

**Unterrichtung**  
**durch die Bundesregierung**

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.; Ratsdok. 10886/03

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 15. Juli 2003 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 20. Juni 2003 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 783/01 = AE-Nr. 012969

## BEGRÜNDUNG

### 1. ZIEL DES VORSCHLAGS

Die Kommission schlägt vor, drei Richtlinien so zu ändern, dass die Ausstattung aller Fahrzeuge mit Sicherheitsgurten Vorschrift wird<sup>1</sup>.

Nach dem derzeit geltenden Gemeinschaftsrecht müssen nur Personenkraftwagen<sup>2</sup> mit Sicherheitsgurten ausgestattet sein.

Folgende Richtlinien enthalten Vorschriften für den Einbau von Sicherheitsgurten in Fahrzeuge:

- Richtlinie 77/541/EWG des Rates vom 28. Juni 1977<sup>3</sup> zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sicherheitsgurte und Haltesysteme für Kraftfahrzeuge, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/3/EG der Kommission<sup>4</sup>,
- Richtlinie 76/115/EWG des Rates vom 18. Dezember 1975<sup>5</sup> zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Verankerungen der Sicherheitsgurte in Kraftfahrzeugen, zuletzt geändert durch die Richtlinie 96/38/EG der Kommission<sup>6</sup>,
- Richtlinie 74/408/EWG des Rates vom 22. Juli 1974 über Kraftfahrzeuge hinsichtlich der Sitze, ihrer Verankerungen und Kopfstützen<sup>7</sup>, zuletzt geändert durch die Richtlinie 96/37/EG der Kommission<sup>8</sup>.

Diese Richtlinien enthalten bereits alle nötigen technischen Vorschriften, um den Herstellern die Ausstattung mit Sicherheitsgurten und Haltesystemen zu ermöglichen. Bislang sind die Richtlinien jedoch nur für Personenkraftwagen verbindlich und ist es den Mitgliedstaaten freigestellt, wie sie sie in nationales Recht umsetzen.

Die Kommission schlägt vor, die drei Richtlinien gleichzeitig so zu ändern, dass die Ausstattung aller Fahrzeuge mit Sicherheitsgurten Vorschrift wird. Da das Endziel der vorgeschlagenen Maßnahmen die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist, sollten sie eng miteinander verknüpft werden. Daher sollten die geänderten Richtlinien gleichzeitig verabschiedet werden und in Kraft treten.

### 2. RECHTSGRUNDLAGE

Rechtsgrundlage der vorgeschlagenen Änderungsrichtlinien ist Artikel 95 EG-Vertrag. Die Vorschläge beruhen auf dem Prinzip der vollständigen Harmonisierung, bei dem

---

<sup>1</sup> Betroffen sind Kleinbusse (Klasse M<sub>2</sub>), Omnibusse (Klasse M<sub>3</sub>), leichte Lastkraftwagen (Klasse N<sub>1</sub>) und mittelschwere und schwere Lastkraftwagen (Klassen N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub>).

<sup>2</sup> Klasse M<sub>1</sub>.

<sup>3</sup> ABl. L 220 vom 29.08.1977, S.95.

<sup>4</sup> ABl. L 53 vom 25.02.2000, S.1

<sup>5</sup> ABl. L 24, 30.01.1976, S.6.

<sup>6</sup> ABl. L 187 vom 26.07.1996, S.95.

<sup>7</sup> ABl. L 221 vom 12.08.1974, S 1.

<sup>8</sup> ABl. L 186 vom 25.07.1996, S.28.

ationale Rechtsvorschriften und Verfahren, die geeignet sind, den freien Warenverkehr zu behindern, durch einheitliche und verbindliche gemeinschaftsrechtliche Regelungen ersetzt werden.

In diesem besonderen Fall setzt die Ausstattung anderer Fahrzeuge als PKW mit Sicherheitsgurten voraus, dass die Hersteller geeignete technische Lösungen entwickeln, die den Insassen den größtmöglichen Schutz bieten. Entsprechende gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen bestehen bereits.

Im Interesse eines reibungslos funktionierenden Binnenmarktes müssen die drei vorgeschlagenen Richtlinien zum selben Zeitpunkt in der gesamten Gemeinschaft anwendbar werden.

### 3. HINTERGRUND

Die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr ist eine wichtige Aufgabe, die jeden Bürger der Europäischen Union angeht. In einem Bericht vom 9. Dezember 2002 fordert das Europäische Parlament höchste politische Priorität für die Verkehrssicherheit in Europa und Maßnahmen, die geeignet sind, die Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr zu verringern<sup>9</sup>.

In ihrem Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ bemerkt die Kommission unter anderem:

*„Der Tribut, den die Europäer für die Mobilität zahlen, ist nach wie vor zu hoch. So haben seit 1970 mehr als 1,64 Millionen unserer Mitbürger auf der Straße ihr Leben gelassen. [...]. Im Jahr 2000 forderten Unfälle im Straßenverkehr in der Europäischen Union mehr als 40 000 Menschenleben und mehr als 1,7 Millionen Verletzte [...] Jeder Dritte wird im Laufe seines Lebens bei einem Unfall verletzt.“<sup>10</sup>*

Zu den von der Kommission geplanten Maßnahmen gehört die Erweiterung der Pflicht zum Anlegen von Sicherheitsgurten in Fahrzeugen, die damit ausgestattet sind. Bisher besteht Gurtanlegepflicht nur in Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 t (Richtlinie 91/671/EWG des Rates<sup>11</sup>), und zwar auf den Vorder- und Rücksitzen von Fahrzeugen der Klasse M<sub>1</sub> sowie auf den Vordersitzen von Fahrzeugen der Klasse N<sub>1</sub> und bestimmten Fahrzeugen der Klasse M<sub>2</sub>. Für schwerere Fahrzeuge besteht keine derartige Regelung.

