

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)**

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 11/3703 Nr. 2.28 —

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Gurtanlegepflicht in Kraftfahrzeugen mit einem Gewicht von weniger als 3,5 Tonnen — KOM (88) 544 endg.

»Rats-Dok. Nr. 9228/88«

A. Problem

Die EG-Kommission möchte die EG-Mitgliedstaaten dazu verpflichten, allgemeinverbindliche Rechtsvorschriften über die Benutzung von Sicherheitsgurten in Kraftfahrzeugen einzuführen.

B. Lösung

Ablehnung, weil der EG-Ministerrat nach dem EWG-Vertrag keine Kompetenz für Verhaltensvorschriften im Straßenverkehr hat.

Einmütigkeit im Ausschuß (eine Stimmenthaltung)

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, den anliegenden Richtlinienvorschlag bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel abzulehnen.

Bonn, den 26. April 1989

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Jobst **Kretkowski**

Vorsitzender Berichterstatter

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Gurtanlegepflicht in Kraftfahrzeugen mit einem Gewicht von weniger als 3,5 Tonnen

Begründung

Allgemeines

1. Eines der Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik besteht darin, einen effektiven Beitrag zur Verringerung der Zahl der Verkehrsunfälle und der Unfallopfer sowie zur Verbesserung der Verkehrsbedingungen zu leisten. Nach Ansicht der Kommission läßt sich eine gemeinsame Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit u. a. schrittweise durch eine Richtlinie erreichen, durch die innerhalb eines vernünftigen Zeitraums allen Fahrzeuginsassen — von Sonderfällen oder relativ begrenzten Fällen abgesehen — die Benutzung von Sicherheitsgurten zur Pflicht gemacht wird.
2. In einer Entschließung des Europäischen Parlaments vom 13. März 1984¹⁾ zur Einführung eines Programms gemeinschaftlicher Maßnahmen zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit wurde an die Pflicht der Gemeinschaft erinnert, alles zu unternehmen, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern, und es wurde erläutert, daß die Einführung der Gurtanlegepflicht auf allen öffentlichen Straßen, d. h. sowohl auf Landstraßen als auch im Stadtverkehr, zu jenen Maßnahmen zählt, denen erstrangige Priorität zukommen sollte. Eine weitere Entschließung vom 18. Februar 1986²⁾ betonte nachdrücklich, daß die Gurtanlegepflicht für alle Fahrzeuginsassen, auch für Kleinkinder, außer in Fahrzeugen der öffentlichen Verkehrsbetriebe, gelten sollte.
3. In ihrem dem Rat am 20. März 1984 vorgelegten Entwurf einer Entschließung zur Durchführung eines Gemeinschaftlichen Programms auf dem Gebiet der Sicherheit im Straßenverkehr³⁾ empfahl die Kommission in diesem Zusammenhang eine Reihe von Maßnahmen, unter anderem auch das Anlegen von Sicherheitsgurten auf den Vorder- und Rücksitzen. In der Entschließung des Rats vom 19. Dezember 1984⁴⁾ wurde die Initiative der Kommission befürwortet, die die Notwendigkeit bestätigte, Gemeinschaftsmaßnahmen auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit vorzusehen, und die Kommission aufgefordert, Vorschläge zu unterbreiten, während gleichzeitig die Verpflichtung übernommen wurde, so vorzugehen, daß diese rasch angenommen werden können. In der Entschließung wird davon Kenntnis genommen, daß in dem Vorschlag der Kommission konkrete Bereiche aufgeführt sind, in denen Aktionen vorgeschlagen wurden: Hierzu zählte die Benutzung von Sicherheitsgurten.
4. Die Benutzung von Sicherheitsgurten bietet zwei Vorteile: Zunächst wird der Körper an geeigneten Stellen (Becken, Rippen) gehalten. Der Gurt verhindert eine „Sekundärkollision“, bei der Fahrzeuginsassen gegen Flächen im Innern des Fahrzeugs geschleudert werden. Ferner bewahrt der Sicherheitsgurt die Fahrzeuginsassen davor, daß sie aus dem Fahrzeug geschleudert werden: Das Risiko, schwerwiegende Verletzungen davonzutragen, ist für Fahrzeuginsassen, die herausgeschleudert werden, vier- oder fünfmal größer als für andere Insassen. Obwohl ein Herausschleudern durch Fahrzeigtüren, die sich während des Unfalls öffnen, weniger häufig vorkommt, seitdem die Türen mit Sicherheitsschlössern ausgestattet sind, muß weiterhin damit gerechnet werden, daß Fahrzeuginsassen durch die Windschutzscheibe, die Seiten- und Rückfenster oder — in bestimmten Personenkraftwagen — durch das Dach herausgeschleudert werden. Die Mehrzahl der — zum größten Teil auf aktuellen Verkehrsunfalldaten basierenden — Untersuchungen über die Wirksamkeit von Sicherheitsgurten bei Zusammenstößen zeigt, daß der Sicherheitsgurt das Risiko tödlicher Unfälle für Fahrzeuginsassen auf den Vordersitzen um mindestens 50 % verringert, insbesondere soweit es sich um Frontzusammenstöße handelt.
5. Andere Untersuchungen haben auch gezeigt, daß die Rücksitze für nichtangeschnallte Fahrzeuginsassen beinahe genauso gefährlich sind wie die Vordersitze und daß unangeschnallte Fahrzeug-

¹⁾ ABl. Nr. C 104 vom 16. April 1984, S. 38

²⁾ ABl. Nr. C 68 vom 24. März 1986, S. 35

³⁾ ABl. Nr. C 95 vom 6. April 1984, S. 2

⁴⁾ ABl. Nr. C 341 vom 21. Dezember 1984, S. 1

insassen auf den Rücksitzen die Verletzungsgefahr für Fahrzeuginsassen auf den Vordersitzen erhöhen. Die Zahl der Toten und Verletzten könnte somit weiter verringert werden, wenn die Benutzung der Sicherheitsgurte auch für die Rücksitze obligatorisch würde.

6. Wie durch Untersuchungen deutlich festgestellt wurde, ist die Gefahr, daß bei einem Zusammenstoß durch die Benutzung des Sicherheitsgurts Körperschäden hervorgerufen werden, sehr gering. Obwohl durch einen Gurt Verletzungen verursacht werden können, sind diese ausnahmslos weniger ernst als jene (bisweilen tödlichen) Verletzungen, die auftreten, wenn der Gurt nicht benutzt wird. Es besteht manchmal eine psychologisch begründete Furcht, daß die Benutzung eines Gurts in bestimmten Situationen, z. B. wenn der Personenkraftwagen Feuer fängt oder in Wasser einsinkt, ein schnelles Aussteigen aus dem Fahrzeug vereiteln könnte. Es hat sich jedoch gezeigt, daß selbst unter diesen Umständen die Benutzung eines Sicherheitsgurtes die Chancen für eine Flucht aus dem Fahrzeug erhöht, da sie das Verletzungsrisiko und die Gefahr, das Bewußtsein zu verlieren, in starkem Maße verringert.
7. Nach Ansicht der Kommission ist die Verletzungsgefahr bei Zusammenstößen für Kinder genauso wie für Erwachsene geringer, wenn sie einen geeigneten Sicherheitsgurt benutzen. Aber anders als Erwachsene brauchen kleinere Kinder Haltesysteme, die speziell auf ihren Bedarf zugeschnitten sind. Angesichts der Vielfalt der auf dem Markt angebotenen Kinderhaltesysteme und der wenigen verfügbaren Daten über deren Wirksamkeit, hält es die Kommission für erforderlich, eine Untersuchung über die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der Kinderhaltesysteme durchzuführen, bevor hierzu Rechtsvorschriften der Gemeinschaft vorgeschlagen werden.
8. Der Sicherheitsgurt hat in den vergangenen 20 Jahren einen wirksamen Beitrag zur Sicherheit von Fahrer und Fahrzeuginsassen geleistet; aber es hat sich als schwierig erwiesen, die freiwillige Benutzung in großem Stil zu erreichen: Daher wurden in vielen Mitgliedstaaten Rechtsvorschriften über die obligatorische Benutzung von Sicherheitsgurten für die Vordersitze erlassen.
9. Die derzeit bestehenden einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über die obligatorische Benutzung von Sicherheitsgurten weichen jedoch stark voneinander ab. In einem Mitgliedstaat ist die Benutzung für die Vordersitze nicht zwingend vorgeschrieben; in einigen anderen ist sie nur außerhalb geschlossener Ortschaften zur Pflicht gemacht. In einem weiteren Mitgliedstaat ist das Anlegen der Sicherheitsgurte sowohl für die Vorder- als auch für die Rücksitze obligatorisch. Überdies gelten die Rechtsvorschriften in den verschiedenen Mitgliedstaaten für verschiedene Kraftfahrzeugklassen, gehen von unterschiedlichen Mindestaltersstufen aus oder legen unterschiedliche Ausnahmeregelungen fest. Ausnahmeregelungen in einem Mitgliedstaat werden

von einem anderen Mitgliedstaat nur schwer anerkannt.

