



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 20.6.2003
KOM(2003) 362 slutlig

2003/0136 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**om ändring av rådets direktiv 76/115/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas
lagstiftning om förankring av bilbälten i motorfordon**

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

1. SYFTE

Syftet med detta utkast till direktiv är att ändra rådets direktiv 76/115/EEG av den 18 december 1975, senast ändrat genom kommissionens direktiv 96/38/EG, om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om förankring av bilbälten i motorfordon för att införa krav på montering av bälte i andra motorfordon än personbilar¹ från och med den 1 juli 2004.

För närvarande är det endast personbilar² som måste vara utrustade med säkerhetsbälten enligt gemenskapslagstiftningen.

Följande direktiv avser montering av säkerhetsbälten i fordon:

- Rådets direktiv 77/541/EEG av den 28 juni 1977³, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2000/3/EG, om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om bilbälten och fasthållningsanordningar i motorfordon.
- Rådets direktiv 76/115/EEG av den 18 december 1975⁴, senast ändrat genom kommissionens direktiv 96/38/EG⁵, om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om förankring av bilbälten i motorfordon.
- Rådets direktiv 74/408/EEG av den 22 juli 1974⁶, senast ändrat genom kommissionens direktiv 96/37/EG, om motorfordon vad avser säten, fästeanordningarna för dessa och huvudstöd.

Kommissionen föreslår att dessa tre direktiv ändras samtidigt så att det blir obligatoriskt att montera säkerhetsbälten i alla fordon. Eftersom det slutliga målet med den föreslagna åtgärden är att förbättra trafiksäkerheten, bör ändringarna antas och genomföras samtidigt.

2. RÄTTSLIG GRUND

De föreslagna direktiven grundas på artikel 95 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen. De bygger på principen om fullständig harmonisering som innebär att nationella lagar och förfaranden som kan skapa hinder mot den fria rörligheten för varor ersätts med enhetliga och bindande gemenskapsbestämmelser och ett gemensamt förfarande för godkännande.

I detta fall innebär kravet på montering av säkerhetsbälten i andra fordon än personbilar att tillverkarna måste utveckla lämplig teknik för att ge användarna bästa skydd. I gemenskapslagstiftningen finns redan bestämmelser i detta syfte.

¹ Detta gäller minibussar (kategori M₂), bussar (kategori M₃), lätta lastbilar (kategori N₁), medeltunga och tunga lastbilar (kategorierna N₂ och N₃).

² Kategori M₁.

³ EGT L 220, 29.8.1977, s. 95.

⁴ EGT L 24, 30.1.1976, s. 6.

⁵ EGT L 187, 26.7.1996, s.95

⁶ EGT L 221, 12.8.1974, s. 1.

För att den inre marknaden skall fungera på ett bra sätt måste dessa direktiv tillämpas obligatoriskt i gemenskapen och genomföras vid samma tidpunkt. Endast en sådan samordnad åtgärd kan bidra till en väl fungerande inre marknad.

3. BAKGRUND

Bättre trafiksäkerhet är en mycket viktig fråga för alla EU-medborgare. I ett betänkande av den 9 december 2002 framhåller Europaparlamentet att transportsäkerheten i Europa bör ges högsta prioritet och att man bör vidta sådana åtgärder som kan bidra till att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken⁷.

I vitboken ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden” konstaterar kommissionen följande:

*”Unionens medborgare betalar ett alltför högt pris för sin ökade rörlighet. Sedan 1970 har 1,64 miljoner personer omkommit i trafikolyckor. [– – –] Över 40 000 personer omkom och över 1,7 miljoner personer skadades i trafikolyckor inom Europeiska unionen förra året. [– – –] Var tredje person kommer någon gång under sitt liv att skadas i en trafikolycka.”*⁸

Kommissionen planerar bl.a. en utvidgad användning av säkerhetsbälten då sådana monterats i fordonet. Hittills har det varit obligatoriskt att använda en fasthållningsanordning i lätta fordon, där sådana monterats, enligt rådets direktiv 91/671/EEG⁹. Detta gäller fram- och baksäten i fordon av kategori M₁, framsäten i fordon av kategori N₁ samt vissa fordon i kategori M₂, men inte i några tunga fordon.

Europaparlamentet och rådet arbetar på en ändring av direktiv 91/671/EEG, som skulle göra det obligatoriskt att använda säkerhetsbälten i alla fordon där bälten monterats.

För att dessa åtgärder mycket effektivare skall skydda användarna, bör det antas bestämmelser om att tillverkarna skall förse säten i alla motorfordon, särskilt turistbussar, med säkerhetsbälten.