Das Europäische Parlament und der Rat wollen demnächst eine Änderung der Richtlinie 91/671/EWG verabschieden, die das Anlegen von Sicherheitsgurten in allen damit ausgestatteten Fahrzeugen vorschreibt.

Damit diese Vorschrift eine deutliche Verbesserung des Insassenschutzes bewirkt, muss zugleich dafür gesorgt werden, dass die Hersteller alle Fahrzeuge und insbesondere Omnibusse mit Sicherheitsgurten ausstatten.

Jährlich kommen bei Straßenverkehrsunfällen in der Europäischen Union etwa 150 Fahrgäste von Omnibussen und Kleinbussen ums Leben und werden über 30 000

---

<sup>9</sup> Schlussbericht A5-0444/2002 vom 9.12.2002, S.14.

<sup>10</sup> Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft, KOM(2001) 370 endgültig, S. 75 - [http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport](http://europa.eu.int/comm/energy_transport).

<sup>11</sup> ABl. L 376, 31.12.1991, S.26

verletzt<sup>12</sup>. Die allermeisten Todesfälle gehen darauf zurück, dass die Fahrgäste innerhalb des Fahrzeugs heftig umhergeschleudert oder gar durch die Fensterscheiben aus dem Fahrzeug geschleudert werden. Es ist bemerkenswert, dass sich die meisten der an Unfällen beteiligten Omnibusse schließlich seitlich überschlagen.

Zahlreiche Studien haben erwiesen, dass die Zahl der Todesfälle deutlich gesenkt werden kann, wenn der Sicherheitsgurt angelegt wird. So stirbt in Schweden, wo 95 % der Kraftfahrzeuginsassen den Sicherheitsgurt anlegen, die Hälfte aller bei Verkehrsunfällen Getöteten, weil sie nicht angeschnallt waren.<sup>13</sup> Viele Busunfallopfer hätten überlebt, wenn sie angeschnallt gewesen wären.

Die Sicherheit von Personenkraftwagen wurde in jüngerer Zeit erhöht, andere Fahrzeugklassen weisen jedoch vergleichsweise geringe Sicherheitsstandards auf. So sind insbesondere die meisten Kleinbusse und Omnibusse entweder mit gar keinem Rückhaltesystem oder nur mit einfachen Beckengurten ausgestattet, die lediglich begrenzten Schutz bieten. Angesichts tragischer Unfälle ist weltweit der Ruf nach einer Verbesserung des Insassenschutzes in diesen Fahrzeugen lauter geworden.

In mehreren Studien zum Schutz der Insassen von Omnibussen und Kleinbussen wurden die Vorteile des Gurtanlegens nachgewiesen. Allerdings liegen nur wenige Studien über LKW vor. Bei Nutzfahrzeugen ist meistens der Fahrer im Führerhaus der einzige Fahrzeuginsasse, während sich in einem voll besetzten Bus etwa 60 Fahrgäste befinden. Es ist zu erwarten, dass die obligatorische Ausstattung mit Sicherheitsgurten die Sicherheit des Fahrers bei Unfällen erhöht.

Seit 1998 ist die Richtlinie 70/156/EWG für alle neuen PKW verbindlich. Danach müssen für die Erteilung der EG-Fahrzeugtypgenehmigung diese eine ganze Reihe von Vorschriften einschließlich des Einbaus von Sicherheitsgurten und/oder Haltesystemen erfüllt werden.

Die Kommission arbeitet zwar bereits an der Ausweitung des EG-Typgenehmigungsverfahrens auf andere Fahrzeugklassen als M<sub>1</sub>, doch wird es nicht möglich sein, dieses vor 2007 auch für Nutzfahrzeuge inklusive Omnibusse verbindlich vorzuschreiben. Deshalb kann der Einbau von Sicherheitsgurten und/oder Kopfstützen zu einem früheren Zeitpunkt nur durch die verbindliche Anwendung der entsprechenden Einzelrichtlinien erreicht werden.

#### **4. TECHNISCHE ASPEKTE**

Für neue Personenkraftwagen gelten die Richtlinien 77/541/EWG, 76/115/EWG und 74/408/EWG des Rates, die in der Liste von 56 Einzelrichtlinien im Anhang IV zur Richtlinie 70/156/EWG verzeichnet sind.

Für andere Fahrzeuge als PKW stellt sich die Lage ganz anders dar. Da für diese Fahrzeuge noch kein EU-weit einheitliches Typengenehmigungsverfahren gilt, können die Mitgliedstaaten frei entscheiden, ob sie die Richtlinien 77/541/EWG, 76/115/EWG und 74/408/EWG national anwenden.