10. Ziel dieses Vorschlags ist es, durch Vereinfachung und Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Benutzung von Sicherheitsgurten mit dazu beizutragen, daß die Zahl der unfallbedingten Verkehrstoten und -verletzten in den Mitgliedstaaten sinkt. Alljährlich kommen in der Gemeinschaft aufgrund von Verkehrsunfällen ungefähr 50 000 Menschen ums Leben und werden über 1,5 Millionen Personen verletzt.
11. Es gibt bereits Richtlinien des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Sicherheitsgurte und deren Verankerungen in Kraftfahrzeugen. Die Richtlinie des Rates 76/115/EWG⁵⁾ vom 18. Dezember 1975 legte u. a. Bestimmungen über die Art und Mindestzahl von Gurtverankerungen, mit denen Kraftfahrzeuge der Klasse M1 (entsprechend der Definition in Anhang I der Richtlinie des Rates 70/156/EWG⁶⁾ sowohl auf den Vorder- als auch auf den Rücksitzen ausgestattet sein müssen. Diese Bestimmungen wurden durch die Richtlinie des Rates 81/575/EWG vom 20. Juli 1981⁷⁾ auf weitere Kraftfahrzeuge in den Klassen M und N ausgedehnt. In der Richtlinie der Kommission 82/318/EWG vom 2. April 1982⁸⁾ wird unter anderem bestimmt, daß die Mitgliedstaaten (ab dem 1. Oktober 1984) die Erstzulassung von Kraftfahrzeugen der Klasse M1 ablehnen können, deren Gurtverankerungen nicht den Vorschriften der Richtlinie 76/115/EWG (in der zweiten geänderten Fassung) entsprechen, und daß diese Betriebserlaubnis Kraftfahrzeugen in anderen Klassen nicht verweigert werden darf, wenn deren Verankerungen den genannten Erfordernissen entsprechen. Die zur Umsetzung der Richtlinien 81/575/EWG und 82/318/EWG erforderlichen Rechtsvorschriften sollten von den Mitgliedstaaten bis zum 30. September 1982 in Kraft gesetzt werden.
12. Zusammen mit den oben erwähnten Richtlinien wurden in Richtlinien auch Bestimmungen über den Einbau von Sicherheitsgurten und über deren EWG-Bauartgenehmigung erlassen. Die Richtlinie des Rates 77/541/EWG⁹⁾ enthielt Bestimmungen über Gurtsysteme und deren Einbau für Vorder- und Rücksitze in Kraftfahrzeugen der Klasse M1 und legte fest, daß kein Mitgliedstaat die EWG-Bauartgenehmigung oder die nationale Bauartgenehmigung für ein Kraftfahrzeug verweigern kann, dessen Sicherheitsgurte den Bestimmungen der Richtlinie entsprechen. Die Richtlinie des Rates 81/576/EWG¹⁰⁾ erweiterte diese Bestimmungen auf die Vordersitze von Kraftfahrzeugen der Klasse N1 und M2 (ausgenommen Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Höchstgewicht von mehr als 3 500 kg sowie aus-

⁵⁾ ABl. Nr. L 24 vom 30. Januar 1976, S. 6

⁶⁾ ABl. Nr. L 42 vom 23. Februar 1970, S. 1

⁷⁾ ABl. Nr. L ... vom 29. Juli 1981, S. 30

⁸⁾ ABl. Nr. L 139 vom 19. Mai 1982, S. 9

⁹⁾ ABl. Nr. L 220 vom 29. August 1977, S. 95

¹⁰⁾ ABl. Nr. L 109 vom 29. Juli 1981, S. 32

genommen solche mit Stehplätzen). Die Richtlinie der Kommission 82/319/EWG¹¹⁾ bestimmt u. a. daß die Richtlinie aus dem Jahre 1981 bis zum 30. September 1982 in Kraft zu setzen ist.