4. TEKNISKA ASPEKTER

Av tekniska skäl kan inte säkerhetsbältesförankringar för tunga fordon, bl.a. bussar, fästas i karossen, vilket vanligtvis är fallet med personbilar, utan de måste monteras vid sätet. Kraven i alla tre direktiven måste således uppfyllas, eftersom säkerhetsbälten och fasthållningsanordningar på ett säkert sätt måste vara fästa i förstärkta eller standardiserade förankringar, som monterats i fordonet på ett sådant sätt att bältena kan användas korrekt. De krafter som människokroppen utsätter bältet för vid en kollision överförs dessutom till sätenas fästansordningar. Därför bör deras stabilitet kontrolleras under kombinerad belastning.

⁷ Slutbetänkande A5-0444/2002, 9.12.2002, s.14.

⁸ Vitbok - Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden, KOM(2001) 370, s. 65 – http://europa.eu.int/comm/energy_transport

⁹ EGT L 376, 31.12.1991, s.26.

5. SUBSIDIARITET

Hänsyn har tagits till subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna enligt artikel 5 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen. På grund av åtgärdens omfattning och konsekvenser kan inte medlemsstaterna på lämpligt sätt uppnå direktivets syfte, att förbättra trafiksäkerheten och undvika att det skapas handelshinder inom gemenskapen. Syftet uppnås därför enklast genom åtgärder på gemenskapsnivå. Detta direktiv innehåller inte mer långtgående bestämmelser än vad som är nödvändigt för att uppnå målet.

6. BERÖRDA PARTERS SYNUNKTER

6.1. Medlemsstaternas ståndpunkt

Medlemsstaterna har informerats om förslaget innehåll via arbetsgruppen för motorfordon, som är kommissionens rådgivande grupp och som består av företrädare för medlemsstaterna, branschen och de icke-statliga organisationerna. Majoriteten av medlemsstaterna stöder förslaget.

6.2. De icke-statliga organisationernas ståndpunkt

De icke-statliga organisationerna har inte lämnat några negativa synpunkter.

6.3. Branschens ståndpunkt

De tekniska bestämmelser om montering av säkerhetsbälten i alla fordonskategorier som finns i direktiven 77/541/EEG, 76/115/EEG och 74/408/EEG införlivades med medlemsstaternas nationella lagstiftning redan den 1 januari 1997. Alla tillverkare har därför utarbetat lämpliga tekniska lösningar för att uppfylla kraven i dessa direktiv.

ACEA (*European Automobile Manufacturers Association*) har inte gjort några invändningar mot kommissionens förslag. Den begär dock att tillverkarna skall få tillräckligt med tid för att kunna validera tekniska förändringar och integrera dessa i sina produktionsplaner.

7. FÖRSLAGETS INNEHÅLL

Föreslagen utgörs huvudsakligen av två artiklar.

7.1. Artikel 1: Ändring av direktiv 76/115/EEG

I artikel 1 definieras de fordon som tillhör kategorierna M₂ och M₃ utifrån direktiv 2001/85/EG om bussar¹⁰. På så vis görs det en åtskillnad mellan stadsbussar, linjetrafikbussar och turistbussar.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/85/EG av den 20 november 2001 om särskilda bestämmelser för fordon som används för personbefordran med mer än åtta säten utöver förarsätet och om ändring av direktiv 70/156/EEG och 97/27/EG - EGT L 42, 13.2.2002, s.1.

7.2. Artikel 2: Genomförande

I artikel 2 fastställs tre datum:

- Den 1 januari 2004 måste medlemsstaterna godta fordon som godkänts i enlighet med ändringsdirektivet.
- Den 1 juli 2004 måste nya fordonstyper i de berörda kategorierna uppfylla direktivets krav.
- Den 1 januari 2006 måste alla nya fordon av befintliga typer uppfylla direktivets krav.

8. EKONOMISKA ASPEKTER: KOSTNADS-NYTTOANALYS

8.1. Allmänt

Det är inte lätt att rätt beräkna de kostnader som åtgärderna i den förslagna ändringen av direktiv 76/115/EEG kommer att medföra för fordonstillverkningen. Flera olika faktorer måste beaktas och det är svårt att bedöma vilka konsekvenser de får.

Det bör först och främst framhållas att många nyare fordon, inte bara personbilar, sedan 1999 har utrustats med säkerhetsbälten på frivillig grund, vilket innebär att det krävs ett mindre bidrag från branschen. Denna bedömning bygger emellertid på att lastbilar och dragfordon för påhängsvagnar utrustas med säkerhetsbälten, däremot turistbussar endast när detta krävs enligt nationell lagstiftning.

De planerade åtgärderna kommer främst att beröra sådana bussar som är avsedda för 60 sittpassagerare.