---

<sup>12</sup> ECBOS, Enhanced Coach and Bus Occupant Safety - <http://www.dsd.at/data/home.htm>

<sup>13</sup> Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft, KOM(2001) 370 endgültig, S. 76.

Für diese Fahrzeugklassen kann also, wie erwähnt, der Einbau von Sicherheitsgurten nur durch die Änderung der drei Richtlinien verbindlich vorgeschrieben werden.

In schweren Kraftfahrzeugen wie Omnibussen können Sicherheitsgurte aus technischen Gründen nicht an der Karosseriestruktur verankert werden, wie das bei PKW üblich ist, sondern müssen am Sitz verankert werden. Solche Fahrzeuge müssen deshalb den drei vorgeschlagenen Richtlinien gleichzeitig entsprechen, denn für Gurte und andere Haltesysteme sind genormte und ausreichend belastbare Befestigungspunkte erforderlich, die so angeordnet sind, dass die Gurte korrekt angelegt werden können. Die vom Gurt im Falle eines Aufpralls aufgenommenen Kräfte werden zudem an die Sitzverankerung weitergeleitet, weshalb deren ausreichende Festigkeit gewährleistet sein muss.

Die meisten Mitgliedstaaten haben den Einbau von Sicherheitsgurten in Kleinbussen und Omnibussen<sup>14</sup> bereits vorgeschrieben, wie aus der beiliegenden Tabelle hervorgeht.

Die Richtlinie 77/541/EWG fordert mindestens den Einbau von Zweipunktgurten und energieabsorbierenden Sitzen in Bussen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als fünf Tonnen, von Dreipunktgurten an allen Sitzen von Kleinbussen bis zu 3,5 Tonnen und von Dreipunktgurten oder von Zweipunktgurten und energieabsorbierenden Sitzen in Bussen zwischen 3,5 und 5 Tonnen. Außerdem sind für Sitzplätze mit erhöhter Verletzungsgefahr für den Fahrgast (z. B. Sitze hinter fest eingebauten Tischen) Dreipunktgurte verbindlich vorgeschrieben.

Leichte Lastkraftwagen bis zu 3,5 Tonnen Gewicht verhalten sich bei Unfällen sehr ähnlich wie Personenkraftwagen. Deshalb müssen in leichten Lkw in der ersten Sitzreihe alle Sitze außer dem mittleren mit Dreipunktgurten mit Aufrollmechanismen ausgestattet werden. Für den mittleren Sitz genügt ein Beckengurt, sofern keine Gefahr besteht, dass der dort sitzende Fahrgast mit dem Kopf gegen die Windschutzscheibe prallt. Andere Sitze können ebenfalls mit Zweipunktgurten ausgerüstet werden.

Mittelschwere und schwere Lkw können mit Zweipunkt- oder mit Dreipunktgurten ausgerüstet werden.

Bei Omnibussen muss zwischen Reisebussen und Stadtbussen (einschließlich Überland-Linienbussen, deren Sitzanordnung meistens der der Stadtbusse entspricht) unterschieden werden. Moderne Stadtbusse, d. h. Niederflerbusse, sind in der Regel überwiegend für stehende Fahrgäste konstruiert und weisen nur eine geringe Zahl von Sitzplätzen auf, bei denen es sich entweder um Klappsitze handelt, für die kein Gurt erforderlich ist, oder um nach hinten oder sogar nach der Seite gerichtete Sitzplätze. Für solche Fahrzeuge braucht der Einbau von Sicherheitsgurten nicht vorgeschrieben zu werden. Stattdessen sollten die Mitgliedstaaten selbst entscheiden können, ob sie Maßnahmen treffen, vorausgesetzt, dass eventuell eingebaute Gurte den technischen Anforderungen des Gemeinschaftsrechts entsprechen.

Bisher sind für nach der Seite gerichtete Sitze keine Sicherheitsgurte vorgeschrieben. Die Kommission will bei dieser Gelegenheit prüfen, ob es möglich ist, auch für sie

---

<sup>14</sup> Klassen M<sub>2</sub> und M<sub>3</sub>.

Gurte vorzuschreiben. Während der Debatte um die Richtlinie 2001/85/EG<sup>15</sup> zur Sicherheit in Omnibussen ließ die Kommission in einer Studie untersuchen, welche Art von Sicherheitsgurt Omnibusfahrergäste am besten schützt. Nach den Ergebnissen dieser Studie erscheint es angebracht, nach der Seite gerichtete Sitze außer in Stadtomnibussen nicht mehr zuzulassen<sup>16</sup>.

Die unlängst verabschiedete Richtlinie 2001/85/EG schließlich enthält Bestimmungen für den Zugang von Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität zu Omnibussen. Demnach müssen für die sichere Beförderung solcher Menschen einige Sondereinrichtungen, die nicht den Bestimmungen der Richtlinie 77/541/EWG in ihrer derzeit gültigen Fassung entsprechen, in Bussen installiert werden. Folglich sollten die Mitgliedstaaten wie bisher auch künftig solche Einrichtungen auf nationaler Ebene zulassen dürfen.

