Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί την οδηγία 91/671/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την υποχρεωτική χρήση της ζώνης ασφαλείας στα οχήματα κάτω των 3,5 τόνων

(2001/C 96 E/29)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

COM(2000) 815 τελικό — 2000/0315(COD)

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 7 Δεκεμβρίου 2000)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71 παρ. 1,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 251 της Συνθήκης,

Εκτιμώντας τα εξής:

(1) Το άρθρο 153 της Συνθήκης απαιτεί από την Κοινότητα, προκειμένου να διασφαλίσει υψηλό επίπεδο προστασίας του καταναλωτή, να συμβάλει στην προστασία της υγείας, της ασφάλειας και των οικονομικών συμφερόντων των καταναλωτών.

(2) Στο ψήφισμα της 13ης Μαρτίου 1984 [1] το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έθεσε ως μέτρο προτεραιότητας τη χρήση των ζωνών ασφαλείας σε όλες τις οδούς, και αγροτικές και αστικές. Στο ψήφισμα της 18ης Φεβρουαρίου 1986 [2], το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τόνιζε ότι είναι αναγκαίο να καταστεί υποχρεωτική η χρήση των ζωνών ασφαλείας για όλους τους επιβάτες, καθώς και για τα παιδιά, εξαιρουμένων των οχημάτων δημοσίας χρήσεως.

(3) Η οδηγία 91/671/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την υποχρεωτική χρήση των ζωνών ασφαλείας σε οχήματα κάτω των 3,5 τόνων [3], προβλέπει την υποχρεωτική χρήση συστημάτων συγκράτησης για παιδιά σε καθίσματα που είναι εφοδειασμένα με ζώνες ασφαλείας. Η εν λόγω οδηγία δεν προσδιορίζει ποιος είναι ο ενδεδειγμένος τύπος συστήματος συγκράτησης και επιτρέπει να μεταφέρονται τα παιδιά χωρίς να συγκρατούνται με κατάλληλο σύστημα, εφόσον αυτό δεν διατίθεται.

(4) Οι μελλοντικές τάσεις βαίνουν προς αυστηρότερη επιβολή της χρήσης τέτοιων διατάξεων, προσεγγίζοντας έτσι την αρχή της υποχρεωτικής χρήσης που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 της οδηγίας.

(5) Με την απόφαση 97/836/ΕΚ [4] του Συμβουλίου, η Κοινότητα προσχώρησε στην συμφωνία της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (ΟΕΕ) σχετικά με την έκδοση ομοιόμορφων τεχνικών προδιαγραφών για τα τροχοφόρα οχήματα, τον εξοπλισμό και τα εξαρτήματα που μπορούν να τοποθετούνται ή/και να χρησιμοποιούνται στα τροχοφόρα οχήματα και τους όρους αμοιβαίας αναγνώρισης των εγκρίσεων τύπου με βάση τις προδιαγραφές αυτές.

(6) Με την προσχώρησή της στη συμφωνία, η Επιτροπή αποδέχθηκε έναν καθορισμένο κατάλογο κανονισμών που έχουν θεσπισθεί βάσει της συμφωνίας αυτής, μεταξύ των οποίων είναι και ο Κανονισμός για την έγκριση τύπου των διατάξεων συγκράτησης για παιδιά που μεταφέρονται με μηχανοκίνητα οχήματα (συστήματα συγκράτησης για παιδιά).

(7) Η έρευνα έχει δείξει ότι η χρήση των συστημάτων συγκράτησης για παιδιά μπορεί να συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στη μείωση της σοβαρότητας τραυματισμού σε περίπτωση σύγκρουσης. Ο κίνδυνος σοβαρού τραυματισμού από σύγκρουση είναι επτά φορές μεγαλύτερος για τα παιδιά που δεν συγκρατούνται από εκείνον για τα παιδιά που συγκρατούνται.

(8) Ο αριθμός των παιδιών που τραυματίζονται θανατηφόρα σε τροχαία ατυχήματα είναι σχετικά μικρός σε σύγκριση με τον αριθμό των παιδιών που σκοτώνονται ως πεζοί ή με ποδήλατα. Οι γνώσεις για την προστασία που προσφέρουν τα συστήματα συγκράτησης για παιδιά είναι σήμερα τόσο προηγμένες ώστε να γίνεται όλο και πιο δύσκολα αποδεκτός ο κακός σχεδιασμός τους.

