---------------	-------------------------	---------------------------------

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften
L-2985 Luxemburg