

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B**

► **M1** DYREKTYWA RADY

z dnia 16 grudnia 1991 r.

odnosząca się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach

(91/671/EWG) ◀

(Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 26)

zmieniona przez:

Dziennik Urzędowy

		nr	strona	data
► <u>M1</u>	Dyrektywa 2003/20/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 kwietnia 2003 r.	L 115	63	9.5.2003
► <u>M2</u>	Dyrektywa wykonawcza Komisji 2014/37/UE z dnia 27 lutego 2014 r.	L 59	32	28.2.2014

▼ B▼ M1**DYREKTYWA RADY****z dnia 16 grudnia 1991 r.****odnosząca się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach**

(91/671/EWG)

▼ B

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 75,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ⁽²⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

przepisy krajowe w sprawie obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa znacznie różnią się w poszczególnych Państwach Członkowskich; jest zatem niezbędna harmonizacja ich obowiązkowego stosowania;

obowiązkowe stosowanie pasów bezpieczeństwa powinno zostać zharmonizowane w przypadku pojazdów poniżej 3,5 tony w celu zagwarantowania użytkownikom dróg wyższego poziomu bezpieczeństwa;

dyrektywy 76/115/EWG ⁽⁴⁾ i 77/541/EWG ⁽⁵⁾ dotyczą wymagań technicznych w odniesieniu do pasów bezpieczeństwa, które muszą być spełnione przez pojazdy mechaniczne, lecz nie dotyczą stosowania pasów bezpieczeństwa;

w rezolucji z dnia 19 grudnia 1984 r. ⁽⁶⁾ Rada i przedstawiciele rządów Państw Członkowskich zebrani w Radzie zobowiązali się do zapewnienia szybkiego przyjęcia środków bezpieczeństwa drogowego i wezwali Komisję do przedłożenia wniosków;

rezolucje Parlamentu Europejskiego w sprawie bezpieczeństwa drogowego ⁽⁷⁾ zaleciły, by zapinanie pasów bezpieczeństwa przez wszystkich pasażerów, z dziećmi włącznie, na wszystkich drogach i na wszystkich siedzeniach pojazdów do przewozu osób (z wyłączeniem pojazdów służb publicznych), było obowiązkowe;

⁽¹⁾ Dz.U. C 298 z 23.11.1988, str. 8, oraz Dz.U. C 308 z 8.12.1990, str. 11.

⁽²⁾ Dz.U. C 96 z 17.4.1989, str. 220, oraz Dz.U. C 240 z 16.9.1991, str. 74.

⁽³⁾ Dz.U. C 159 z 26.6.1989, str. 52, oraz Dz.U. C 159 z 17.6.1991, str. 56.

⁽⁴⁾ Dyrektywa Rady 76/115/EWG z dnia 18 grudnia 1975 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do punktów mocowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach silnikowych (Dz.U. L 24 z 30.1.1976, str. 6), ostatnio zmieniona dyrektywą 90/629/EWG (Dz.U. L 341 z 6.12.1990, str. 14).

⁽⁵⁾ Dyrektywa Rady 77/541/EWG z dnia 28 czerwca 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących w pojazdach silnikowych (Dz.U. L 220 z 29.8.1977, str. 95), ostatnio zmieniona dyrektywą 90/628/EWG (Dz.U. L 341 z 6.12.1990, str. 1).

⁽⁶⁾ Dz.U. C 341 z 21.12.1984, str. 1.

⁽⁷⁾ Dz.U. C 104 z 16.4.1984, str. 38, oraz Dz.U. C 68 z 24.3.1986, str. 35.

▼B

należy stworzyć przepisy w sprawie obowiązkowego stosowania systemów mocowania dla dzieci na siedzeniach wyposażonych w pasy bezpieczeństwa;

do czasu zharmonizowania norm wspólnotowych dla systemów mocowania dla dzieci normy te, odpowiadające wymaganiom krajowym Państw Członkowskich, muszą zostać uznane przez Państwa Członkowskie;

badania wykazały także, że siedzenia tylne są niemal tak samo niebezpieczne jak siedzenia przednie dla pasażerów bez zapiętych pasów oraz że pasażerowie na tylnych siedzeniach niezapiający pasów powiększają ryzyko zranienia pasażerów na przednich siedzeniach; liczba zabitych i rannych mogłaby ulec dalszej redukcji, gdyby zapinanie pasów bezpieczeństwa na tylnych siedzeniach stało się obowiązkowe;

ustalenie daty wejścia w życie środków określonych w niniejszej dyrektywie powinno zapewnić czas na zaplanowanie wprowadzenia w życie wymaganych przepisów, w szczególności w tych Państwach Członkowskich, w których nie istnieją w tej dziedzinie żadne przepisy,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

▼M1*Artykuł 1*

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do wszystkich pojazdów silnikowych kategorii M1, M2, M3, N1, N2 oraz N3 jak określono w załączniku II do dyrektywy 70/156/EWG⁽¹⁾, przeznaczonych do użytkowania na drodze, mających co najmniej cztery koła i maksymalną prędkość konstrukcyjną przekraczającą 25 km/h.