## 5. SUBSIDIARITÄT

Die in Artikel 5 EG-Vertrag verankerten Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit wurden berücksichtigt. Das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr und die Vermeidung von Handelshemmnissen innerhalb der Gemeinschaft, kann wegen des Umfangs und der Tragweite der vorgeschlagenen Maßnahme von den Mitgliedstaaten nicht in ausreichendem Maße erreicht werden und wird daher besser auf Gemeinschaftsebene verwirklicht. Diese Richtlinie geht nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

## 6. EINBEZIEHUNG DER BETROFFENEN KREISE

### 6.1. Standpunkt der Mitgliedstaaten

Die Mitgliedstaaten wurden vom Inhalt dieser Vorschläge durch das Beratungsgremium der Kommission, die Arbeitsgruppe Kraftfahrzeuge (MVWG), unterrichtet, die sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten, der Industrie und nichtstaatlicher Organisationen zusammensetzt. Die meisten Mitgliedstaaten befürworten die Vorschläge.

Bei der Ausarbeitung ihrer Vorschläge stützte sich die Kommission auch auf Forschungsarbeiten eines Beraters über die Längsanordnung von Sitzen in Bussen. Darin heißt es: *„Für Fahrzeuge, in denen die Beförderung stehender Fahrgäste nicht gestattet ist, sollten in Längsrichtung angeordnete Sitze nicht zugelassen werden. Für Fahrzeuge, die auch stehende Fahrgäste befördern können, sollten sie nur unter bestimmten technischen Auflagen und für bestimmte Einsätze (z. B. Nahverkehr) zugelassen werden.“*<sup>17</sup>.

---

<sup>15</sup> Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG (ABl. L 42 vom 13.2.2002, S.1).

<sup>16</sup> Safety Consideration of Longitudinal Seating Arrangements in Buses and Coaches - Ergebnisse einer Untersuchung des Cranfield Impact Centre (Juli 2001), <http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/index.htm>.

<sup>17</sup> Safety Consideration of Longitudinal Seating Arrangements in Buses and Coaches, Zusammenfassung, S. 4.

Diese Aussagen wurden von den Mitgliedstaaten nicht in Frage gestellt.

## **6.2. Standpunkt der nichtstaatlichen Organisationen**

Die Vertreter der nichtstaatlichen Organisationen erheben keine Einwände. Die Internationale Straßentransport-Union (IRU) bedauert jedoch das Verbot nach der Seite gerichteter Sitze in Omnibussen, denn es könnte das Ende der gemütlichen Sitzecken in Komfort-Reisebussen bedeuten.

## **6.3. Standpunkt der Industrie**

Die in den Richtlinien 77/541/EWG, 76/115/EWG und 74/408/EWG enthaltenen technischen Vorschriften für die Ausstattung von Fahrzeugen aller Klassen mit Sicherheitsgurten sind bereits seit dem 1. Januar 1997 in das nationale Recht der Mitgliedstaaten umgesetzt. Alle Hersteller haben deshalb technische Lösungen entwickelt, um diesen Vorschriften zu entsprechen.

Der Verband der europäischen Automobilhersteller erhebt keine Einwände gegen die Vorschläge der Kommission. Er plädiert jedoch für eine ausreichend lange Übergangsfrist, in der die neuen technischen Lösungen validiert und in die Produktion eingeführt werden können. Er fordert ferner die Möglichkeit, bei Kleinserienfertigung von einigen Bestimmungen dieser Richtlinien abzusehen.

## **7. INHALT DES VORSCHLAGS**

Der wesentliche Inhalt der vorgeschlagenen Richtlinie findet sich in ihren Artikeln 1 und 2.

### **7.1. Artikel 1: Änderung der Richtlinie 77/541/EWG**

In Artikel 1 werden die Fahrzeuge der Klassen M<sub>2</sub> und M<sub>3</sub> nach den Bestimmungen der Richtlinie 2001/85/EG über Omnibusse in Unterklassen eingeteilt. Damit kann zwischen Stadtbussen, Überland-Linienbussen und Reisebussen unterschieden werden.

In die Richtlinie 77/541/EWG wird ein neuer Artikel eingefügt, der den Mitgliedstaaten die Typgenehmigung von Sicherheitsgurten und Haltesystemen ermöglicht, die den Anforderungen von Richtlinie 77/541/EWG nicht entsprechen können. Dazu zählen beispielsweise besondere Haltesysteme für Behinderte.

### **7.2. Artikel 2: Anwendung**

Die vorgeschlagenen Maßnahmen gelten für in den Verkehr gebrachte Neufahrzeuge. Es wird empfohlen, sie wie bei der Typgenehmigung üblich, zuerst auf neue Fahrzeugtypen anzuwenden und anschließend auf bestehende Fahrzeugtypen auszudehnen, und zwar nach folgendem Zeitplan:

- 1. Juli 2004: Ab diesem Datum müssen neue Fahrzeugtypen der betroffenen Klassen den Vorschriften der drei Richtlinien entsprechen.
- 1. Januar 2006: Ab diesem Datum müssen alle Neufahrzeuge bestehender Typen den Vorschriften der drei Richtlinien entsprechen.