Det är viktigt att passagerarna skyddas effektivt vid en eventuell olycka¹¹. Montering av säkerhetsbälten kräver därför att inte bara säten och sätesförankringar förstärks på lämpligt sätt, utan hela karossen för att den skall kunna tåla den ökade kraft som uppstår på grund av att passagerarna använder säkerhetsbälten.

I många fall kommer det att bli nödvändigt att konstruera om hela fordonet för att bättre fördela energin inom karossen, så att man undviker en situation där deformationen av fordonet inkräktar på utrymmet för passagerarna.

Vad gäller de förväntade vinsterna kan man med hjälp av data från olycksundersökningar bedöma hur antalet dödsolyckor med passagerare som slungas ur fordonet kommer att påverkas. Det är dock svårt att förutsäga om de skador som uppstår då fastspända passagerare träffas av fordonets invändiga konstruktion kommer att minska i någon större omfattning. Det bör också påpekas att ett krav på montering av säkerhetsbälten inte garanterar att passagerarna alltid använder dem.

Med tanke på dessa antaganden bör kostnads- och intäktsanalysen endast betraktas som en preliminär bedömning.

¹¹ Frontalkollision eller olycka med överrullning.

8.2. Kostnader för montering av säkerhetsbälten i turistbussar

Att montera säkerhetsbälten i modern tvåvåningsbuss med 60 passagerarplatser skulle kräva att golv och kaross förstärks.

Förutsatt att nästan 3 500 nya fordon skulle behöva utrustas med säkerhetsbälten och den ekonomiska livstiden är 10 år, beräknas de totala kostnaderna uppgå till omkring 3,6 miljoner euro per år.

8.3. Vinster

Om man antar att 80 % av passagerarna i praktiken kommer att använda säkerhetsbälte, är det rimligt att anta att 120 passagerare färre kommer att dödas i trafikolyckor.

Med tanke på att den ekonomiska samhällsnyttan av att rädda ett liv beräknas uppgå till 1 miljon euro¹², kommer den potentiella samhällsnyttan att uppgå till 120 miljoner euro per år när det finns säkerhetsbälten i alla turistbussar.

Ännu vet man inte hur många allvarligt skadade som skulle ha skyddats bättre om de använt säkerhetsbälte. Det är rimligt att tro att de föreslagna åtgärderna kommer att leda till att antalet skadade personer minskar kraftigt, att skadorna blir mindre allvarliga och att det sociala lidandet minskar.

9. SLUTSATS

Att förebygga att passagerarna inte kastas ur en buss som välter kan vara mycket viktigt för att de skall kunna överleva. I allmänhet dör de flesta av dem som kastas ut ur fordonet av sina skador. De som blir kvar i fordonet överlever i allmänhet.

Allt fler tunga och lätta lastbilar är också inblandade i trafikolyckor och många passagerare dödas, därför att de inte bär bälte eftersom det saknas fasthållningsansordningar i fordonen.

Även om kostnaderna för samhället kan verka vara ganska höga, måste de jämföras med vad de medför i form av antal färre skadade och omkomna.

¹² Källa: Generaldirektoratet för energi och transport - Prioriteringar när det gäller vägtrafiksäkerheten inom EU - Lägesrapport och klassificering av åtgärder, KOM(2000) 125 slutlig.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av rådets direktiv 76/115/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om förankring av bilbälten i motorfordon

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 95 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag¹³,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹⁴,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹⁵,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget¹⁶, och

av följande skäl:

- (1) Forskningen visar att användningen av säkerhetsbälten och fasthållningsanordningar kan bidra till att kraftigt minska antalet dödsolyckor liksom skadornas omfattning, även vid olyckor med överrullning. Att montera bälten och fasthållningsanordningar i alla fordonskategorier är ett viktigt steg i riktning mot att öka trafiksäkerheten och således rädda liv.
- (2) Samhällsnyttan kommer att öka kraftigt om alla fordon utrustas med säkerhetsbälten.
- (3) I sin resolution av den 18 februari 1986 om gemensamma åtgärder för att minska vägtrafikolyckorna som ett led i gemenskapens program för vägtrafiksäkerhet¹⁷, framhåller Europaparlamentet att det måste bli obligatoriskt för alla passagerare, även barn, att använda säkerhetsbälten, utom i fordon som används i kollektivtrafik. Man måste därför skilja på bussar i kollektivtrafik och andra fordon när det gäller kravet på montering av säkerhetsbälten och fasthållningsanordningar.

¹³ EGT C [...], [...], s. [...].

¹⁴ EGT C [...], [...], s. [...].

¹⁵ EGT C [...], [...], s. [...].

¹⁶ EGT C [...], [...], s. [...].