2. Do celów niniejszej dyrektywy:

- definicje systemów zabezpieczenia, włącznie z pasami bezpieczeństwa oraz urządzeniami przytrzymującymi dla dzieci, w odniesieniu do pojazdów kategorii M1 i N1, a także ich części, znajdują się w załączniku I do dyrektywy 77/541/EWG⁽²⁾,
- „pozycja tyłem do kierunku jazdy” oznacza pozycję w kierunku przeciwnym do zwykłego kierunku poruszania się pojazdu.

3. Urządzenia przytrzymujące dla dzieci klasyfikuje się według pięciu „grup wagowych”:

- a) grupa 0 dla dzieci o wadze mniejszej niż 10 kg;
- b) grupa 0 + dla dzieci o wadze mniejszej niż 13 kg;
- c) grupa I dla dzieci o wadze 9-18 kg;
- d) grupa II dla dzieci o wadze 15-25 kg;
- e) grupa III dla dzieci o wadze 22-36 kg.

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2001/116/WE (Dz.U. L 18 z 21.1.2002, str. 1).

⁽²⁾ Dyrektywa Rady 77/541/EWG z dnia 28 czerwca 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących w pojazdach silnikowych (Dz.U. L 220 z 29.8.1977, str. 95). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2000/3/WE (Dz.U. L 53 z 25.2.2000, str. 1).

▼ **M1**

4. Urządzenia przytrzymujące dla dzieci dzieli się na dwie klasy:
 - a) integralna klasa składająca się z połączenia taśm lub elastycznych części z zamkiem, systemu regulacji, elementów mocujących oraz w niektórych przypadkach z dodatkowego siedzenia i/lub osłony przed uderzeniem, możliwa do przymocowania przy pomocy swojej własnej integralnej taśmy lub taśm;
 - b) nieintegralna klasa, która może obejmować częściowe urządzenie mocujące, które, jeżeli jest ono wykorzystywane w połączeniu z pasem dla dorosłych, otaczającym ciało dziecka lub przytrzymującym urządzenie, w którym dziecko jest umieszczone, tworzy pełne urządzenie przytrzymujące dziecko.

Artykuł 2

1. Pojazdy kategorii M1, N1, N2 oraz N3:
 - a) ► **M2** (i) w przypadku pojazdów kategorii M1, N1, N2 oraz N3, państwa członkowskie wymagają, aby wszyscy użytkownicy pojazdów znajdujących się w użyciu stosowali systemy zabezpieczenia znajdujące się w pojeździe.

Dzieci poniżej 150 cm wzrostu, które korzystają z pojazdów kategorii M1, N1, N2 oraz N3 zaopatrzonych w systemy zabezpieczenia, muszą być przytrzymywane integralnymi lub nieintegralnymi urządzeniami przytrzymującymi dla dzieci, w rozumieniu art. 1 ust. 4 lit. a) i b), które są odpowiednie do cech fizycznych dziecka zgodnie z:

- klasyfikacją przewidzianą w art. 1 ust. 3, w przypadku systemów przytrzymujących dla dzieci homologowanych zgodnie z lit. c) ppkt (i) niniejszego ustępu;
- przedziałem wielkości i maksymalną masą użytkownika, dla których przeznaczone jest urządzenie przytrzymujące dla dzieci, zgodnie z zaleceniami producenta, w przypadku systemów przytrzymujących dla dzieci homologowanych zgodnie z lit. c) ppkt (ii) niniejszego ustępu.

W pojazdach kategorii M1, N1, N2 oraz N3, które nie są wyposażone w systemy zabezpieczenia:

- nie można przewozić dzieci poniżej trzeciego roku życia;
- bez uszczerbku dla ppkt (ii), dzieci trzyletnie i starsze, które mają mniej niż 150 cm wzrostu, zajmują miejsce inne niż na przednim siedzeniu; ◀

- ii) państwa Członkowskie mogą, na swoim terytorium zezwolić, aby dzieci mające mniej niż 150 cm wzrostu i co najmniej 135 cm wzrostu były przytrzymywane pasami bezpieczeństwa dla dorosłych. Ta granica wzrostu podlega ponownemu przeglądowi zgodnie z procedurą określoną w art. 7b ust. 2;
- iii) jednakże Państwa Członkowskie mogą na swoim terytorium zezwolić, aby dzieci, określone w ppkt i) oraz ii) nie były przytrzymywane urządzeniami przytrzymującymi dla dzieci w czasie podróży taksówką. Jeżeli jednak dzieci, o których mowa wyżej, podróżują taksówką niewyposażoną w urządzenia przytrzymujące, zajmują miejsce inne niż na przednim siedzeniu;