## 8. WIRTSCHAFTLICHE ASPEKTE: KOSTEN-NUTZEN-ANALYSE

### 8.1. Allgemeine Bemerkungen

Es ist schwer, genau anzugeben, um wie viel sich die Herstellung von Fahrzeugen durch die vorgeschlagenen Änderungen der Richtlinien 77/541/EWG, 76/115/EWG und 74/408/EWG verteuern wird. Verschiedene Faktoren sind zu berücksichtigen, und ihr Einfluss ist nicht einfach zu ermitteln.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass seit 1999 viele Hersteller andere Neufahrzeuge als PKW freiwillig mit Sicherheitsgurten ausstatten. Damit verringert sich der von den Herstellern zu treibende zusätzliche Aufwand. Für diese Betrachtung wird angenommen, dass LKW und Sattelzugmaschinen mit Gurten ausgestattet sind, während Omnibusse erst mit ihnen ausgestattet werden, wenn die nationalen Gesetze das vorschreiben.

Die vorgeschlagene Richtlinie wird ihren größten Nutzen dann entfalten, wenn sie für Omnibusse mit bis zu 60 Sitzplätzen - bzw. je nach Fahrzeugabmessung etwas weniger oder mehr - Gültigkeit erlangt<sup>18</sup>.

Daten aus der Unfallforschung zeigen, dass die Zahl der Todesopfer bei Busunglücken bei den folgenden beiden Unfalltypen am höchsten ist:

- bei einem Frontalaufprall,
- bei einem seitlichen Überschlag des Fahrzeugs.

In beiden Fällen müssen die Fahrgäste wirksam geschützt werden. Deshalb müssen nicht nur die Sitze und ihre Verankerungen so verstärkt werden, dass sie die Gurtkräfte aufnehmen können, auch die Struktur des Fahrzeugaufbaus muss verstärkt werden, um bei einem Überschlag den von den angegurten Fahrgästen verursachten Beschleunigungskräften standzuhalten. Die Beschleunigungskräfte sind in diesem Fall um fast 50 % höher als bei nicht angegurten Fahrgästen.

In vielen Fällen erfordert das eine Neukonstruktion des Fahrzeugs im Hinblick auf eine günstigere Verteilung der Kräfte in der Fahrzeugstruktur, sodass sich der Überlebensraum für die Insassen nicht infolge Verformung zu sehr verkleinert.

Zum erwarteten Nutzen der Maßnahme: Anhand von Daten aus der Unfallforschung lässt sich feststellen, wie viele Todesfälle durch Herausschleudern aus dem Fahrzeug durch den Einbau von Sicherheitsgurten vermieden werden. Schwer vorauszusagen ist jedoch, ob die Schwere der Verletzungen angegurter Insassen durch Aufprall auf die inneren Teile der Fahrzeugstruktur wesentlich abnimmt. Nicht vergessen werden darf außerdem, dass auch vorhandene Sicherheitsgurte nicht immer von allen Insassen angelegt werden.

Aus all diesen Gründen lässt sich die Kosten-Nutzen-Relation nur grob schätzen.

---

<sup>18</sup> Von 50 Fahrgästen bei Bussen mit 12 m Länge bis 70 Fahrgästen bei Bussen mit 13,60 m Länge.

## 8.2. Zur Neuzulassung von Nutzfahrzeugen in der EU im Jahr 2000<sup>19</sup>

Die europäische Industrie ist ein wichtiger Lieferant von Nutzfahrzeugen. Aufgrund der anhaltend günstigen Konjunktur in der EU ist die Nachfrage nach diesen Fahrzeugen sehr hoch und zeigt keinerlei Tendenz zur Abschwächung. Die meisten neu zugelassenen Fahrzeuge stammen aus der EU.

Die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen kann gut anhand der Zahl der Neuzulassungen in den Mitgliedstaaten gemessen werden.

Im Jahr 2000 wurden 2 515 003 neue Nutzfahrzeuge zugelassen<sup>20</sup>, und zwar:

- 263 151 schwere Nutzfahrzeuge mit über 16 Tonnen zulässiger Gesamtmasse,
- 391 756 mittelschwere Nutzfahrzeuge (von 3,5 bis 16 Tonnen),
- und 1 860 096 leichte Nutzfahrzeuge (maximal 3,5 Tonnen zulässige Gesamtmasse).

Bei Omnibussen ergibt sich folgendes Bild:

- 36 593 wurden neu hergestellt und
- 28 407 wurden neu zugelassen.

Betrachtet man die Länder, die den Einbau von Sitzgurten bisher nicht verbindlich vorschreiben und geht man davon aus, dass die Nachfrage nach Bussen im Jahr 2004 ungefähr der des Jahres 2000 entspricht, so müssten schätzungsweise knapp 3500 neue Omnibusse mit Sitzgurten ausgerüstet werden.

Vergleicht man die Bestandsänderungen der deutschen Omnibusflotte zwischen 1989 und 2001, so müssen schätzungsweise 15 000 neue Reisebusse in Betrieb genommen werden, um ausgediente Reisebusse zu ersetzen, die vor dem obligatorischen Einbau von Sicherheitsgurten zugelassen wurden<sup>21</sup>.

## 8.3. Kosten der Ausstattung von Omnibussen mit Sicherheitsgurten

Wie unter Ziffer 8.1 gesagt, würde die Ausstattung eines modernen 60-sitzigen Reisebusses mit Sicherheitsgurten eine Verstärkung der Bodengruppe und des Aufbaus erfordern. Diese Verstärkung wäre notwendig, um sicherzustellen, dass die Sitzverankerungen den Beschleunigungskräften bei einem Aufprall standhalten.

