

Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

► **B**

► **M1** A TANÁCS IRÁNYELVE

1991. december 16-i

a járművekben a biztonsági övek és gyermekbiztonsági rendszerek kötelező használatáról

(91/671/EGK) ◀

(HL L 373., 1991.12.31., 26. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
► <u>M1</u>	Az Európai Parlament és a Tanács 2003/20/EK irányelve (2003. április 8.)	L 115	63	2003.5.9.
► <u>M2</u>	A Bizottság 2014/37/EU végrehajtási irányelve (2014. február 27.)	L 59	32	2014.2.28.

▼B▼MI

A TANÁCS IRÁNYELVE

1991. december 16-i

a járművekben a biztonsági övek és gyermekbiztonsági rendszerek kötelező használatáról

(91/671/EGK)

▼B

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 75. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,

tekintettel az Európai Parlament véleményére ⁽²⁾,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽³⁾,

mivel a biztonsági övek kötelező használatára vonatkozó nemzeti jogszabályok jelentős mértékben eltérnek egymástól az egyes tagállamokban; mivel ezért szükséges harmonizálni a biztonsági övek kötelező használatát;

mivel a biztonsági övek 3,5 tonnánál könnyebb járművekben történő kötelező használatát harmonizálni kell annak érdekében, hogy az úthasználók nagyobb biztonságban legyenek az utakon;

mivel a 76/115/EGK ⁽⁴⁾ és a 77/541/EGK ⁽⁵⁾ irányelv a gépjárművekbe kötelezően beszerelt biztonsági övekkel kapcsolatos műszaki követelményekre vonatkozik, de ezek az irányelvek nem vonatkoznak a biztonsági övek használatára;

mivel az 1984. december 19-i állásfoglalásban ⁽⁶⁾ a Tanács és a tagállamok kormányainak a Tanács keretében ülésező képviselői vállalták, hogy biztosítják a közúti közlekedésbiztonsági intézkedések gyors alkalmazását, és felkérték a Bizottságot, hogy terjessze elő javaslatait;

mivel az Európai Parlamentnek a közúti közlekedés biztonságára vonatkozó állásfoglalásai ⁽⁷⁾ javasolták, hogy a biztonsági övek használatát tegyék kötelezővé az összes utas számára, beleértve a gyermekeket is, valamennyi közúton és a személyszállító gépjárművek valamennyi ülésén (kivéve a tömegközlekedési járműveket);

⁽¹⁾ HL C 298., 1988.11.23., 8. o. és HL C 308., 1990.12.8., 11. o.

⁽²⁾ HL C 96., 1989.4.17., 220.o. és HL C 240., 1991.9.16., 74. o.

⁽³⁾ HL C 159., 1989.6.26., 52. o. és HL C 159., 1991.6.17., 56. o.

⁽⁴⁾ A legutóbb a 90/629/EGK irányelvvel (HL L 341., 1990.12.6., 14. o.) módosított, a gépjárművek biztonsági öveinek bekötési pontjaira vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1975. december 18-i 76/115/EGK tanácsi irányelv (HL L 24., 1976.1.30., 6. o.)

⁽⁵⁾ A legutóbb a 90/628/EGK irányelvvel (HL L 341., 1990.12.6., 1. o.) módosított, a gépjárművek biztonsági öveire és utasbiztonsági rendszereire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1977. június 28-i 77/514/EGK tanácsi irányelv (HL L 220., 1977.8.29., 95. o.)

⁽⁶⁾ HL C 341., 1984.12.21., 1. o.

⁽⁷⁾ HL C 104., 1984.4.16., 38. o. és HL C 68., 1986.3.24., 35. o.

▼B

mivel rendelkezni kell a gyermekbiztonsági rendszerek kötelező használatáról azokon az üléseken, amelyeket biztonsági övekkel láttak el;

mivel a Közösség gyermekbiztonsági rendszerekre vonatkozó harmonizált követelményeitől függően a tagállamok nemzeti követelményeinek megfelelő szabványokat a tagállamokban el kell ismerni;

mivel a tanulmányok azt is megmutatták, hogy a hátsó ülések a bekötetlen utasok számára legalább olyan veszélyesek, mint az első ülések, és hogy azok a hátsó ülésen utazó utasok, akik nem használnak biztonsági övet, növelik az első ülésen utazók sérülésének kockázatát; mivel a haláleseteket és a sérüléseket tovább lehetne csökkenteni, ha kötelezővé válna a hátsó üléseken a biztonsági övek használata;

mivel az irányelvben említett intézkedések hatálybalépése dátumának rögzítése időt engedne a végrehajtási rendelkezések megszövegezésére, különösen azokban a tagállamokban, ahol ebben a témakörben még nincsenek rendelkezések,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

▼M1*1. cikk*

(1) Ezt az irányelvet a 70/156/EGK irányelv⁽¹⁾ II. mellékletében meghatározottak szerint, az M1, M2, M3, N1, N2 és N3 kategóriájú gépjárművekre kell alkalmazni, amely gépjárműveket közúti használatra szántak, legalább négy kerékkel szereltek fel, és a legnagyobb tervezési sebességük meghaladja a 25 km/órát.

