

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 74/408/EEG van de Raad inzake motorvoertuigen, met betrekking tot de zitplaatsen en de bevestiging en hoofdsteunen daarvan in motorvoertuigen”

(COM(2003) 361 def. — 2003/0128 (COD))

(2004/C 80/02)

De Raad heeft op 3 juli 2003 besloten om het Europees Economisch en Sociaal Comité, overeenkomstig artikel 95 van het EG-Verdrag, te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De gespecialiseerde afdeling „Interne markt, productie en consumptie”, die belast was met de voorbereidende werkzaamheden, heeft haar advies goedgekeurd op 12 november 2003. Rapporteur was de heer Ranocchiaro.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 404e zitting op 10 en 11 december 2003 (vergadering van 10 december) het volgende advies uitgebracht, dat werd goedgekeurd met 102 stemmen vóór, 1 stem tegen, bij 1 onthouding.

1. Inleiding

1.1. Het onderhavige voorstel past in het algemene wetgevingskader betreffende de typegoedkeuring van voertuigen en de onderdelen daarvan.

1.2. De montage van zitplaatsen, de bevestiging en hoofdsteunen daarvan is een technisch aspect van groot belang dat op communautair niveau dient te worden geregeld.

1.3. De gelijktijdige indiening van maar liefst drie richtlijnvoorstellen⁽¹⁾ is gebaseerd op het beginsel van volledige harmonisatie, door één stelsel van communautaire voorschriften en één goedkeuringsprocedure in het leven te roepen, en te zorgen voor de gelijktijdige inwerkingtreding in de Unie.

1.4. De noodzaak van voorschriften voor typegoedkeuring houdt verband met de uitbreiding van de verplichtingen inzake montage en gebruik van veiligheidsgordels tot een groter scala van voertuigen.

1.5. Het gebruik van veiligheidsgordels was immers tot nu toe uitsluitend verplicht voor personenvoertuigen (cat. M1) en — alleen voor de zitplaatsen voorin — voor voertuigen voor het vervoer van goederen met een geringe maximummassa, dat wil zeggen minder dan 3,5 t (N1). Zwaardere voertuigen voor goederenvervoer (N2 en N3) daarentegen waren hiervan uitgezonderd, alsook minibussen en autobussen (M2 en M3).

1.6. Het gebruik van veiligheidsgordels in alle categorieën voertuigen voor personen- en goederenvervoer is pas recentelijk verplicht gesteld⁽²⁾.

1.7. Voor andere voertuigen dan personenvoertuigen bestond er tot nu toe eigenlijk geen communautaire goedkeuring. Het stond de lidstaten vrij de drie geldende richtlijnen, waarvoor een wijziging wordt voorgesteld op grond van de drie vermelde richtlijnvoorstellen, op nationaal niveau al dan niet toe te passen.

1.8. De verplichte installatie in voertuigen met een grotere maximummassa betekent niet alleen dat de gordels op twee of drie punten bevestigd moeten worden, maar impliceert ook dat zij aan de zitplaatsen worden bevestigd in plaats van aan de carrosserie, zoals het geval is in personenvoertuigen. Daarom moeten de drie richtlijnen gecombineerd worden nageleefd.

2. Opmerkingen van het Comité

2.1. Het EESC schaart zich achter de wetsvoorstellen, die een volledige harmonisatie beogen in de geest van artikel 95 van het Verdrag.

2.2. De in dit voorstel opgenomen maatregelen komen tegemoet aan de noodzaak om de veiligheid van de passagiers te verbeteren en passen dus uitstekend in het Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid⁽³⁾.

2.3. In de richtlijn waarvoor een wijziging wordt voorgesteld, zijn reeds alle technische en bestuursrechtelijke voorschriften opgenomen voor de goedkeuring van voertuigen die onder een andere categorie dan M1 vallen.

2.4. De feitelijke vernieuwing betreft het verbod om in nieuwe types voertuigen vanaf 1 juli 2004 zijdelings gerichte zitplaatsen aan te brengen, alsook in nieuwe voertuigen van de categorieën M1, M2, M3, klasse II of B, met uitzondering van stadsbussen vanaf 1 januari 2006.