¹⁷ EGT C 68, 24.3.1986, s. 35.

- (4) I enlighet med rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon¹⁸, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/116/EG¹⁹, gäller gemenskapens system för typgodkännande för alla fordon i kategori M₁ sedan den 1 januari 1998. Således måste endast dessa fordon vara utrustade med fästanordningar för säkerhetsbälten och fasthållningsanordningar enligt kraven i rådets direktiv 76/115/EEG av den 18 december 1975 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om förankring av bilbälten i motorfordon²⁰, senast ändrat genom kommissionens direktiv 96/38/EG²¹.
- (5) Så länge gemenskapens system för typgodkännande inte har utvidgats till att omfatta alla fordonskategorier, bör det av hänsyn till vägtrafiksäkerheten krävas att det i fordon av andra kategorier än M₁, monteras fästanordningar för säkerhetsbälten och fasthållningsanordningar.
- (6) Direktiv 76/115/EEG innehåller redan alla de tekniska och administrativa bestämmelser som behövs för typgodkännande av fordon i andra kategorier än M₁. Medlemsstaterna behöver därför inte införa ytterligare bestämmelser.
- (7) Sedan direktiv 96/38/EG trädde i kraft har flera medlemsstater redan gjort bestämmelserna i detta direktiv obligatoriska för vissa andra kategorier av fordon än M₁. Tillverkare och leverantörer har således utvecklat lämplig teknik.
- (8) Direktiv 76/115/EEG bör ändras i enlighet med detta.
- (9) Eftersom syftet med den föreslagna åtgärden, att förbättra vägtrafiksäkerheten genom att göra det obligatoriskt att montera säkerhetsbälten i vissa fordonskategorier, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och således, på grund av åtgärdens omfattning, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, får gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för det ändamålet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

Artikel 1
Ändring av direktiv 76/115/EEG

Direktiv 76/115/EEG ändras på följande sätt:

¹⁸ EGT L 42, 23.2.1970, s. 1.
¹⁹ EGT L 18, 21.1.2002, s.1.
²⁰ EGT L 24, 30.1.1976, s.6.
²¹ EGT L 187, 26.7.1996, s. 95.

1. I artikel 2 skall följande stycke läggas till:

"Fordon i kategorierna M₂ och M₃ skall indelas i klasser enligt definitionerna i avsnitt 2 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/85/EG*.

* EGT L 42, 13.2.2002, s.1."

2. Punkt 4.3.1. i bilaga I skall ersättas med följande:

“4.3.1. Med undantag för fällbara säten enligt punkt 1.9. till bilaga I och säten avsedda att användas endast då fordonet är stillastående skall fordon i kategorierna M₁, M₂ och M₃ i klass III eller B och kategori N utrustas med fästanordningar för säkerhetsbälten enligt bestämmelserna i detta direktiv.

Fordon i klass I, II och A tillhörande kategori M₂ eller M₃ får utrustas med fästanordningar för säkerhetsbälten, förutsatt att de uppfyller bestämmelserna i detta direktiv.”

Artikel 2 **Genomförande**

1. Från och med den [1 januari 2004] skall medlemsstaterna med avseende på de fästanordningar för säkerhetsbälten som uppfyller bestämmelserna i direktiv 76/115/EEG, ändrat genom detta direktiv, inte
 - a) vägra att bevilja EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för en fordonstyp,
 - b) förbjuda registrering, saluföring eller ibruktagande av nya fordon.
2. Från och med den [1 juli 2004] skall medlemsstaterna vid montering i nya fordonstyper av fästanordningar för säkerhetsbälten som inte uppfyller bestämmelserna i 76/115/EEG, ändrat genom detta direktiv,
 - a) inte längre bevilja EG-typgodkännande,
 - b) vägra att bevilja nationellt typgodkännande.
3. Från och med den [1 januari 2006] skall medlemsstaterna med avseende på de fästanordningar för säkerhetsbälten som inte uppfyller bestämmelserna i direktiv 76/115/EEG, ändrat genom detta direktiv,
 - a) betrakta de intyg om överensstämmelse som åtföljer nya fordon som ogiltiga för det syfte som avses i artikel 7.1 i direktiv 70/156/EEG,
 - b) vägra registrering, försäljning eller ibruktagande av nya fordon såvida inte artikel 8.2 i direktiv 70/156/EEG åberopas.

Artikel 3
Införlivande

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den [.....sex månader efter dess antagande] och skall genast underrätta kommissionen om detta.
2. De skall tillämpas dessa bestämmelser från och med den [.....sex månader efter dess antagande].
3. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.
4. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 4
Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugoförsta dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 5
Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdad i Bryssel den [...]

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande