



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

INT/200

"Rückhaltesysteme in Kfz"

Brüssel, den 10. Dezember 2003

STELLUNGNAHME

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

zu dem

**"Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur
Änderung der Richtlinie 77/541/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der
Mitgliedstaaten über Sicherheitsgurte und Haltesysteme für Kraftfahrzeuge"**

KOM(2003) 363 endg. – 2003/0130 (COD)

Der Rat beschloss am 3. Juli 2003, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 95 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

"Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 77/541/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sicherheitsgurte und Haltesysteme für Kraftfahrzeuge"
KOM(2003) 363 endg. – 2003/0130 (COD).

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Binnenmarkt, Produktion und Verbrauch nahm ihre Stellungnahme am 12. November 2003 an. Berichterstatter war **Herr Ranocchiari**.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 404. Plenartagung (Sitzung vom 10. Dezember 2003) mit 111 gegen 1 Stimme folgende Stellungnahme:

*

* *

1. Einleitung

- 1.1 Der Richtlinienvorschlag fügt sich ein in den allgemeinen Regulierungsrahmen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und deren Vorrichtungen.
- 1.2 Die Anbringung von Sicherheitsgurten und Sicherheitsgurtverankerungen ist ein technischer Aspekt von ganz besonderer Bedeutung, der einer gemeinschaftlichen Regelung bedarf.
- 1.3 Die gleichzeitige Vorlage dreier Richtlinienvorschläge (neben dem Dokument KOM(2003) 363, mit dem sich die vorliegende Stellungnahme beschäftigt, wurden zugleich auch der Richtlinienvorschlag KOM(2003) 361 über Kfz-Sitze und deren Verankerungen sowie der Richtlinienvorschlag KOM(2003) 362 über Sicherheitsgurtverankerungen vorgelegt) erfolgte nach dem Grundprinzip der vollständigen Harmonisierung im Wege eines einheitlichen Regelwerks gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften, eines einheitlichen Betriebserlaubnisverfahrens und mithin eines gleichzeitigen Inkrafttretens der betreffenden Bestimmungen auf Unionsebene.
- 1.4 Die vorgeschlagenen Typgenehmigungsvorschriften erwiesen sich als erforderlich, weil der Einbau und die Benutzung von Sicherheitsgurten auf ein breiteres Spektrum an Fahrzeugklassen ausgedehnt wurde.
- 1.5 Die Gurtanlegepflicht galt nämlich bisher nur für Pkw (Klasse M1) und – allerdings nur für die Vordersitze – leichte Lkw, spricht mit einem Gesamtgewicht von weniger als 3,5 t (Kategorie N1), nicht jedoch für schwerere Lkw (N2 und N3) sowie Kleinbusse und Busse (M2 und M3).

- 1.6 Die Gurtanlegepflicht für sämtliche Klassen von Fahrzeugen für den Güter- bzw. Personentransport wurde erst kürzlich eingeführt.¹
- 1.7 Für andere Fahrzeugklassen als Pkw gibt es bislang keine wirklich gemeinschaftliche Typgenehmigung, d.h. es stand den Mitgliedstaaten frei, die drei geltenden Richtlinien anzuwenden oder nicht, weswegen eine Änderung der Bestimmungen im Wege der besagten drei Richtlinienvorschläge geboten erscheint.
- 1.8 Die vorgesehene Gurteinbaupflicht bei schwereren Nutzfahrzeugen schreibt nicht nur die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Zwei- bzw. Dreipunkt-Gurten vor, sondern macht auch deren Befestigung am Sitz selbst und nicht etwa an der Karosserie, wie bei Pkw, zur Auflage. Deshalb ist es auch erforderlich, dass alle drei Richtlinien eingehalten werden.

2. Bemerkungen des Ausschusses

- 2.1 Der EWSA befürwortet den legislativen Ansatz einer vollständigen Harmonisierung entsprechend dem Geiste des Artikels 95 des Vertrags.
- 2.2 Die vorgeschlagene Regelung tut dem Erfordernis einer größeren Sicherheit der Fahrzeuginsassen Genüge und fällt denn auch zu Recht unter das europäische Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit.²
- 2.3 Der EWSA hat gegen den Inhalt des Richtlinienvorschlags KOM(2003) 363 endg. über Sicherheitsgurte und Haltesysteme keine Einwände, und zwar weder formeller noch substantieller Art, da ihm die vorgeschlagenen Änderungen der Richtlinie 76/541 angemessen und technisch einwandfrei erscheinen.
- 2.4 Auch gegen die im Kommissionsvorschlag enthaltenen drei Fristvorgaben für die Typgenehmigung und anschließende Zulassung von Fahrzeugen hat der Ausschuss nichts einzuwenden.
- 2.5 Die Richtlinie, deren Änderung der Kommissionsvorschlag vorsieht, enthält bereits alle technischen und verwaltungsmäßigen Vorschriften für die Typgenehmigung von Fahrzeugen anderer Klassen als M1.
- 2.6 Sicherheit ist ein universeller Wert, der von allen beteiligten Akteuren gefördert werden muss. Deswegen müssen auch jedwede technische wie wirtschaftliche Anstrengungen unternommen werden, um dieses Ziel zu erreichen.

¹ Richtlinie 2003/20 vom 8.4.2003, ABl. L 115 vom 9.5.2003.

² Kommissionsmitteilung KOM(2003) 311 vom 2.6.2003, zu der der EWSA gegenwärtig eine Stellungnahme ausarbeitet (Berichterstatter: Herr SIMONS).

- 2.7 Was den Kommissionstext selbst angeht, müsste nach Ansicht des Ausschusses im vierten Absatz von Punkt 3 der Begründung eine Korrektur vorgenommen werden, da die Richtlinie 91/671 durch die - in der Einleitung des vorliegenden Stellungnahmetextes bereits erwähnte – Richtlinie 2003/20 vom 8.4.2003 geändert wurde.
- 2.8 Des Weiteren müsste einer Flüchtigkeit in der Begründung des Richtlinienvorschlags abgeholfen werden. Auf Seite 8³ werden in der Beschreibung des Inhalts von Artikel 2 "Anwendung" nämlich nur zwei Fristen für die Typgenehmigung und anschließende Zulassung aufgeführt, Artikel 2 selbst enthält jedoch drei Fristvorgaben.

3. Schlussfolgerungen

- 3.1 Dem Ziel des Richtlinienvorschlags, immer bessere Sicherheitsstandards zu schaffen, kann der Ausschuss nur beipflichten, selbst wenn die vorgeschlagenen Maßnahmen mit zusätzlichen Kosten verbunden sein sollten, wie dies etwa bei Reisebussen der Fall sein könnte. Die Rettung von Menschenleben ist ein Ziel, das mit den bestgeeigneten Lösungen anzustreben ist, die stets das Ergebnis gezielter Forschungsanstrengungen sein müssen, vor allem wenn man dem ehrgeizigen Ziel des Europäischen Aktionsprogramms für die Straßenverkehrssicherheit, die Zahl der Unfallopfer in der Europäischen Union bis 2010 zu halbieren, näher kommen möchte.

Brüssel, den 10. Dezember 2003

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts-
und Sozialausschusses

Der Generalsekretär
des Europäischen Wirtschafts-
und Sozialausschusses

Roger BRIESCH

Patrick VENTURINI

³ der deutschen Fassung.