13. Es sei daran erinnert, daß die Fahrzeugklassen, auf die sich dieser Vorschlag bezieht, im Anhang 70/156/EWG des Rates festgelegt sind:

Klasse M1: Fahrzeuge für Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

Klasse M2: Fahrzeuge für Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einem Höchstgewicht von 5 Tonnen.

Klasse N1: Fahrzeuge für Güterbeförderung mit einem Höchstgewicht von 3,5 Tonnen.

Inhalt des Vorschlags

1. Ein klares und einfaches Gesetz ist eine wesentliche Voraussetzung, um der Benutzung von Sicherheitsgurten zum Erfolg zu verhelfen. Komplizierte, weitverbreitete und voneinander abweichende Ausnahmeregelungen in den Rechtsvorschriften können die Wirksamkeit des Programms zur Durchsetzung der Gurtanlagepflicht untergraben.
2. Artikel 2 und 3 enthalten daher Aufforderungen, denen in allen Mitgliedstaaten nachzukommen ist.
3. Nach Artikel 2 Abs. 1 müssen die Fahrer und die Fahrzeuginsassen auf den Vordersitzen in Kraftfahrzeugen der Klasse M1, die erstmals am 1. März 1979 oder danach zugelassen worden sind, Sicherheitsgurte anlegen, da den Kraftfahrzeugen mit den vorgeschriebenen eingebauten Sicherheitsgurten von diesem Zeitpunkt an die EWG-Bauartgenehmigung nicht verweigert werden kann.
4. Obwohl aus technischer Sicht für die Rücksitzgurte die gleichen Bestimmungen gelten, ist festzustellen, daß die gängige Praxis in den meisten Mitgliedstaaten nicht dahin ging, den Einbau oder die Benutzung von Sicherheitsgurten für die Rücksitze zwingend vorzuschreiben. Um die Notwendigkeit eines nachträglichen Einbaus zu vermeiden, wird in Artikel 2 Abs. 2 bestimmt, daß spätestens ab dem 1. Januar 1993 Sicherheitsgurte für die Rücksitze in Kraftfahrzeugen der Klasse M1, die am 1. Januar 1989 oder danach erstmals zugelassen werden, zu benutzen sind.
5. Bei Kraftfahrzeugen der Klasse N2 und M2 (ausgenommen Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Höchstgewicht von mehr als 3 500 kg und solchen mit Stehplätzen) sind der Fahrer und die Fahr-

zeuginsassen auf den Vordersitzen in Kraftfahrzeugen, die am 1. Oktober 1982 oder danach erstmals zugelassen wurden, nach Artikel 3 zur Benutzung der Sicherheitsgurte verpflichtet. Darin kommt zum Ausdruck, daß von diesem Zeitpunkt an Kraftfahrzeugen dieser Klasse, die mit den vorgeschriebenen Verankerungen und Sicherheitsgurten ausgestattet sind, aus diesem Grund die EWG-Betriebserlaubnis nicht verweigert werden konnte.

6. Bekanntlich sind bereits in vielen Mitgliedstaaten Rechtsvorschriften in Kraft, die die Benutzung von Sicherheitsgurten auf den Vordersitzen von Personenkraftwagen vorschreiben, die vor den oben genannten Zeitpunkten zugelassen worden sind. Durch diese Termine soll ein harmonisierter Mindeststandard für die Mitgliedstaaten aufgestellt werden: Nach Artikel 4 der Richtlinie sollen die Mitgliedstaaten ermächtigt werden, für die Erstzulassung von Kraftfahrzeugen, in denen Sicherheitsgurte benutzt werden müssen, frühere Zeitpunkte festzulegen.
7. Artikel 5 sieht Ausnahmeregelungen von diesen Vorschriften für bestimmte Fälle vor, in denen üblicherweise keine Gurte und Verankerungen eingebaut sind.
8. Nach Artikel 7 sind die Mitgliedstaaten befugt, Kinder unter zwölf Jahren von der Gurtanlagepflicht auszunehmen, da angesichts der schwächeren Knochenstruktur bei Kindern immer noch Zweifel über die Wirksamkeit von Erwachsenengurten bestehen. Wird eine derartige Ausnahmeregelung getroffen, müssen die Kinder die Rücksitze des Kraftfahrzeugs benutzen. Sachverständige der Kommission untersuchen derzeit dieses Problem. Die jetzige Richtlinie wird geändert werden, um dem Körperbau von Kindern unter zwölf Jahren Rechnung zu tragen und um so schnell wie möglich harmonisierte Vorschriften zu erlassen, da es erwünscht ist, daß Kinder durch ein sicheres und wirksames Haltesystem geschützt werden.
9. Durch Artikel 8 und 9 sollen die derzeit von den Mitgliedstaaten gewährten, stark voneinander abweichenden Ausnahmeregelungen vereinfacht und angenähert werden. Die Ausnahmeregelungen lassen sich in drei Hauptklassen einteilen: Ausnahmen für alle Fahrer und Fahrzeuginsassen (Artikel 8 Abs. 1), Ausnahmen aus medizinischen Gründen (Artikel 8 Abs. 2) und Ausnahmen zugunsten bestimmter Gruppen von Berufsfahrern (Artikel 9).
10. In Artikel 8 Abs. 1 werden zwei bereits in den meisten Mitgliedstaaten — wenn auch in leicht abgeänderter Form — weitverbreitete Ausnahmeregelungen verankert. Es ist wünschenswert, daß diese Ausnahmeregelungen, die das Rückwärtsfahren oder Fahrer/Fahrzeuginsassen mit einer Körpergröße von weniger als 1,50 m betreffen, in allen Mitgliedstaaten gelten, da diese Gruppe von Fahrern/Fahrzeuginsassen wahrscheinlich häufig die Grenzen der Mitgliedstaaten überqueren.