Wo bauliche Änderungen erforderlich wären, würden diese zu erheblichen Zusatzkosten von schätzungsweise 35 000 € pro Fahrzeug führen<sup>22</sup>. Sind keine baulichen Änderungen nötig, würden die Mehrkosten pro Fahrzeug mit etwa 1 800 € zu Buche schlagen<sup>23</sup>.

---

<sup>19</sup> Das Jahr 2000 wurde als Bezugsjahr gewählt, weil es das letzte ist, für das eine gültige statistische Aufschlüsselung vorliegt.

<sup>20</sup> Quelle: New commercial vehicles registrations - Pressemitteilung des Europäischen Verbandes der Automobilhersteller ACEA vom 27. Februar 2002

<sup>21</sup> Diese Angaben beziehen sich auf Mitgliedstaaten, in denen nationale Rechtsvorschriften den Einbau von Sicherheitsgurten vorschreiben.

<sup>22</sup> Zahlen des belgischen Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (Ministère des Communications et de l'Infrastructure).

<sup>23</sup> Zahlen von Irisbus Italien.

Unter der Annahme, dass jährlich 3500 Neufahrzeuge mit Gurten ausgestattet werden müssen und ihre Einsatzdauer 10 Jahre beträgt, ergeben sich geschätzte jährliche Kosten von 3,6 Mio. €.

Dem stehen Kosten von etwa 15,4 Mio. € pro Jahr gegenüber, die durch den Ersatz alter Busse durch 15 000 neue Busse entstehen, für die nationale Vorschriften zum Einbau von Sicherheitsgurten gelten.

#### **8.4. Kosten der Ausstattung der anderen betroffenen Fahrzeugklassen mit Sicherheitsgurten**

Für anderen von der Richtlinie betroffenen Fahrzeugklassen wären im Durchschnitt drei Sicherheitsgurte pro Fahrzeug erforderlich. Ein Dreipunktgurt mit Aufrollmechanismus kostet etwa 70 € und ein Zweipunktgurt ohne Aufrollmechanismus 45 €. Somit ergäben sich maximal 185 € pro Fahrzeug.

#### **8.5. Nutzen**

Eine Gurtanlagequote von 80 % vorausgesetzt, kann damit gerechnet werden, dass jährlich etwa 120 Omnibusfahrgäste weniger bei Unfällen getötet werden.

Setzt man den wirtschaftlichen Nutzen der Rettung eines Menschenlebens für die Gesellschaft mit 1 Mio. €<sup>24</sup> an, so ergibt sich ein möglicher Gesamtnutzen von 120 Mio. € jährlich, wenn alle Omnibusse mit Sicherheitsgurten ausgestattet sind.

Wie viele Schwerverletzte geringere Verletzungen erlitten hätten, hätten sie einen Sicherheitsgurt getragen, bleibt noch zu untersuchen. Bislang liegen keine realistischen Studien zu dieser Frage vor. Es darf jedoch angenommen werden, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen zu einer deutlichen Minderung der Häufigkeit, der Schwere der Verletzungen von Omnibusinsassen und zur Milderung ihrer sozialen Folgen führen werden.

### **9. SCHLUSSFOLGERUNG**

Wird beim Überschlag eines Omnibusses das Herausschleudern der Insassen verhindert, kann das für ihr Überleben entscheidend sein. Herausgeschleuderte Insassen sterben zumeist an ihren Verletzungen, während diejenigen, die im Fahrzeuginneren bleiben, zumeist überleben.

Außerdem sind leichte und schwere LKW in wachsendem Maße an Unfällen beteiligt, bei denen Insassen häufig ums Leben kommen, weil diese Fahrzeuge mit keinerlei Rückhaltesystem ausgestattet sind.

---

<sup>24</sup>

Quelle: Generaldirektion Energie und Verkehr - Prioritäten für die Sicherheit des Straßenverkehrs in der EU -Fortschrittsbericht und Einstufung der Maßnahmen, KOM(2000) 125 endgültig.

Zwar entstehen der Gesellschaft durch die vorgeschlagene Maßnahme recht hohe Kosten, doch sind diese Kosten gegen den Nutzen in Form von weniger Toten und Verletzten aufzurechnen.

## Anhang

Einbau von Sicherheitsgurten in Omnibussen: aktueller Stand in der Europäischen Union<sup>25</sup>

Fahrzeug- klasse		Mitgliedstaaten														
		AUT	BEL	DAN	GER	GRE	ESP	FIN	FRA	IRL	IT	LUX	NED	POR	SWE	UK
M2 <sup>(1)</sup> Unterklasse B		X (01/10/01) (01/10/99)	X (Seit 2003)	X (01/10/01) (01/10/99)	X (01/10/01) (01/10/99)	X(2) (.../.../80)	X (...)	X (01/10/01) (01/10/99)	X (01/10/01) (01/10/99)	X (01/01/92) –	X (01/10/01) (01/10/00)	–	X (01/10/01) (01/10/99)	X (01/10/01) (01/10/99)	X (01/01/04)	X (01/10/01)
M3	Unter- klasse A	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	Unter- klasse B	X (01/10/99)	X (Seit 2003)	X (01/10/99)	X (01/10/99)	–	–	X (01/10/99)	X (01/10/99)	–	X (01/10/00)	–	X(3) (01/10/99)	X (1.10.99)	X (01/01/04)	X (01/10/01)
	Unter- klasse I	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	Unter- klasse II	–	–	X (01/10/99)	–	–	–	X (01/10/99)	X(5) (01/10/99)	–	X(4) (01/10/00)	–	X(3) (01/10/99)	X (01/10/99)	X (01/01/04)	–
	Unter- klasse III	X (01/10/99)	X (Seit 2003)	X (01/10/99)	X (01/10/99)	–	–	X (01/10/99)	X (01/10/99)	–	X (01/10/00)	–	X (01/10/99)	X (01/10/99)	X (01/01/04)	X (01/10/01)

<sup>25</sup>

Nach Informationen der Mitgliedstaaten.