(2) Ezen irányelv alkalmazásában:

— az M1 és N1 kategóriába tartozó járművekre felszerelt biztonsági rendszerekre és azok alkatrészeire, beleértve a biztonsági öveket és a gyermekbiztonsági rendszereket, a 77/541/EGK irányelv⁽²⁾ I. melléklete fogalom meghatározásait kell alkalmazni,

— „menetiránynak háttal”: a jármű szokásos haladási irányával ellentétes irányban.

(3) A gyermekbiztonsági rendszerek öt „tömegcsoportba” sorolhatók be:

a) 0 csoport a 10 kg testtömeget el nem érő gyermekek számára;

b) 0 + csoport a 13 kg testtömeget el nem érő gyermekek számára;

c) I csoport a 9-18 kg közötti testtömegű gyermekek számára;

d) II csoport a 15-25 kg közötti testtömegű gyermekek számára;

e) III csoport a 22-36 kg közötti testtömegű gyermekek számára.

⁽¹⁾ A Tanács 1970. február 6-i 70/156/EGK irányelve a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 42., 1970.2.23., 1. o.). A legutóbb a 2001/116/EK bizottsági irányelvvel (HL L 18., 2002.1.21., 1.o.) módosított irányelv.

⁽²⁾ A Tanács 1977. június 28-i 77/541/EGK irányelve a gépjárművek biztonsági öveire és utasbiztonsági rendszereire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 220., 1977.8.29., 95. o.). A legutóbb a 2000/3/EK bizottsági irányelvvel (HL L 53., 2000.2.25., 1.o.) módosított irányelv.

▼ **M1**

- (4) A gyermekbiztonsági rendszerek két osztályba sorolhatók:
- a) integrált gyermekbiztonsági rendszer, amely hevederek vagy hajlékony elemek kombinációja, biztonsági csattal, beállító eszközökkel, tartozékokkal és egyes esetekben kiegészítő székekkel és/vagy ütközésvédelemmel együtt, amit a saját beépített hevederrel vagy hevederekkel rögzítenek.
 - b) nem integrált gyermekbiztonsági rendszer, amely részleges biztonsági rendszer, és amely a felnőttek számára szolgáló biztonsági övvel együtt használva, amely körbeveszi a gyermek testét, vagy biztonságosan rögzíti azt a szerkezetet, amelyben a gyermeket elhelyezik, teljes gyermekbiztonsági rendszert képez.

2. cikk

- (1) M1, N1, N2 és N3 kategóriájú járművek:
- a) ► **M2** i. az M1, N1, N2 és N3 kategóriájú járművek esetében a tagállamok előírják, hogy a közúti forgalomban részt vevő járművek valamennyi utasa használja a felszerelt biztonsági rendszereket.

A biztonsági rendszerekkel felszerelt, M1, N1, N2 és N3 kategóriájú járművekben szállított, 150 cm-nél kisebb testmagasságú gyermekeket az 1. cikk (4) bekezdésének a) és b) pontja szerinti, integrált vagy nem integrált gyermekbiztonsági rendszerrel kötik be, amely a következők értelmében megfelelő a gyermek fizikai jellemzői tekintetében:

- az e bekezdés c) pontjának i. alpontja szerint jóváhagyott gyermekbiztonsági rendszerek esetében az 1. cikk (3) bekezdésében előírt osztályozás;
- az e bekezdés c) pontjának ii. alpontjának megfelelően jóváhagyott gyermekbiztonsági rendszerek esetében a gyermekbiztonsági rendszer mérettartománya és a tervezett maximális testtömeg, a gyártó által jelzetteknek megfelelően;

a biztonsági rendszerekkel fel nem szerelt M1, N1, N2 és N3 kategóriájú járművek esetében:

- három évnél fiatalabb gyermekek nem szállíthatók,
 - az ii. pont sérelme nélkül, a hároméves és ennél idősebb, 150 cm-nél kisebb testmagasságú gyermekek az első ülésen nem utazhatnak; ◀
- ii. a tagállamok a saját területükön engedélyezhetik, hogy a 150 cm-nél kisebb, de legalább 135 cm-es testmagasságú gyermekeket felnőttek számára beépített biztonsági övvel kössék be. E magasságra vonatkozó korlátozást a 7b. cikk (2) bekezdése szerinti eljárásnak megfelelően kell felülvizsgálni;
 - iii. a tagállamok azonban a saját területükön engedélyezhetik, hogy a fenti i. és ii. pontokban említett gyermekeket taxiban történő szállításuk esetén ne kössék be gyermekbiztonsági rendszerrel. Ha azonban ezeket a gyermekeket utasbiztonsági rendszerrel fel nem szerelt taxiban szállítják, ők az első ülésen nem utazhatnak.