¹¹⁾ ABl. Nr. L 139 vom 19. Mai 1982, S. 17

- | | |
|---|---|
| <p>11. Ähnlich sieht Artikel 8 Abs. 2 Ausnahmeregelungen bei Schwangerschaft oder ernsten medizinischen Gründen — gegen Vorlage eines ärztlichen Attestes — vor. Es ist Sache der einzelnen Mitgliedstaaten, die genauen Kriterien für die Ausstellung eines derartigen Attests festzulegen, doch sollte dieses von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats ausgestellte Attest auch in den anderen Mitgliedstaaten Gültigkeit besitzen.</p> | <p>12. Eine vollständige Angleichung der Ausnahmeregelungen, die fast ausschließlich bestimmte Gruppen von Berufsfahrern betreffen, die üblicherweise das Hoheitsgebiet nicht verlassen, erscheint nicht unbedingt erforderlich: In Artikel 9 werden daher die Gruppen von Fahrern/Fahrzeuginsassen aufgezählt, für die die Mitgliedstaaten nach eigenem Ermessen entweder insgesamt oder nur bezüglich einzelner Punkte Ausnahmeregelungen treffen können.</p> |
|---|---|

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Gurtanlegepflicht in Kraftfahrzeugen mit einem Gewicht von weniger als 3,5 Tonnen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die bestehenden einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über die Gurtanlegepflicht weichen stark voneinander ab; es ist daher erforderlich, sie zu harmonisieren.

Um den Verkehrsteilnehmern ein größeres Maß an Sicherheit zu gewährleisten, sollte die Benutzung von Sicherheitsgurten in Kraftfahrzeugen mit einem Gewicht von weniger als 3,5 Tonnen zwingend vorgeschrieben sein.

Die Richtlinie 76/115/EWG des Rates vom 18. Dezember 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Verankerungen der Sicherheitsgurte in Kraftfahrzeugen¹⁾, zuletzt geändert durch die Richtlinie 87/354/EWG²⁾, und die Richtlinie 77/541/EWG des Rates vom 28. Juni 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sicherheitsgurte für Kraftfahrzeuge³⁾, zuletzt geändert durch die Richtlinie 82/319/EWG⁴⁾, betreffen lediglich die technischen Anforderungen, denen Sicherheitsgurte in Kraftfahrzeugen genügen müssen, nicht aber die Benutzung von Sicherheitsgurten.

In der Entschließung des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften vom 19. Dezember 1984⁵⁾ wurde die Verpflichtung übernommen, dafür zu sorgen, daß Vorschläge auf dem Gebiet der Sicherheit im Straßenverkehr rasch angenommen werden können, und ferner die Kommission aufgefordert, dem Rat Vorschläge zu unterbreiten.

In den Entschließungen des Europäischen Parlaments zur Straßenverkehrssicherheit⁶⁾ ⁷⁾ wurde die obligatorische Benutzung von Sicherheitsgurten für alle Insassen, auch für Kleinkinder, auf allen öffentlichen Stra-

ßen und auf allen Sitzen in Personenkraftfahrzeugen (außer in Fahrzeugen der öffentlichen Verkehrsbetriebe) vorgeschlagen.

