

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 74/408/EEG om motorfordon vad avser säten, fästnanordningarna för dessa och huvudstöd"

(KOM(2003) 361 slutlig – 2003/0128 (COD))

(2004/C 80/02)

Den 3 juli 2003 beslutade rådet att i enlighet med artikel 95 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslag.

Facksektionen för inre marknaden, produktion och konsumtion, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 12 november 2003. Föredragande var Virgilio Ranocchiaro.

Vid sin 404:e plenarsession den 10 och 11 december 2003 (sammanträdet den 10 december) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 102 röster för, 1 röst emot och 1 nedlagd röst.

1. Inledning

1.1. Förslaget ingår i det allmänna regelverket för typgodkännande av fordon och därmed sammanhängande anordningar.

1.2. Monteringen av säten, fästnanordningarna för dessa och huvudstöd är en särskilt viktig teknisk aspekt som måste regleras på gemenskapsnivå.

1.3. Presentationen av tre samtidiga direktivförslag⁽¹⁾ bygger på den grundläggande principen om en fullständig harmonisering genom en enda gemenskapslagstiftning, ett enda förfarande för godkännande och ett samtidigt ikraftträdande i unionen.

1.4. Behovet av de aktuella bestämmelserna om typgodkännande hänger samman med att kravet på montering och användning av säkerhetsbälten utsträcks till flera motorfordonstyper.

1.5. Hittills har användning av säkerhetsbälten endast varit obligatorisk i personbilar (kategori M1) och – begränsat till framsätena – i transportfordon med lägre totalvikt, dvs. under 3,5 ton (N1). Tyngre transportfordon (N2 och N3) samt minibussar och bussar (M2 och M3) har däremot varit undantagna från bälteskrav.

1.6. Först nyligen blev det obligatoriskt att använda säkerhetsbälten i alla typer av motorfordon för gods- och persontransporter⁽²⁾.

1.7. Eftersom det för andra fordon än motorfordon hittills inte funnits något egentligt EG-typgodkännande, har medlemsstaterna själva kunnat besluta om de på nationell nivå skall tillämpa de tre gällande direktiven, i vilka det nu föreslås ändringar i och med de tre ovannämnda direktivförslagen.

1.8. Den föreslagna monteringen av bälten i fordon med högre totalvikt kräver inte bara montering av två- eller trepunktsbälten, utan innebär också krav på att de skall fästas i sätet i stället för i karossen som på personbilar. Därför måste samtliga tre direktiv vara enhetliga.

2. Kommitténs kommentarer

2.1. EESK välkomnar en regleringsmetod som syftar till en fullständig harmonisering i överensstämmelse med artikel 95 i fördraget.

2.2. Åtgärden i det aktuella förslaget svarar mot kravet på att värna om passagerarnas säkerhet och ingår därför med rätta i EU:s åtgärdsprogram för trafiksäkerhet⁽³⁾.

2.3. Det direktiv i vilket ändringar föreslås innehåller redan alla de tekniska och administrativa bestämmelser som krävs för typgodkännande av fordon i andra kategorier än M1.

2.4. Den verkliga nyheten ligger i förbudet mot installation av säten som är vända åt sidan i nya fordonstyper (från 1.7.2004) och i nya fordon i samtliga kategorier (M1, M2, M3 klass II eller B) med undantag för stadsbussar (från 1.1.2006).

(1) Tillsammans med KOM(2003) 361, som behandlas i detta yttrande, presenteras också KOM(2003) 362 om förankring av bilbälten samt KOM(2003) 363 om bilbälten och fasthållningsanordningar.

(2) Direktiv 2003/20/EG av den 8 april 2003, EUT L 115, 9.5.2003.

(3) Kommissionens meddelande KOM(2003) 311 slutlig, 2.6.2003 om vilket EESK håller på att utarbeta ett yttrande.

2.5. Förbudet infördes på grundval av en forskningsstudie utförd av externa experter, där det framkom att långsgående säten bör förbjudas i bussar med ståplatsförbud⁽¹⁾.

2.6. Några undantag från förbudet medges (i campingbilar om sätena används när fordonet står still, i ambulanser, etc.). EESK har emellertid alltiför invändningar på främst två punkter:

- Salongsutrymmena försvinner och därmed de bekvämare utrymmena i turistbussar.
- Tidsfristen för genomförandet av lagen är alltför snävt tilltagen.

2.7. Säkerheten är ett universellt värde som måste främjas av alla berörda parter. Alla tänkbara tekniska och ekonomiska ansträngningar måste göras för att nå detta mål. Detta stämmer dock inte helt med förslaget, där man faktiskt förbjuder den bekvämlighet och höga standard som krävs i t.ex. bussar på de internationella långdistanslinjerna.

2.8. Kommittén är visserligen övertygad om att säkerhetskriterierna måste respekteras till fullo, men tvivlar på de verkliga fördelarna med ett sådant förbud och beklagar att det inte föreligger någon statistik över antalet olyckor där bussar med sådana säten är inblandade och de konsekvenser detta fått för passagerarna.

(1) Resultat av en forskningsstudie utförd av Cranfield Impact Center (juli 2001).

2.9. EESK menar att valet av ett förbud tycks bygga på ett synsätt inom forskningen där man uteslutande fokuserat på den bästa typen av säkerhetsbälten för sådana säten samt på det faktum att det har varit omöjligt att genast hitta en teknisk och konstruktionsmässig lösning. Nu pågår emellertid studier i några medlemsstater som skall garantera att dessa säten uppfyller samma säkerhetskrav som framåtvända säten.

2.10. EESK skulle dock föredra att förbudet träder i kraft senare för att erbjuda industrin en rimlig övergångstid om man under tiden inte skulle hitta tillfredsställande tekniska lösningar.

2.11. Kommittén begär att det görs en rättelse i det näst sista stycket i punkt 3 i motiveringen till förslaget, eftersom direktiv 91/671/EEG redan ändrats genom direktiv 2003/20/EG av den 8 april 2003, som nämns ovan i inledningen till detta yttrande.

3. Slutsatser

3.1. Med undantag för ovannämnda förbehåll vad gäller långsgående säten och tidsfristerna för förbudets införande ställer sig kommittén bakom förslagets målsättning att införa ständigt högre säkerhetskrav. Vi stöder förslaget även om de planerade åtgärderna skulle innebära extrakostnader, till exempel för turistbussar. Målet att rädda människoliv skall eftersträvas med hjälp av bästa möjliga lösningar. Dessa lösningar skall vara resultatet av en målinriktad forskning, framför allt om man vill uppnå det ambitiösa målet i det europeiska åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhet, nämligen att halvera antalet trafikoffre i unionen fram till 2010.

Bryssel den 10 december 2003.

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Roger BRIESCH