▼ M1

- b) dzieci nie wolno przewozić, stosując urządzenie przytrzymujące, w którym dziecko siedzi tyłem do kierunku jazdy na siedzeniu dla pasażera chronionym poduszką powietrzną, o ile poduszka powietrzna nie zostanie dezaktywowana, nawet w przypadkach gdy poduszka powietrzna jest automatycznie dezaktywowana w sposób wystarczający;

▼ M2

- c) w przypadku gdy stosowane jest urządzenie przytrzymujące dla dzieci, musi ono posiadać homologację zgodną z normami wynikającymi z:

(i) regulaminu EKG ONZ nr 44/03 lub dyrektywy 77/541/EWG lub

(ii) regulaminu EKG ONZ nr 129;

lub ich wszelkich późniejszych modyfikacji.

Urządzenie przytrzymujące dla dzieci musi być zainstalowane zgodnie z informacjami dotyczącymi montażu (np. instrukcją, ulotką lub publikacją elektroniczną) dostarczonymi przez producenta urządzenia przytrzymującego dla dzieci, stwierdzającymi, w jaki sposób i w jakich typach pojazdów urządzenie może być bezpiecznie stosowane;

▼ M1

- d) do dnia 9 maja 2008 r. Państwa Członkowskie mogą zezwolić na stosowanie urządzeń przytrzymujących dla dzieci homologowanych zgodnie z krajowymi normami mającymi zastosowanie w Państwie Członkowskim w dniu montażu urządzenia przytrzymującego lub z krajowymi normami odpowiadającymi rozporządzeniu 44/03 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych lub dyrektywie 75/541/EWG.

2. Pojazdy kategorii M2 i M3:

- a) Państwa Członkowskie wymagają, aby wszyscy użytkownicy mający trzy lata lub więcej, pojazdów kategorii M2 i M3 znajdujących się w użyciu stosowali systemy zabezpieczenia znajdujące się w pojeździe, gdy znajdują się w pozycji siedzącej.

Urządzenia przytrzymujące dla dzieci podlegają homologacji zgodnie z ust. 1 lit. c) i d);

- b) pasażerowie podróżujący pojazdami kategorii M2 i M3 są informowani o wymogu zapinania pasów bezpieczeństwa, gdy znajdują się w pozycji siedzącej, a samochód jest w ruchu. Osoby te informowane są przynajmniej w jeden ze sposobów wymienionych poniżej:

— przez kierowcę,

— przez konduktora, pilota lub urzędnika wyznaczonego na kierownika grupy,

— przy pomocy środków audiowizualnych (np. wideo),

— przy pomocy znaków i/lub piktogramów określonych przez Państwa Członkowskie zgodnie z projektem wspólnotowym znajdującym się w Załączniku, umieszczonych w widoczny sposób przy każdym miejscu siedzącym.

▼ B*Artykuł 3*

Przepisy niniejszej dyrektywy stosuje się także w odniesieniu do kierowców i pasażerów pojazdów używanych na drogach Wspólnoty, które zarejestrowane są w państwie trzecim.

▼ M1

▼ B*Artykuł 5*

Osoby zaopatrzone przez właściwe władze z ważnych powodów medycznych w świadectwo wyłączenia wyłączone są spod obowiązków określonych w art. 2. Wszelkie zaświadczenia lekarskie wydane przez właściwe władze w jednym Państwie Członkowskim ważne są także w każdym innym Państwie Członkowskim; zaświadczenie lekarskie musi wskazywać okres jego ważności i musi być okazane na żądanie wszelkim osobom upoważnionym, zgodnie z odpowiednimi przepisami, obowiązującymi w każdym Państwie Członkowskim. Musi być opatrzone następującym symbolem:

**▼ M1***Artykuł 6*

Państwa Członkowskie mogą, w odniesieniu do przewozów na ich terytorium, za zgodą Komisji, udzielić zwolnień innych, niż ustanowione w art. 5, w celu:

- uwzględnienia szczególnych warunków fizycznych lub szczególnych okoliczności o ograniczonym czasie trwania,
- umożliwienia skutecznego wykonywania niektórych rodzajów zawodów,
- zapewnienia, by policja, służby bezpieczeństwa lub służby ratunkowe mogły właściwie wypełniać swoje obowiązki,
- umożliwienia przytrzymania trzeciego dziecka, mającego trzy lata lub więcej i mniej niż 150 cm wzrostu, przy pomocy pasa bezpieczeństwa dla dorosłych, w przypadku gdy dwa urządzenia przytrzymujące dla dzieci są zamontowane z tyłu pojazdów kategorii M1 i N1, a brak miejsca uniemożliwia montaż trzeciego urządzenia,
- umożliwienia przytrzymania dzieci mających trzy lata lub więcej, pasami bezpieczeństwa dla dorosłych, na miejscach innych niż przednie siedzenia pojazdów kategorii M1 i N1, w przypadku sporadycznych przewozów na krótkich odcinkach, jeżeli w pojeździe brak jest urządzeń przytrzymujących dla dzieci lub ilość tych urządzeń jest niewystarczająca,
- uwzględnienia szczególnych warunków wykorzystania pojazdów kategorii M2 i M3 do przewozów miejscowych na terenach miejskich i zabudowanych, lub w których można podróżować na stojąco.

Artykuł 6a

Państwa Członkowskie mogą, za zgodą Komisji, udzielić czasowych zwolnień innych, niż przewidziane w art. 5 i 6, aby więcej dzieci mogło być przewożonych na siedząco w pojazdach kategorii M2 i M3 niż jest miejsc zaopatrzonych w pasy bezpieczeństwa, pod warunkiem zgodności z przepisami danego Państwa Członkowskiego w odniesieniu do przewozów lokalnych, w szczególności do autobusów szkolnych.

▼ M1

Termin ważności dla tych zwolnień, określony przez Państwo Członkowskie, nie może przekraczać pięciu lat od dnia 9 maja 2003 r.

Artykuł 6b

Państwa Członkowskie mogą, w odniesieniu do przewozów na swoim terytorium, udzielić czasowych zwolnień innych niż zwolnienia przewidziane w art. 5 i 6, aby więcej osób mogło być przewożonych na siedzeniach innych niż siedzenia przednie w pojazdach kategorii M1 i N1 niż jest miejsc zaopatrzonych w pasy bezpieczeństwa lub urządzenia przytrzymujące, pod warunkiem zgodności z przepisami danego Państwa Członkowskiego.

Termin ważności dla tych zwolnień, określony przez Państwo Członkowskie, nie może przekraczać sześciu lat od dnia 9 maja 2003 r.

▼ B*Artykuł 7*

Do dnia 1 sierpnia 1994 r. Komisja złoży sprawozdanie w sprawie wdrażania niniejszej dyrektywy, w celu ustalenia, czy potrzebne są surowsze środki bezpieczeństwa i dalsza harmonizacja. Gdy jest to stosowne, do sprawozdania dołączone są wnioski, które Rada rozpatrzy kwalifikowaną większością głosów w możliwie najkrótszym terminie.

▼ M1*Artykuł 7a*

1. W celu uwzględnienia postępu technicznego, art. 2 i 6 niniejszej dyrektywy mogą zostać dostosowane zgodnie z procedurą określoną w art. 7b ust. 2.

2. Komisja nadal prowadzi badania dotyczące systemów zabezpieczenia najbardziej odpowiednich dla poprawy ochrony wszystkich pasażerów przed wszelkimi rodzajami wypadków oraz przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące ustaleń z tych badań oraz stosowania niniejszej dyrektywy, w szczególności odnośnie do zwolnień przyznanych przez Państwa Członkowskie na podstawie art. 6, w celu oceny celowości wzmocnienia środków bezpieczeństwa i potrzeby większej harmonizacji. Gdzie stosowne, na podstawie tego sprawozdania, Komisja przedkłada właściwe wnioski.

Artykuł 7b

1. Komisja jest wspierana przez komitet.

2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu, ma zastosowanie art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE ⁽¹⁾, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. Komitet uchwała swój regulamin wewnętrzny.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

▼B*Artykuł 8*

1. Po konsultacji z Komisją Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przed 1 stycznia 1993 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wdrożenia niniejszej dyrektywy. Informują o tym niezwłocznie Komisję.
2. Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.
3. Państwa Członkowskie podają do wiadomości Komisji tekst podstawowych przepisów, które zostały przyjęte w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

Artykuł 9

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

▼ M1

ZAAŁĄCZNIK

**PROJEKT WSPÓLNOTOWY PIKTOGRAMU UMIESZCZONEGO
W WIDOCZNY SPOSÓB PRZY KAŻDYM MIEJSCU SIEDZĄCYM
WYPOSAŻONYM W PAS BEZPIECZEŃSTWA W POJAZDACH
KATEGORII M₂ I M₃ OBJĘTYCH DYREKTYWĄ 91/671/EWG**

(Kolory: biała postać na niebieskim tle)