Die technischen Anforderungen an Kinderhaltesysteme werden noch von der Kommission erörtert und untersucht und können daher erst in einer späteren Änderung dieser Richtlinie berücksichtigt werden.

Untersuchungen haben ergeben, daß die Rücksitze für nicht angeschnallte Fahrzeuginsassen beinahe genauso gefährlich wie die Vordersitze sind und daß nicht angeschnallte Personen auf den Rücksitzen das Verletzungsrisiko der Fahrzeuginsassen auf den Vordersitzen erhöhen. Die Zahl der Unfalltoten und -verletzten ließe sich weiter verringern, wenn die Benutzung von Sicherheitsgurten auf den Rücksitzen zur Pflicht gemacht würde.

Die Frist für die Umsetzung der Bestimmungen dieser Richtlinie sollte so bemessen sein, daß genügend Zeit bleibt, um die erforderlichen Durchführungsvorschriften auszuarbeiten, insbesondere in jenen Mitgliedstaaten, in denen es noch keine Vorschriften in diesem Bereich gibt —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Fahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie sind alle zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten Kraftfahrzeuge der Klassen M und N gemäß der Begriffsbestimmung in Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG des Rates⁸⁾ mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h.

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß der Fahrer und die Fahrzeuginsassen auf den Vordersitzen von im Straßenverkehr eingesetzten Kraftfahrzeugen der Klasse M1 mit Erstzulassung ab dem 1. März 1979 Sicherheitsgurte benutzen.
2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß spätestens ab dem 1. Januar 1993 Fahrzeuginsassen auf den Rücksitzen von im Straßenverkehr eingesetzten Kraftfahrzeugen der Klasse M1 mit Erstzulassung ab dem 1. Januar 1989 durch ein genehmigtes Haltesystem gesichert werden.

¹⁾ ABl. Nr. L 24 vom 30. Januar 1976, S. 6

²⁾ ABl. Nr. L 139 vom 19. Mai 1982, S. 9

³⁾ ABl. Nr. L 220 vom 29. August 1977, S. 95

⁴⁾ ABl. Nr. L 192 vom 11. Juli 1987, S. 43

⁵⁾ ABl. Nr. C 341 vom 21. Dezember 1984, S. 1

⁶⁾ ABl. Nr. C 104 vom 16. April 1984, S. 38

⁷⁾ ABl. Nr. C 68 vom 24. März 1986, S. 35

⁸⁾ ABl. Nr. L 42 vom 23. Februar 1970, S. 1

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß der Fahrer und die Fahrzeuginsassen auf den Vordersitzen von Kraftfahrzeugen der Klassen N1 und M2 (ausgenommen Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Höchstgewicht von mehr als 3,5 Tonnen und solche mit Stehplätzen) mit Erstzulassung ab dem 1. Oktober 1982 Sicherheitsgurte benutzen.

Artikel 4

Unbeschadet der Artikel 2 und 3 kann ein Mitgliedstaat für die Erstzulassung von Kraftfahrzeugen, in denen Sicherheitsgurte benutzt werden müssen, frühere Zeitpunkte festlegen.

Artikel 5

Soweit in Kraftfahrzeugen der Klassen M1 und M2 bei Erteilung der Betriebserlaubnis für die nachstehend bezeichneten Sitze noch keine Sicherheitsgurte und/oder Verankerungen eingebaut sind, werden von den Bestimmungen der Artikel 2 und 3 ausgenommen

- a) die Fahrzeuginsassen auf den Vordersitzen, sofern sie nicht die äußeren Sitze benutzen,
- b) der Fahrer und die Fahrzeuginsassen auf den Vordersitzen von Kraftfahrzeugen der Klasse M2 mit mehr als 12 Sitzen, der Fahrersitz nicht mitgezählt.

Artikel 6

Die Bestimmungen der Artikel 2 bis 4 gelten für Fahrer und Fahrzeuginsassen von im Straßenverkehr in der Gemeinschaft eingesetzten Kraftfahrzeugen, die in einem Drittland zugelassen sind, sofern Sicherheitsgurte eingebaut sind.

Artikel 7

Die Mitgliedstaaten können Kinder unter zwölf Jahren von den Bestimmungen der Artikel 2 und 3 ausnehmen. Im Falle einer solchen Ausnahmeregelung müssen diese Kinder die Rücksitze des Kraftfahrzeugs — soweit vorhanden — benutzen.