–: freiwillig

X : verbindlich (Datum der Umsetzung)

- (1) Unterschiedliches Datum je nach zulässiger Gesamtmasse des Fahrzeugs (erstes Datum <3,5 t, zweites Datum > 3,5 t).
- (2) Seit 1980 in Schulbussen für Kinder bis zu zwölf Jahren.
- (3) X außer in Bussen mit einer besonderen Stehplatzfläche.
- (4) X in Fahrzeugen, die nach italienischem Recht als Überlandbusse gelten.
- (5) X außer in Stadtbussen, die nur in städtischen Gebieten zum Einsatz kommen.

2003/0130 (COD)

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****(von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission<sup>26</sup>,nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>27</sup>,nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>28</sup>,gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag<sup>29</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Forschungsergebnisse zeigen, dass Sicherheitsgurte und Kopfstützen bei Unfällen, selbst mit Überschlag, die Schwere der Verletzungen und die Zahl der Getöteten deutlich vermindern können. Die Ausstattung aller Fahrzeuge mit Sicherheitsgurten und Kopfstützen bringt eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich und rettet Menschenleben.
- (2) Die Ausstattung aller Fahrzeuge mit Sicherheitsgurten ist von erheblichem gesellschaftlichem Nutzen.
- (3) In seiner EntschlieÙung vom 18. Februar 1986 zu gemeinschaftlichen Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Straßenverkehrsunfälle im Rahmen des Programms für das Jahr der Straßenverkehrssicherheit<sup>30</sup> wies das Europäische Parlament auf die Notwendigkeit hin, das Anlegen von Sicherheitsgurten für alle Fahrzeuginsassen, auch für Kinder, zur Pflicht zu machen, ausgenommen lediglich Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel. Für den Einbau von Sicherheitsgurten und/oder Kopfstützen muss deshalb unterschieden werden zwischen Omnibussen des öffentlichen Verkehrs und anderen Fahrzeugen.

---

<sup>26</sup> ABl. C[.....],[.....],S.[.....].

<sup>27</sup> ABl. C[.....],[.....],S.[.....].

<sup>28</sup> ABl. C[.....],[.....],S.[.....].

<sup>29</sup> ABl.

<sup>30</sup> ABl. C 68 vom 24.3.1986, S.35.

- (4) Nach der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger<sup>31</sup>, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/116/EG der Kommission<sup>32</sup>, ist das EG-Typgenehmigungsverfahren seit dem 1. Januar 1998 lediglich auf alle Neufahrzeuge der Klasse M1 anwendbar. Demnach müssen nur diese Fahrzeuge mit Sicherheitsgurten und/oder Kopfstützen ausgerüstet werden, die der Richtlinie 77/541/EWG vom 28. Juni 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sicherheitsgurte und Haltesysteme für Kraftfahrzeuge<sup>33</sup>, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/3/EC der Kommission<sup>34</sup>, entsprechen.
- (5) Bis das EG-Typgenehmigungsverfahren für alle Fahrzeugklassen verbindlich wird, sollte im Interesse der Verkehrssicherheit auch für andere Fahrzeugklassen als M<sub>1</sub> der Einbau von Sicherheitsgurten und/oder Kopfstützen vorgeschrieben werden.
- (6) Die Richtlinie 77/541/EWG enthält bereits alle technischen und administrativen Vorschriften für die Typgenehmigung von Fahrzeugen anderer Klassen als M<sub>1</sub>. Die Mitgliedstaaten brauchen deshalb keine weiteren Vorschriften zu erlassen.
- (7) Seit Inkrafttreten der Richtlinie 96/36/EG der Kommission vom 17. Juni 1996, mit der die Richtlinie 77/541/EWG des Rates über Sicherheitsgurte und Haltesysteme für Kraftfahrzeuge<sup>35</sup> dem technischen Fortschritt angepasst wurde, haben einige Mitgliedstaaten deren Vorschriften für einige andere Fahrzeugklassen als M<sub>1</sub> bereits verbindlich gemacht. Die Hersteller und ihre Zulieferer haben daraufhin entsprechende technische Lösungen entwickelt.
- (8) Die Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG<sup>36</sup> enthält Bestimmungen, die behinderten oder in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen den Zugang zu solchen Fahrzeugen erleichtern. Den Mitgliedstaaten muss ermöglicht werden, den Einbau von Sicherheitsgurten und/oder Haltesystemen zu genehmigen, die nicht den technischen Spezifikationen der Richtlinie 77/541/EWG entsprechen, jedoch speziell entworfen wurden, um die Sicherheit dieser Fahrgäste zu erhöhen.
- (9) Die Richtlinie 77/541/EWG sollte entsprechend geändert werden.
- (10) Das Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr durch die Vorschrift, Fahrzeuge bestimmter Klassen mit Sicherheitsgurten auszustatten, kann von den Mitgliedstaaten nicht in ausreichendem Maße erreicht werden, sondern wird wegen des Umfangs und der Tragweite der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene verwirklicht. Nach dem in Artikel 5 EG-Vertrag verankerten Subsidiaritätsprinzip kann die Gemeinschaft deshalb diese Maßnahme erlassen. Nach dem im selben Artikel verankerten Grundsatz der