⁽¹⁾ Naast het voorstel COM(2003) 361 def., waar dit advies betrekking op heeft, gaat het immers ook om voorstel COM(2003) 362 def., over bevestigingspunten voor veiligheidsgordels en voorstel COM(2003) 363 def., over veiligheidsgordels en bevestigings-systemen.

⁽²⁾ Richtlijn 2003/20/EG van 8.4.2003 in PB L 115 van 9.5.2003.

⁽³⁾ Mededeling van de Commissie COM(2003) 311 def. van 2.6.2003, waarover het EESC een advies voorbereidt.

2.5. Tot het verbod is besloten na een door externe deskundigen verricht onderzoek waaruit naar voren kwam dat „zijdelings gerichte zitplaatsen verboden moeten worden in autobussen waarin staanplaatsen niet toegestaan zijn” ⁽¹⁾.

2.6. De wetgeving voorziet in enkele uitzonderingen op het verbod: bijvoorbeeld in kampeerwagens, als de zitplaatsen in een stilstaand voertuig worden gebruikt, ambulances, enz. Bij twee aspecten kunnen echter vraagtekens worden geplaatst:

- verdwijnen van „gezellige hoekjes” en bijgevolg van comfortabele zones in touringcars;
- te korte termijnen voor de tenuitvoerlegging van de regelgeving.

2.7. Veiligheid is een universele waarde die door alle betrokkenen verbeterd dient te worden. Voor de verwezenlijking van deze doelstelling dient in technisch en economisch opzicht alles in het werk te worden gesteld. Dit lijkt echter niet geheel aan te sluiten op de bepalingen in het voorstel die in feite comfortabele en luxe oplossingen verbieden die bijvoorbeeld vereist zijn voor bussen die lange, internationale ritten maken.

2.8. Mede gezien de noodzaak om veiligheidscriteria zoveel mogelijk na te leven, betwijfelt het Comité of er echte voordelen verbonden zijn aan een dergelijk verbod en betreft het dat er geen statistische gegevens worden verstrekt over het aantal verkeersongevallen waarbij autobussen met dit type zitplaats betrokken zijn, alsook over de gevolgen voor de passagiers.

⁽¹⁾ Resultaten van onderzoek verricht door het Cranfield Impact Center (juli 2001).

2.9. Het lijkt het Comité echter toe dat het voorgestelde verbod is ingegeven door de opzet van het onderzoek, dat uitsluitend gericht is op het beste type veiligheidsgordel voor zulke zitplaatsen, alsook door de onmogelijkheid om op korte termijn met een technisch-constructief antwoord te komen. In sommige lidstaten wordt immers bekeken of voor deze zitplaatsen dezelfde veiligheidsnormen kunnen worden gegarandeerd als voor in de rijrichting geplaatste zitplaatsen.

2.10. Het Comité zou liever zien dat de inwerkingtreding van dit verbod zou worden uitgesteld, zodat de industrie genoeg tijd heeft om zich aan te passen, als er in de tussentijd geen bevredigende technische oplossingen gevonden mochten worden.

2.11. In het bijzonder verzoekt het Comité om rectificatie van de voorlaatste alinea van punt 3 van richtlijnvoorstel COM(2003) 361 def., aangezien Richtlijn 91/671/EEG reeds gewijzigd is bij Richtlijn 2003/20/EG van 8 april 2003, die hiervoor in de inleiding van dit advies is vermeld.

3. Conclusie

3.1. Afgezien van de hiervoor genoemde twijfels over de zijdelings gerichte zitplaatsen en de bijbehorende invoeringstermijnen voor het verbod kan het Comité de doelstelling van dit voorstel, namelijk de invoering van steeds betere veiligheidsvoorschriften, alleen maar onderschrijven. Dit geldt ook als de maatregelen met extra kosten gepaard gaan, zoals bijvoorbeeld wellicht het geval is met touringcars. Het redden van mensenlevens is een doel dat moet worden nagestreefd met de meest geavanceerde oplossingen die steeds het resultaat zijn van gericht onderzoek, vooral wanneer men gestalte wil geven aan de ambitieuze doelstelling van het Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid: het aantal verkeersslachtoffers tegen 2010 met de helft terugdringen.

Brussel, 10 december 2003.

De voorzitter

van het Europees Economisch en Sociaal Comité

R. BRIESCH