Artikel 8

Die folgenden Personengruppen werden von den Bestimmungen der Artikel 2 und 3 ausgenommen:

- a) alle Fahrer beim Rückwärtsfahren oder Parken;
- b) alle Fahrer und Fahrzeuginsassen über zwölf Jahre mit einer Körpergröße von weniger als 1,50 m;
- c) schwangere Frauen, sofern sie ein ärztliches Attest vorweisen können; darin muß das Ablaufdatum der Befreiung angegeben sein;
- d) Personen, denen aus ernsten medizinischen Gründen von den zuständigen Behörden ein Befreiungsattest erteilt worden ist.

Das unter c) und d) genannte ärztliche Attest ist auf Verlangen einem Befugten vorzuzeigen.

Derartige, von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats ausgestellte Atteste sind auch in einem anderen Mitgliedstaat gültig.

Artikel 9

Die Mitgliedstaaten können darüber hinaus folgende Personen von der Gurtanlegepflicht ausnehmen:

- a) Taxi- oder private Mietwagenfahrer während der Dienstfahrten,
- b) Lieferanten im Haus-zu-Haus-Verkehr im Auslieferungsbezirk,
- c) Beschäftigte der Notdienste.

Artikel 10

1. Nach Konsultation der Kommission erlassen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens 18 Monate nach ihrer Bekanntgabe nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich hiervon.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten einzelstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 11

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Competitiveness and employment impact statement**I. What is the main reason for introducing the measure?**

This proposal for a compulsory use of safety belts on front and back seats aims at a reduction of risks of being injured or killed in road accidents for occupants of cars up to 3 500 kg.

A measure on European level will make it easier for car manufacturers to take the use of safety belts in consideration in design and production of safe cars for the common market. Moreover this measure will facilitate the circulation of persons by making the rules similar in the whole Community.

II. Features of the business in question

Enterprises which are involved in the production, sale and maintainance of cars.

The fitting of safety belts for new seats will slightly increase the price of vehicles and this will add to the costs of all businesses which use such vehicles.

III. What obligations does this measure impose directly on business?

Business cars of categories M1, M2 and N1 should be equipped with safety belts for all seats (already obligatory in UK and the FRG).

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. Consultations of vehicle manufacturers took place at the adoption of the relevant type approval-Directives.

Bericht des Abgeordneten Kretkowski

Die in der Anlage wiedergegebene EG-Vorlage wurde durch Drucksache 11/3703 Nr. 2.28 vom 9. Dezember 1988 nach § 93 der Geschäftsordnung dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen. Dieser hat die Vorlage in seiner Sitzung am 26. April 1989 behandelt.

I. Ziele und Inhalt der Vorlage

Innerhalb der Europäischen Gemeinschaft gelten unterschiedliche Vorschriften über das Anlegen von Sicherheitsgurten in Kraftfahrzeugen. Die am weitesten gehende Regelung gilt in der Bundesrepublik Deutschland. Die EG-Kommission möchte die Vorschriften aus Gründen der Verkehrssicherheit harmonisieren. Durch den anliegenden Richtlinienvorschlag sollen die Mitgliedstaaten dazu verpflichtet werden, eine Anlegepflicht zunächst für die Vordersitze von Personenkraftwagen sowie Lastkraftwagen bis 3,5 Tonnen und Kraftomnibussen einzuführen. Diese

Anlegepflicht soll ab 1993 auch auf die Rücksitze von Personenkraftwagen ausgedehnt werden.

II. Verlauf der Ausschlußberatungen

Mit der vorgelegten Richtlinie sollen erstmalig Verhaltensvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs auf EG-Ebene getroffen werden. Für Vorschriften dieser Art hat die Europäische Gemeinschaft nach Auffassung des Ausschusses jedoch nach den Bestimmungen des EWG-Vertrages keine Regelungsbefugnis.

Der Ausschuß für Verkehr sieht daher in dem Vorschlag einen unerwünschten Präzedenzfall und hält die Ablehnung der Vorlage bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel für erforderlich. Unabhängig davon sollte die Bundesregierung jedoch eine Harmonisierung der in Europa geltenden Vorschriften über die Anlegung von Sicherheitsgurten in Kraftfahrzeugen auf nationaler Basis anstreben.

Bonn, den 26. April 1989

Kretkowski

Berichterstatler