---

<sup>31</sup> ABl. L 42 vom 23.2.1970, S.1

<sup>32</sup> ABl. L 18 vom 21.1.2002, S.1

<sup>33</sup> ABl. L 220 vom 29.08.1977, S.95.

<sup>34</sup> ABl. L 53 vom 25.02.2000, S.1

<sup>35</sup> ABl. L 178, 17/07/1996, S. 15.

<sup>36</sup> ABl. L 42 vom 13.2.2002, S. 1



Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das hinaus, was für die Erreichung dieses Zieles erforderlich ist -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*  
**Änderung der Richtlinie 77/541/EWG**

Die Richtlinie 77/541/EWG wird wie folgt geändert:

1. Folgender Artikel 2a wird eingefügt:

*„Artikel 2 a*

1. Die Mitgliedstaaten können nationale Rechtsvorschriften zum Einbau von Sicherheitsgurten oder Haltesystemen erlassen, die nicht dieser Richtlinie entsprechen, sofern diese dem Schutz behinderter Menschen dienen.
  2. Die Mitgliedstaaten können auch Haltesysteme von den Bestimmungen dieser Richtlinie ausnehmen, wenn diese den Bestimmungen der Richtlinie 2001/85/EG, Anhang VII entsprechen.
  3. Sicherheitsgurte oder Haltesysteme im Sinne von Absatz 1 oder 2 müssen so entwickelt und gefertigt sein, dass sie mindestens die Sicherheitsanforderungen dieser Richtlinie an Sicherheitsgurte oder Haltesysteme erfüllen.“
2. Artikel 9 wird folgender Absatz angefügt:

„Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 werden nach den Bestimmungen von Anhang I Nummer 2 der Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates\* in Unterklassen unterteilt.

---

\* ABl. L 42 vom 13.2.2002, S. 1.“

3. Anhang I wird wie folgt geändert:

- a) Die Fußnote zu Nummer 3.1 wird gestrichen,
- b) Nummer 3.1.1 erhält folgende Fassung:

“ 3.1.1. Die Sitze in Fahrzeugen der Klassen M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> und M<sub>3</sub>, Unterklassen III und B, sowie der Klasse N sind mit Sicherheitsgurten und/oder Kopfstützen auszustatten, die den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen. Ausgenommen sind lediglich Klappsitze nach Nummer 1.9 des Anhangs I zu Richtlinie 76/115/EWG und Sitze, die ausschließlich zur Benutzung bei stehendem Fahrzeug bestimmt sind.

Fahrzeuge der Unterklassen I, II oder A der Klassen M<sub>2</sub> oder M<sub>3</sub> können mit Sicherheitsgurten und/oder Kopfstützen ausgestattet werden,

vorausgesetzt, diese entsprechen den Vorschriften dieser Richtlinie.“

*Artikel 2*  
**Anwendung**

1. Ab dem [1. Januar 2004] dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf den Einbau von Sicherheitsgurten und/oder Haltesystemen beziehen,
  - a) weder die Erteilung der EG-Typgenehmigung oder der Typgenehmigung mit nationaler Geltung für einen Kraftfahrzeugtyp verweigern,
  - b) noch die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge untersagen, wenn die Sicherheitsgurte und/oder Haltesysteme den Vorschriften der Richtlinie 77/541/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, entsprechen.
2. Ab dem [1. Juli 2004] gehen die Mitgliedstaaten folgendermaßen vor, wenn die in neuen Fahrzeugtypen eingebauten Sicherheitsgurte und/oder Haltesysteme den Vorschriften der Richtlinie 77/541/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, nicht entsprechen:
  - a) sie erteilen keine EG-Typgenehmigung mehr und
  - b) sie verweigern die Typgenehmigung mit nationaler Geltung.
3. Ab dem [1. Januar 2006] gehen die Mitgliedstaaten folgendermaßen vor, wenn die in neuen Fahrzeugtypen eingebauten Sicherheitsgurte und/oder Haltesysteme den Vorschriften der Richtlinie 77/541/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, nicht entsprechen:
  - a) sie betrachten Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG und
  - b) sie untersagen die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge, sofern nicht Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 70/156/EWG geltend gemacht wird.

*Artikel 3*  
**Umsetzung**

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis zum [...*sechs Monate nach ihrer Verabschiedung*] nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.
2. Sie wenden diese Vorschriften ab dem [...*sechs Monate nach Verabschiedung dieser Richtlinie*] an.
3. Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei ihrer amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

4. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie in dem von dieser Richtlinie geregelten Bereich erlassen.

*Artikel 4*  
***Inkrafttreten***

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach dem Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

*Artikel 5*  
***Adressaten***

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*