(9) Οι οδηγίες 96/36/ΕΚ [5], 96/37/ΕΚ [6], 96/38/ΕΚ [7] της Επιτροπής σε συνδυασμό μεταξύ τους απαιτούν τα νέα οχήματα των κατηγοριών M και N (εξαιρουμένων εκείνων των κατηγοριών M2 και M3 τα οποία σχεδιάζονται για τη μεταφορά ορθίων επιβατών) πρέπει να είναι εφοδειασμένα με ζώνες ασφαλείας, κατάλληλα καθίσματα και αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας. Εφόσον τα εν λόγω οχήματα εφοδειάζονται με ζώνες ασφαλείας, κρίνεται εύλογο να απαιτείται από τους καθήμενους επιβάτες να τις χρησιμοποιούν.

([1]) ΕΕ C 104 της 6.4.1984, σ. 38.

([2]) ΕΕ C 68 της 24.3.1986, σ. 35.

([3]) ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 26.

([4]) ΕΕ L 346 της 17.12.1997, σ. 78.

([5]) ΕΕ L 178 της 17.7.1996, σ. 15.

([6]) ΕΕ L 186 της 25.7.1996, σ. 28.

([7]) ΕΕ L 187 της 26.7.1996, σ. 95.

(10) Οι επιβάτες οχημάτων των κατηγοριών M2 και M3 πρέπει να ενημερώνονται ότι είναι αναγκαίο να χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας όταν το όχημα είναι εν κινήσει,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 91/671/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο: «για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την υποχρεωτική χρήση των ζωνών ασφαλείας και των συστημάτων συγκράτησης για παιδιά στα οχήματα».

2. Τα άρθρα 1 και 2 αντικαθίστανται από τα εξής:

«*Άρθρο 1*

1. Η παρούσα οδηγία ισχύει για όλα τα μηχανοκίνητα οχήματα των κατηγοριών M1, M2, M3 και N1, N2 και N3, όπως αυτές ορίζονται στο Παράρτημα I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ [1], τα οποία προορίζονται για οδική χρήση, έχουν τουλάχιστον τέσσερεις τροχούς και αναπτύσσουν μέγιστη ταχύτητα από σχεδιασμούς τους άνω των 25 km/h.

2. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας:

— οι ορισμοί των συστημάτων συγκράτησης, στα οποία συμπεριλαμβάνονται οι ζώνες ασφαλείας και τα συστήματα συγκράτησης για παιδιά και τα κατασκευαστικά στοιχεία αυτών, είναι εκείνοι που περιέχει το Παράρτημα I της οδηγίας 77/541/ΕΟΚ [2] σχετικά με τα οχήματα των κατηγοριών M1 και N1.

— "με μέτωπο προς τα πίσω" σημαίνει την αντίθετη κατεύθυνση προς την κανονική κατεύθυνση κίνησης του οχήματος.

3. Τα συστήματα συγκράτησης για παιδιά εμπίπτουν σε πέντε "μεγάλες ομάδες":

α) Ομάδα 0 για παιδιά μάζας κάτω των 10 kg,

β) Ομάδα 0+ για παιδιά μάζας κάτω των 13 kg,

γ) Ομάδα I για παιδιά μάζας από 9 kg έως 18 kg,

δ) Ομάδα II για παιδιά μάζας από 15 kg έως 25 kg,

ε) Ομάδα III για παιδιά μάζας από 22 kg έως 36 kg.