▼ M1

- b) gyermekek nem szállíthatók első légzsákkal felszerelt utasülésbe menetiránynak háttal rögzített biztonsági ülésben, ha a légzsákot előzetesen nem helyezték üzemben kívül, még olyan esetekben sem, amikor a légzsák üzemben kívül helyezése kielégítő módon automatikusan megtörténik.

▼ M2

- c) gyermekbiztonsági rendszer használata esetén a rendszernek a következő szabványok szerinti jóváhagyással kell rendelkeznie:

i. 44/03. ENSZ-EGB előírás vagy 77/541/EGK irányelv vagy

ii. 129. ENSZ-EGB előírás;

vagy annak bármilyen későbbi módosítása.

A gyermekbiztonsági rendszert a gyártója által megadott szerelési információk (például használati utasítás, tájékoztató füzet vagy elektronikus útmutató) alapján kell beszerelni, amely azt is feltünteti, hogy a rendszer hogyan és mely járműtípusokban használható biztonságos módon;

▼ M1

- d) a tagállamok 2008. május 9-ig engedélyezhetik az utasbiztonsági rendszer felszerelésének napján hatályos, vagy az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának 44/03 előírásával vagy a 75/541/EGK irányelvben foglaltakkal egyenértékű nemzeti szabványok szerint jóváhagyott gyermekbiztonsági rendszerek használatát az adott tagállamban.

(2) M2 és M3 kategóriájú járművek:

- a) az M2 és M3 kategóriájú járművek esetében a tagállamok előírják, hogy a közúti forgalomban résztvevő járművek valamennyi hároméves és ennél idősebb utasának használnia kell az utasbiztonsági rendszereket, amikor ülnek.

A gyermekbiztonsági rendszereket az (1) bekezdés c) és d) pontjával összhangban hagyják jóvá;

- b) az M2 és M3 kategóriájú járművek utasait tájékoztatni kell arról, hogy biztonsági öveket kötelező használniuk, amíg a járműben ülnek, és az mozgásban van. A tájékoztatást a következő módok közül egy vagy több alkalmazásával kell megadni:

— a járművezető által,

— kalauz, idegenvezető vagy a csoport vezetőjeként kijelölt személy által,

— audiovizuális eszközök (pl. video) útján,

— jelzések, illetve a tagállamokban a mellékletben található közösségi mintával összhangban előírt képjel útján, amelyeket az összes ülőhelynél jól láthatóan helyeznek el.

▼ B*3. cikk*

Az irányelv rendelkezéseit kell alkalmazni a harmadik országban nyilvántartott, a közösségi közutakon közlekedő gépjárművek vezetőire és utasaira is.

▼ M1

▼B*5. cikk*

Azok a személyek, akiket a hatáskörrel rendelkező hatóságok komoly orvosi indokok alapján megfelelő igazolással látnak el, mentesek a 2. cikkben megállapított kötelezettségek alól. Bármely tagállam hatáskörrel rendelkező hatósága által kiállított orvosi igazolás érvényes bármely más tagállamban is; az orvosi igazoláson fel kell tüntetni annak érvényességi időtartamát, és a tagállamokban hatályos fontosabb rendelkezésekkel összhangban az arra illetékes személynek - külön kérésre - fel kell mutatni. Az orvosi igazoláson a következő szimbólumnak kell szerepelnie:

**▼M1***6. cikk*

A tagállamok saját területükön való szállításnál a Bizottság egyetértésével, az 5. cikkben említett kivételek mellett, további mentességet adhatnak annak érdekében, hogy:

- figyelembe vehessenek különleges fizikai feltételeket vagy korlátozott ideig fennálló különleges körülményeket,
- lehetővé tegyék meghatározott típusú foglalkozásokkal járó tevékenységek hatékony elvégzését,
- biztosítsák azt, hogy a közrendet, közbiztonságot fenntartó és a szükséghelyzetben eljárni jogosult szervek rendőrség, megfelelően elláthassák feladataikat,
- engedélyezhessék, hogy amennyiben az M1 és N1 kategóriájú jármű hátsó ülésére két gyermekbiztonsági rendszert szerelnek fel, és hely hiányában nincs lehetőség egy harmadik felszerelésére, akkor egy hároméves vagy idősebb és 150 cm-nél kisebb testmagasságú harmadik gyermeket a felnőttek számára beépített biztonsági övvel kössenek be,
- engedélyezhessék, hogy eseti és rövid távolságú szállítás esetén hároméves vagy idősebb gyermekeket az M1 és N1 kategóriájú járművek hátsó ülésein a felnőttek számára beépített biztonsági övvel kössenek be, ha gyermekbiztonsági eszközök nem vagy nem elegendő számban állnak rendelkezésre a járműben,
- figyelembe vehessék a városi és beépített területeken belüli helyi közlekedésre szánt M2 és M3 kategóriájú járművek használatának sajátos feltételeit, illetve azt, ha az utazás álló helyzetben is engedélyezett.

6a. cikk

A Bizottság egyetértésével a tagállamok, az 5. és a 6. cikkben meghatározottakon túl, átmeneti mentességet engedélyezhetnek annak érdekében, hogy - az érintett tagállam szabályainak betartásával - a helyi közlekedésre és különösen az iskolabuszok közlekedésére vonatkozóan az M2 és M3 kategóriájú járművekben a biztonsági övvel felszerelt ülések számánál nagyobb számú ülő gyermeket szállíthassanak.

▼ M1

Az ilyen mentességeknek a tagállam által megállapított érvényességi ideje nem lehet hosszabb, mint 2003. május 9-ét követően öt év.

6b. cikk

A tagállamok a saját területükön belüli közlekedésre vonatkozóan, az 5. és a 6. cikkben meghatározottakon túl, átmeneti mentességet engedélyezhetnek annak érdekében, hogy - az érintett tagállam szabályainak betartásával - az M1 és N1 kategóriájú járművekben a biztonsági övvel vagy utasbiztonsági rendszerekkel felszerelt ülések számánál nagyobb számú ülő utast szállíthassanak a hátsó üléseken.

Az ilyen mentességeknek a tagállam által megállapított érvényességi ideje nem lehet hosszabb, mint 2003. május 9-ét követő hat év.

▼ B*7. cikk*

A Bizottság 1994. augusztus 1-jéig jelentést nyújt be az irányelv végrehajtásáról, annak megállapítása céljából, hogy szükség van-e szigorúbb biztonsági intézkedésekre vagy erőteljesebb harmonizációra, vagy sem. Amennyiben lehetséges, a jelentést különböző javaslatok kísérik, amelyek alapján a Tanács minősített többséggel a lehető legkorábbi alkalommal dönt.

▼ M1*7a. cikk*

(1) A műszaki fejlődés figyelembe vétele érdekében ezen irányelv 2. és 6. cikke a 7b. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban kiigazítható.

(2) A Bizottság további vizsgálatokat folytat valamennyi utasnak a balesetek valamennyi típusával szembeni védelmének tökéletesítésére legalkalmasabb biztonsági rendszerekre vonatkozóan, és e vizsgálatok megállapításairól és ennek az irányelvnek az alkalmazásáról jelentést terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé, különösen a tagállamok által a 6. cikk szerint engedélyezett mentességeket illetően, annak vizsgálatára, hogy szükséges-e a biztonsági intézkedések erősítése és a nagyobb fokú harmonizáció. A Bizottság e jelentés alapján adott esetben megfelelő javaslatokat terjeszt elő.

7b. cikk

(1) A Bizottság munkáját egy bizottság segíti.

(2) E bekezdésre való hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat ⁽¹⁾ 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, tekintettel e határozat 8. cikkének rendelkezéseire is.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében meghatározott időszak három hónap.

(3) A bizottság elfogadja eljárási szabályzatát.

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

▼B*8. cikk*

(1) A Bizottsággal folytatott konzultációt követően a tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 1993. január 1-jéig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

(2) Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(3) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a legfontosabb rendelkezéseit, amelyeket az irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

9. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

▼ M1

MELLÉKLET

A 91/671/EGK IRÁNYELV HATÁLYA ALÁ TARTOZÓ, M2 ÉS M3
KATEGÓRIÁJÚ JÁRMŰVEKBEN VALAMENNYI BIZTONSÁGI
ÖVVEL FELSZERELT ÜLÉSNÉL JÓL LÁTHATÓAN
ELHELYEZENDŐ KÉPJEL KÖZÖSSÉGI MINTÁJA

(Színek: fehér alak kék háttérrel)

