

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

COM(90) 524 final

Bruxelas, 14 de Novembro de 1990

Alteração da proposta de

Directiva do Conselho

relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros
respeitantes ao uso obrigatório dos cintos de segurança
nos veículos de menos de 3,5 toneladas

(Apresentada pela Comissão ao Conselho
nos termos do nº 3 do artigo 149º do Tratado CEE)

EXPLANATORY MEMORANDUM

Subject : Amendment to the proposal for a Council Directive on the approximation of the laws of the Member States relating to the compulsory use of safety belts in vehicles of less than 3.5 tonnes to include the restraining of children

Background :

A Parliamentary Resolution of 13 March 1984⁽¹⁾, on the introduction of a programme of Community measures to promote road safety called upon the Community to make every effort to improve road safety and specified that among those measures to which immediate priority should be given was the introduction of compulsory wearing of safety belts on all roads, both rural and urban. A further Resolution of 18 February 1986 ⁽²⁾ urged that the compulsory wearing of belts should apply to all passengers, including children, except in public service vehicles.

In its draft resolution on the implementation of a Community road safety programme, submitted to the Council on 20 March 1984⁽³⁾, the Commission recommended a number of measures to be taken in this context, including one concerning the wearing of safety belts in both front and rear seats. The Council Resolution of 19 December 1984⁽⁴⁾ welcomed the Commission's initiative, affirmed the need to provide for Community action on road safety and invited the Commission to submit proposals, undertaking at the same time to ensure their rapid adoption. It noted that the Commission's draft contained specific areas where action was proposed: among these areas was the wearing of safety belts.

These initiatives resulted in the proposal COM (88) 544⁽⁵⁾.

Article 7 of the proposal gave an exemption to children under 12 years of age from wearing seat belts and restraint systems because "the Commission believes it will be necessary to conduct a study of Member States laws and practices concerning child restraints before proposing Community norms on this subject". The proposal contains the following 'Whereas' - "Whereas the technical requirements of child restraint systems are still the subject of discussions and study by the Commission and will therefore be the subject of a later amendment to this Directive." The Commission undertook to submit to the Council, before 1 January 1991, a proposal for a Directive relating to special restraint systems for children under twelve.

(1) O.J. N° C 104, 16.04.1984, P. 38

(2) O.J. N° C 88, 24.03.1986, P. 35

(3) O.J. N° C 95, 06.04.1984, P. 2

(4) O.J. N° C 341, 21.12.1984, P. 1

(5) O.J. N° C 298, 23.11.1988, P. 8

The European Parliament and the Economic and Social Committee delivered their opinions on the proposal on 17 March⁽⁶⁾ and 27 April 1989⁽⁷⁾.

The European Parliament emphasised "that the Commission should as soon as possible submit new proposals regarding compulsory seat belts for children under 12 years old".

The ESC took the view that "there are already enough restraint systems on the market specially designed for small children (under 12) to justify an early adoption of a Directive for this category of passenger too".

Child Restraint Systems

Children cannot use adult seat belts effectively without some kind of complementary system. Special child restraints have therefore been developed. Smaller children in many countries travel in a rearward facing position in order to reduce neck loading in a frontal collision thereby distributing the loads on the back of the child. For older children; forward facing systems, using separate belts or the adult seat belt with a modified geometry are common.

The use of child restraints has proven to be very effective. Rearward facing systems suitable for smaller children (new born up to 2 or 3 years old) reduce the risk of injury by approx. 90 % while forward facing systems suitable for older children reduce numbers of injuries by 60 %.

These high efficiencies are linked to the correct use of the restraint.

Today there are a number of types of child restraint systems on the market:

1. Rearward facing child seat for new born infants, where the car instrument panel is not used as part of the restraint system. The seat is anchored by the adult seat belt and can be used in both the front and rear seats.
2. Rearward facing child seats for children aged from 9 months up to 2 or 3 years, mainly for front seat mounting and using the instrument panel as part of the restraint system.
3. Forward facing booster cushions where the child is restrained by the adult seat belt and the cushion is anchored to the car, the seat belt being guided through hooks. The booster cushion is recommended for children below the age of approx 10 years who have outgrown rearward facing child seats.
4. Forward facing booster chairs, which are cushions with a seat back and a head rest.

(6) opinion of the European Parliament: O.J. N° C 96, 17.04.1989, P. 220

(7) opinion of the ESC: O.J. N° C 159, 26.06.1989, P. 52

5. Forward facing child seats suitable for smaller children from 9 months to 4 years.
6. Child seat belts in the form of a harness (although some consider that the three point belt is generally safer than the full harness system).

The standard for Child Restraint Systems

ECE Reg 44 - "Uniform Provisions concerning the approval of Restraining Devices for Child Occupants of powerdriven Vehicles ("Child Restraints")" is the most commonly used regulation on child restraints in Europe and covers all types of child restraint systems. The regulation works well and has led to a considerable increase in the quality of the products used in Europe. A Community Directive is to be based on ECE Reg 44 which will take on board the planned amendments to that regulation aimed at better alignment with modern passenger car restraint systems.