4. Τα συστήματα συγκράτησης για παιδιά μπορούν να είναι δύο κλάσεων:

α) συστήματα συγκράτησης ολοκληρωμένης κλάσης όταν περιλαμβάνουν συνδυασμό ιμάντων ή εύκαμπτων στοιχείων με πόρπη ασφάλισης, διάταξη προσαρμογής, συνδέσεις, και σε ορισμένες περιπτώσεις συμπληρωματικό κάθισμα ή/και προστατευτικό από τις κρούσεις, τα οποία μπορούν να αγκυρώνονται με δικό τους ενσωματωμένο ιμάντα ή ιμάντες·

β) συστήματα συγκράτησης μη ολοκληρωμένης κλάσης όταν περιλαμβάνουν διάταξη μερικής συγκράτησης, η οποία, όταν χρησιμοποιείται σε συνδυασμό με μια ζώνη ασφαλείας ενήλικα που προσδένει το σώμα του παιδιού ή συγκρατεί τη διάταξη όπου έχει τοποθετηθεί το παιδί, αποτελούν πλήρες σύστημα συγκράτησης για παιδιά.

([1]) ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 1.
([2]) ΕΕ L 220 της 29.8.1977, σ. 95.

Άρθρο 2

1. Για τα οχήματα των κατηγοριών M1 και N1, τα κράτη μέλη απαιτούν από όλους τους επιβαίνοντες των οδικών οχημάτων να χρησιμοποιούν τα συστήματα συγκράτησης εφόσον υπάρχουν. Τα παιδιά ηλικίας 12 ετών και άνω μπορούν να χρησιμοποιούν τις εγκριμένες για ενήλικες ζώνες ασφαλείας.

Τα παιδιά ηλικίας κάτω των 12 ετών συκρατούνται με σύστημα συγκράτησης για παιδιά, ανεξάρτητο από τη ζώνη ασφαλείας για ενήλικες ή επιπροσθέτως αυτής, και κατάλληλο για τη μάζα του παιδιού όπως ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3. Εφόσον το παιδί είναι ηλικίας κάτω των 12 ετών αλλά η μάζα του είναι ανώτερη των 36 kg επιτρέπεται να χρησιμοποιεί τη ζώνη ασφαλείας για ενήλικες.

Τα παιδιά κάτω των τριών ετών δεν επιτρέπεται να μεταφέρονται με οχήματα της κατηγορίας M1, εξαιρουμένων των ταξί, τα οποία δεν είναι εφοδειασμένα με κατάλληλα συστήματα συγκράτησης για παιδιά.

Δεν επιτρέπεται η μεταφορά παιδιών σε κάθισμα ασφαλείας με μέτωπο προς τα πίσω στη θέση του συνοδηγού που είναι εφοδειασμένη με αερόσακο, εκτός εάν έχει απενεργοποιηθεί ο αερόσακος.

Όταν χρησιμοποιείται ένα σύστημα συγκράτησης για παιδιά, αυτό πρέπει να έχει εγκριθεί με βάση τα πρότυπα του Κανονισμού 44/03 της ΟΕΕ-ΟΗΕ, ισοδυνάμου νομοθετήματος ή των τυχόν αναπροσαρμογών του.

2. Για τα οχήματα των κατηγοριών M2, M3, N2 και N3, τα κράτη μέλη απαιτούν από όλους τους οδηγούς και τους επιβαίνοντες να χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας που έχουν προβλεφθεί.

Οι επιβάτες ενημερώνονται ότι είναι υποχρεωμένοι να προσδένονται εφόσον κάθονται και το όχημα είναι εν κινήσει. Ενημερώνονται με έναν ή περισσότερους από τους κάτωθι τρόπους:

— από τον οδηγό

— από τον εισπράκτορα, το συνοδό ή τον υπεύθυνο που έχει οριοθεί αρχηγός της ομάδας

— με οπτικο-ακουστικά μέσα (π.χ. βίντεο)

— με σήματα ή/και πικτογράμματα ευκρινή σε κάθε θέση καθημένου.»

3. Το άρθρο 4 καταργείται.

Άρθρο 2

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία εντός ενός έτους από τη δημοσίευση της οδηγίας στην Επίσημη Εφημερίδα έως την 1η Ιανουαρίου 2002. Ενημερώνουν αμέσως επ' αυτού την Επιτροπή.

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι διατάξεις που θεσπίζουν σχετικά να περιέχουν ή να συνοδεύονται κατά την επίσημη δημοσίευσή τους από παραπομπή στην παρούσα οδηγία. Ο τρόπος της παραπομπής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία τίθεται σε ισχύ την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.