

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

COM(90) 524 τελικό

Βρυξέλλες, 14 Νοεμβρίου 1990

Τροποποίηση της πρότασης

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών
σχετικά με την υποχρεωτική χρησιμοποίηση της ζώνης ασφαλείας σε οχήματα κάτω των
3.5 τόνων

(υποβληθείσα από την Επιτροπή βάσει του άρθρου 149 παράγραφος 3
της συνθήκης ΕΟΚ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Θέμα : Τροποποίηση της πρότασης Οδηγίας του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την υποχρεωτική χρησιμοποίηση της ζώνης ασφαλείας σε οχήματα κάτω των 3.5 τόνων, με σκοπό να περιληφθεί και η συγκράτηση των παιδιών

Ιστορικό :

Το ψήφισμα του Κοινοβουλίου της 13ης Μαρτίου 1984⁽¹⁾, για την εφαρμογή προγράμματος κοινοτικών μέτρων με σκοπό την προώθηση της οδικής ασφάλειας, καλούσε την Κοινότητα να καταβάλει κάθε προσπάθεια προκειμένου να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια και διευκρίνιζε ότι μεταξύ των μέτρων απόλυτης προτεραιότητας ήταν η καθιέρωση της υποχρεωτικής χρησιμοποίησης της ζώνης ασφαλείας σε όλες τις οδούς, αστικές ή επαρχιακές. Ένα μεταγενέστερο ψήφισμα της 18ης Φεβρουαρίου 1986⁽²⁾, τόνιζε ότι η χρησιμοποίηση της ζώνης ασφαλείας πρέπει να καταστεί υποχρεωτική για όλους τους επιβάτες οχημάτων, περιλαμβανομένων και των παιδιών, με εξαίρεση τα δημόσια μέσα συγκοινωνίας.

Στο σχέδιο ψηφίσματος για την εφαρμογή ενός κοινοτικού προγράμματος οδικής ασφάλειας, που υποβλήθηκε στο Συμβούλιο στις 20 Μαρτίου 1984⁽³⁾, η Επιτροπή πρότεινε ορισμένα μέτρα που πρέπει να ληφθούν στο πλαίσιο αυτό, μεταξύ των οποίων και η χρησιμοποίηση των ζωνών ασφαλείας και στα εμπρός και στα πίσω καθίσματα του οχήματος. Το ψήφισμα του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 1984⁽⁴⁾ χαιρέτιζε την πρωτοβουλία της Επιτροπής, επιβεβαίωνε την ανάγκη κοινοτικής δράσης στον τομέα της οδικής ασφάλειας και καλούσε την Επιτροπή να υποβάλει προτάσεις, αναλαμβάνοντας ταυτόχρονα την ταχεία έγκρισή τους. Τόνιζε ότι το σχέδιο της Επιτροπής περιλάμβανε συγκεκριμένους τομείς στους οποίους έπρεπε να αναληφθεί δράση: μεταξύ των τομέων αυτών ήταν και η χρησιμοποίηση της ζώνης ασφαλείας.

Οι πρωτοβουλίες αυτές κατέληξαν στην πρόταση COM (88) 544⁽⁵⁾.

Σύμφωνα με το άρθρο 7 της πρότασης, τα παιδιά κάτω των 12 ετών εξαιρούνται από τη χρησιμοποίηση ζώνης ασφαλείας και συστημάτων συγκράτησης γιατί "η Επιτροπή πιστεύει ότι είναι αναγκαίο να πραγματοποιηθεί μελέτη των νομοθεσιών και των πρακτικών που ισχύουν στα κράτη μέλη σχετικά με τα συστήματα συγκράτησης των παιδιών προτού προταθούν κοινοτικά πρότυπα στον τομέα αυτό". Η πρόταση περιλαμβάνει την ακόλουθη αιτιολογική σκέψη - "εκτιμώντας ότι οι τεχνικές απαιτήσεις των συστημάτων συγκράτησης των παιδιών εξακολουθούν να αποτελούν το αντικείμενο μελετών και συζητήσεων από την Επιτροπή και κατά συνέπεια θα αποτελέσουν μία μεταγενέστερη τροποποίηση της παρούσας οδηγίας." Η Επιτροπή ανέλαβε να υποβάλει στο Συμβούλιο, πριν από την 1η Ιανουαρίου 1991, πρόταση οδηγίας για τα ειδικά συστήματα συγκράτησης των παιδιών κάτω των 12 ετών.

(1) ΕΕ αριθ. C 104, 16.04.1984, σ. 38.

(2) ΕΕ αριθ. C 68, 24.03.1986, σ. 35.

(3) ΕΕ αριθ. C 95, 06.04.1984, σ. 2.

(4) ΕΕ αριθ. C 341, 21.12.1984, σ. 1.

(5) ΕΕ αριθ. C 298, 23.11.1988, σ. 8.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή διατύπωσαν τη γνώμη τους στις 17 Μαρτίου⁽⁶⁾ και στις 27 Απριλίου 1989⁽⁷⁾ αντίστοιχα.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τόνισε ότι "η Επιτροπή πρέπει το συντομότερο δυνατό να υποβάλει νέες προτάσεις σχετικά με την υποχρεωτική χρησιμοποίηση ζωνών ασφαλείας από παιδιά κάτω των 12 ετών".

Η ΟΚΕ υποστήριξε ότι "υπάρχουν ήδη αρκετά συστήματα συγκράτησης στην αγορά ειδικά σχεδιασμένα για μικρά παιδιά (κάτω των 12) ώστε να δικαιολογείται η ταχεία έγκριση μιας οδηγίας και γι'αυτή την κατηγορία επιβατών".

Συστήματα συγκράτησης παιδιών

Τα παιδιά δεν μπορούν να χρησιμοποιούν αποτελεσματικά τις ζώνες ασφαλείας των ενήλικων χωρίς κάποιο συμπληρωματικό σύστημα. Για το λόγο αυτό, σχεδιάστηκαν ειδικά συστήματα συγκράτησης για παιδιά. Σε πολλές χώρες τα μικρά παιδιά ταξιδεύουν με φορά προς τα πίσω με σκοπό να μειωθεί το φορτίο που φέρει ο λαιμός σε περίπτωση μετωπικής σύγκρουσης δεδομένου ότι με τον τρόπο αυτό το φορτίο κατανέμεται στην πλάτη του παιδιού. Τα μεγαλύτερα παιδιά χρησιμοποιούν συστήματα με φορά προς τα εμπρός και χρησιμοποιούν ξεχωριστές ζώνες ή τις ζώνες ασφαλείας των ενήλικων ειδικά προσαρμοσμένες.

Η χρησιμοποίηση συστημάτων συγκράτησης για παιδιά αποδείχτηκε πολύ αποτελεσματική. Τα συστήματα με φορά προς τα πίσω τα οποία είναι κατάλληλα για μικρά παιδιά (νεογέννητα έως 2 ή 3 ετών) μειώνουν τον κίνδυνο τραυματισμού κατά 90% περίπου ενώ τα συστήματα με φορά προς τα εμπρός τα οποία είναι κατάλληλα για μεγαλύτερα παιδιά μειώνουν τον κίνδυνο τραυματισμού κατά 60%.

Αυτοί οι υψηλοί δείκτες αποτελεσματικότητας εξαρτώνται άμεσα από την ορθή χρησιμοποίηση των συστημάτων.

Σήμερα, στην αγορά κυκλοφορούν διάφοροι τύποι συστημάτων συγκράτησης:

1. Καρέκλες με φορά προς τα πίσω, για νεογέννητα, στις περιπτώσεις που το ταμπλό του οχήματος δεν χρησιμοποιείται ως τμήμα του συστήματος συγκράτησης. Η καρέκλα συγκρατείται από τη ζώνη ασφαλείας του ενήλικα και μπορεί να χρησιμοποιείται και στα εμπρός και στα πίσω καθίσματα.
2. Οι καρέκλες με φορά προς τα πίσω για παιδιά ηλικίας από εννέα μηνών έως 2 ή 3 ετών, στερεώνονται κυρίως στο εμπρός κάθισμα και χρησιμοποιούν το ταμπλό του οχήματος ως τμήμα του συστήματος συγκράτησης.
3. Μαξιλάρια ενίσχυσης με φορά προς τα εμπρός. με το σύστημα αυτό το παιδί συγκρατείται από τη ζώνη ασφαλείας του ενήλικα, το μαξιλάρι στερεώνεται στο όχημα και η ζώνη ασφαλείας περνά μέσα από θηλιές. Το μαξιλάρι ενίσχυσης συνιστάται για παιδιά κάτω των 10 ετών περίπου τα οποία δεν μπορούν πλέον να χρησιμοποιούν τις παιδικές καρέκλες με φορά προς τα πίσω.

(6) γνώμη του Ευρ. Κοινοβουλίου : ΕΕ αριθ. C 96, 17.04.1989, σ. 220.

(7) γνώμη της ΟΚΕ: ΕΕ αριθ. C 159, 26.06.1989, σ. 52.

4. Καρέκλες ενίσχυσης στραμμένες προς τα εμπρός· πρόκειται για μαξιλάρια με πλάτη και τμήμα στερέωσης του κεφαλιού.
5. Παιδικές καρέκλες στραμμένες προς τα εμπρός, κατάλληλες για μικρά παιδιά από 9 μηνών έως 4 ετών.
6. Παιδικές ζώνες ασφαλείας απλού τύπου, παρότι ορισμένοι θεωρούν ότι οι ζώνες τριών σημείων είναι συνήθως ασφαλέστερες από τις απλές ζώνες.

Πρότυπα για συστήματα συγκράτησης των παιδιών

ECE Καν. 44 - "Ομοιόμορφες διατάξεις σχετικά με την έγκριση συστημάτων συγκράτησης για παιδιά που επιβαίνουν οχημάτων με κινητήρα"· είναι ο ευρύτερα χρησιμοποιούμενος κανονισμός στην Ευρώπη σχετικά με τη συγκράτηση των παιδιών και καλύπτει όλους τους τύπους συστημάτων συγκράτησης παιδιών. Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται ορθά και έχει ως συνέπεια να αυξηθεί σημαντικά η ποιότητα των προϊόντων που χρησιμοποιούνται στην Ευρώπη. Η κοινοτική οδηγία που θα βασίζεται στον ECE καν. 44 θα λαμβάνει υπόψη τις προβλεπόμενες τροποποιήσεις του εν λόγω κανονισμού με σκοπό να ευθυγραμμιστεί καλύτερα με τα σύγχρονα συστήματα συγκράτησης των επιβατών των οχημάτων.

Σήμερα υπάρχουν 200 περίπου διαφορετικά είδη συστημάτων συγκράτησης, εγκεκριμένα βάσει του ECE καν. 44.

Περιεχόμενο της τροποποίησης

Με την πρόοδο που σημειώθηκε στα κράτη μέλη όσον αφορά τον καθορισμό των εθνικών απαιτήσεων για την έγκριση των συστημάτων συγκράτησης παιδιών, είναι πλέον δυνατό να προσαρμοστεί η βασική πρόταση (COM (88) 544) ώστε να περιλαμβάνει τα παιδιά και τα συστήματα συγκράτησής τους.

Η προσαρμογή αυτή προβλέπει την υποχρεωτική χρησιμοποίηση των συστημάτων συγκράτησης των παιδιών με τέτοιο τρόπο που δεν αποκλείει το να ταξιδεύουν τα παιδιά με όχημα που δεν διαθέτει κατάλληλο σύστημα συγκράτησης. Ωστόσο, παροτρύνει την τοποθέτηση τέτοιων συστημάτων στο όχημα, τονίζοντας ότι τα παιδιά κάθε ηλικίας μπορούν να ταξιδεύουν στο εμπρός κάθισμα του οχήματος εφόσον έχουν προσδεθεί με σύστημα κατάλληλο για την ηλικία τους και το μέγεθός τους.

Τα παιδιά που ταξιδεύουν στα πίσω καθίσματα του οχήματος με φορά προς τα πίσω, πρέπει να συγκρατούνται με κατάλληλο σύστημα εφόσον το όχημα διαθέτει τέτοιο. Τα τεχνικά πρότυπα έγκρισης των συστημάτων αυτών είναι τα εθνικά πρότυπα που ισχύουν στα κράτη μέλη μέχρις ότου να εγκριθεί οδηγία για τα εναρμονισμένα κοινοτικά πρότυπα.

Τροποποίηση της πρότασης
ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την προσέγγιση
των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την υποχρεωτική
χρησιμοποίηση της ζώνης ασφαλείας σε οχήματα κάτω των 3.5 τόνων

Η πρόταση της Επιτροπής της 26ης Οκτωβρίου 1988, έγγραφο COM (88) 554 (1), τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 2 τροποποιείται ώστε να περιλαμβάνει και τη συγκράτηση παιδιών:

"Άρθρο 2:

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι ο οδηγός και οι επιβάτες των εμπρός καθισμάτων των οδικών οχημάτων, τα οποία υπάγονται στην κατηγορία M1 και έχουν τεθεί σε κυκλοφορία την, ή μετά από, την 1η Μαρτίου 1979, φέρουν εγκεκριμένες ζώνες ασφαλείας ή συγκρατούνται από εγκεκριμένο σύστημα συγκράτησης. Τα παιδιά ηλικίας 12 ετών και άνω μπορούν να φέρουν την εγκεκριμένη ζώνη ασφαλείας ενηλίκων. Τα μικρότερα παιδιά μπορούν να ταξιδεύουν στο εμπρός κάθισμα του οχήματος υπό την προϋπόθεση ότι συγκρατούνται από ένα σύστημα ξεχωριστό ή πρόσθετο από τη ζώνη ασφαλείας των ενηλίκων και κατάλληλο για την ηλικία και το μέγεθος του παιδιού. Ένα τέτοιο σύστημα θα δηλώνεται ως έγκυρο από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους και θα αναγνωρίζεται ως τέτοιο και στα άλλα κράτη μέλη.
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1993, οι επιβάτες ηλικίας 12 ετών και άνω που καταλαμβάνουν τα πίσω καθίσματα, με φορά προς τα εμπρός, ενός οδικού οχήματος της κατηγορίας M1 το οποίο τέθηκε σε κυκλοφορία την, ή μετά από την, 1η Ιανουαρίου 1999, φέρουν εγκεκριμένες ζώνες ασφαλείας ή συγκρατούνται από εγκεκριμένο σύστημα συγκράτησης.

(1) ΕΕ C 298, 23.11.1988, σ. 8.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, το αργότερο μέχρι την 1η Ιουνίου 1991, όλα τα παιδιά έως 12 ετών που καταλαμβάνουν το πίσω κάθισμα, με φορά προς τα εμπρός, οδικού οχήματος της κατηγορίας M1, ανεξάρτητα από την ημερομηνία κυκλοφορίας του, φέρουν σύστημα συγκράτησης όπου αυτό υπάρχει. Η εγκεκριμένη ζώνη ασφαλείας ή το σύστημα συγκράτησης που αναφέρονται στο άρθρο 2.2 μπορούν να χρησιμοποιούνται για παιδιά άνω των 4 ετών. Τα μικρότερα παιδιά πρέπει να συγκρατούνται με σύστημα ξεχωριστό από, ή πρόσθετο στη, ζώνη ασφαλείας του ενήλικα, το οποίο να είναι κατάλληλο για την ηλικία και το μέγεθος του παιδιού. Ένα τέτοιο σύστημα θα δηλώνεται ως έγκυρο από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους και θα αναγνωρίζεται ως τέτοιο και στα άλλα κράτη μέλη."
2. Το άρθρο 3 τροποποιείται ώστε να περιλαμβάνει και τη συγκράτηση των παιδιών.

"Άρθρο 3

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1993, ο οδηγός και οι επιβάτες των εμπρός καθισμάτων οδικών οχημάτων, τα οποία υπάγονται στην κατηγορία M2 και N1 και έχουν τεθεί σε κυκλοφορία την, ή μετά από, την 1η Οκτωβρίου 1991, φέρουν εγκεκριμένες ζώνες ασφαλείας ή συγκρατούνται από εγκεκριμένο σύστημα συγκράτησης.

Τα παιδιά ηλικίας 12 ετών και άνω μπορούν να φέρουν την εγκεκριμένη ζώνη ασφαλείας των ενηλίκων. Τα μικρότερα παιδιά μπορούν να ταξιδεύουν στο εμπρός κάθισμα του οχήματος υπό την προϋπόθεση ότι συγκρατούνται από ένα σύστημα ξεχωριστό ή πρόσθετο από τη ζώνη ασφαλείας των ενηλίκων, κατάλληλο για την ηλικία και το μέγεθος του παιδιού. Ένα τέτοιο σύστημα θα δηλώνεται ως έγκυρο από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους και θα αναγνωρίζεται ως τέτοιο και στα άλλα κράτη μέλη."

3. Το άρθρο 6 πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να περιλαμβάνει και τα συστήματα συγκράτησης των παιδιών.

"Άρθρο 6

Οι διατάξεις των άρθρων 2, 3, 4 και 7 ισχύουν για οδηγούς και επιβάτες οδικών οχημάτων που χρησιμοποιούνται στην Κοινότητα, τα οποία είναι εγγεγραμμένα σε τρίτη χώρα, εφόσον διαθέτουν ζώνες ασφαλείας και συστήματα συγκράτησης."

4. Το άρθρο 7 απαλείφεται.
5. Τα άρθρα 8, 9, 10 και 11 γίνονται 7, 8, 9 και 10.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

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 0254-1483

COM(90) 524 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

07 05 06

Αριθ. καταλόγου: CB-CO-90-571-GR-C
ISBN 92-77-65826-6

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ	μέχρι 30 σελίδες: 3,50 ECU	για κάθε 10 επιπλέον σελίδες: 1,25 ECU
--------------	----------------------------	--

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
L-2985 Luxembourg