To date there are around 200 different types of restraint system approved under ECE Reg 44.

Contents of the amendment

With the progress made by Member States in defining national requirements for the approval of child restraint systems it is now possible to adapt the base proposal (COM (88) 544) to include children and their restraint systems.

This adaptation legislates for the mandatory use of child restraint systems in such a way that does not preclude children from travelling in a car where suitable restraint systems are not available. However, it does encourage the availability of suitable restraint systems by insisting that children of all ages can travel in the front passenger seating position only if they are restrained by a system commensurate with their age and size.

Children occupying the forward facing rear seating positions should be restrained by appropriate systems if they are available in the car. The technical standard to which child restraint systems are approved will be those of Member States national requirements until such time that a Directive is passed on a harmonised community standard.

Alteração da proposta de
Directiva do Conselho

relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros
respeitantes ao uso obrigatório dos cintos de segurança
nos veículos de menos de 3,5 toneladas

A proposta da Comissão de 26 de Outubro de 1988, documento COM(88)554⁽¹⁾, é alterada do seguinte modo :

1. O artigo 2º deve ser alterado de modo a incluir o sistema de retenção de crianças:

"Artigo 2º

1. Os Estados-membros devem assegurar que o condutor e os passageiros dos bancos da frente dos veículos da categoria M1 que estejam em circulação, matriculados pela primeira vez em 1 de Março de 1979 ou após esta data, utilizam cintos de segurança homologados ou estão seguros por um sistema de retenção homologado. As crianças com 12 anos de idade ou mais podem utilizar os cintos de segurança homologados para adultos. As crianças com idade inferior a 12 anos podem ocupar o banco de passageiros da frente se utilizarem um sistema de retenção separado ou adicional ao cinto de segurança para adultos e adaptado à idade e peso da criança. Tal sistema deve ter sido declarado válido pelas autoridades competentes de um Estado-membro e ser reconhecido como tal noutros Estados-membros.

(1) JO nº C 298 de 23.11.1988, p. 8.

2. Os Estados-membros devem assegurar que, o mais tardar em 1 de Janeiro de 1993, os passageiros com 12 anos de idade ou mais que ocupam os bancos traseiros voltados para a frente dos veículos da categoria M1 que estejam em circulação, matriculados pela primeira vez em 1 de Janeiro de 1990 ou após esta data utilizam cintos de segurança homologados ou estão seguros por um sistema de retenção homologado.
 3. Os Estados-membros devem assegurar que, o mais tardar em 1 de Junho de 1991, todas as crianças com idade inferior a 12 anos que ocupem os bancos traseiros voltados para a frente dos veículos de categoria M1 que se encontrem em circulação, independentemente da data de matrícula do veículo, devem utilizar um sistema de retenção caso exista. O cinto de segurança ou o sistema de retenção homologados mencionados no nº 2 do artigo 2º é autorizado para crianças com mais de 4 anos de idade. As crianças com idade inferior devem estar seguras por um sistema separado ou adicional ao cinto de segurança para adultos, adaptado à idade e ao peso da criança. Tal sistema deve ter sido declarado válido pelas autoridades competentes de um Estado-membro e ser reconhecido como tal noutros Estados-membros."
2. O artigo 3º é alterado por forma a incluir os sistemas de retenção de crianças.

"Artigo 3º

Os Estados-membros devem assegurar que, o mais tardar em 1 de Janeiro de 1993, o condutor e os passageiros dos bancos da frente dos veículos das categorias M2 e N1 que estejam em circulação, matriculados pela primeira vez em 1 de Outubro de 1991 ou após esta data, utilizam cintos de segurança ou estão seguros por um sistema de retenção homologado.

As crianças com 12 anos de idade ou mais podem utilizar os cintos de segurança homologados para adultos. As crianças mais novas podem ocupar o banco de passageiros da frente se estiverem seguras por um sistema separado ou adicional ao cinto de segurança para adultos e adaptado à idade e peso da criança. Tal sistema deve ter sido declarado válido pelas autoridades competentes de um Estado-membro e ser reconhecido como tal noutros Estados-membros."

3. O artigo 6º é alterado de modo a incluir os sistemas de retenção de crianças.

"Artigo 6º

O disposto nos artigos 2º, 3º e 4º e no artigo 7º aplica-se aos condutores e passageiros de veículos em circulação na Comunidade registados num país terceiro se tais veículos dispuserem de cintos de segurança e de sistemas de retenção."

4. O artigo 7º é suprimido.
5. Os artigos 9º, 10º e 11º passam a ser, respectivamente, os artigos 7º, 8º, 9º e 10º.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho

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 0257-9553

COM(90) 524 final

DOCUMENTOS

PT

07 05 06

N.º de catálogo : CB-CO-90-571-PT-C
ISBN 92-77-65831-2

PREÇO DE VENDA	até 30 páginas: 3,50 ECU	cada 10 páginas a mais: 1,25 ECU
----------------	--------------------------	----------------------------------

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias
L-2985 Luxemburgo