

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 17/2005

przyjęte przez Radę dnia 24 stycznia 2005 r.

w sprawie przyjęcia dyrektywy 2005/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... zmieniającej dyrektywę Rady 77/541/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących w pojazdach silnikowych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2005/C 111 E/04)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 95,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Badania wykazały, że używanie pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących może przyczynić się do znacznego zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i ograniczenia obrażeń w wyniku wypadków, nawet w przypadku wywrócenia się pojazdu. Instalowanie ich we wszystkich kategoriach pojazdów będzie z pewnością stanowić ważny krok w kierunku zwiększenia bezpieczeństwa drogowego, a w związku z tym pozwoli na zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych.
- (2) Wyposażenie wszystkich pojazdów w pasy bezpieczeństwa pozwoli osiągnąć znaczne korzyści społeczne.
- (3) Parlament Europejski w rezolucji z dnia 18 lutego 1986 r. w sprawie wspólnych środków w celu zmniejszenia liczby wypadków drogowych, w ramach wspólnotowego programu na rzecz bezpieczeństwa drogowego ⁽³⁾, podkreślił potrzebę wprowadzenia obowiązku zapinania pasów bezpieczeństwa przez wszystkich pasażerów, w tym dzieci, z wyjątkiem pasażerów pojazdów komunikacji publicznej. W związku z tym należy dokonać rozróżnienia między autobusami komunikacji publicznej a innymi pojazdami w odniesieniu do obowiązku instalowania pasów bezpieczeństwa i/lub systemów przytrzymujących.
- (4) Zgodnie z dyrektywą Rady 70/156/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽⁴⁾, wspólnotowy system homologacji został wprowadzony od dnia 1 stycznia 1998 r. jedynie w odniesieniu do wszystkich nowych pojazdów kategorii M₁. W związku z tym jedynie te pojazdy muszą być

wyposażone w pasy bezpieczeństwa i/lub urządzenia przytrzymujące spełniające wymogi dyrektywy 77/541/EWG ⁽⁵⁾.

- (5) Do czasu, gdy wspólnotowy system homologacji zostanie rozszerzony na wszystkie kategorie pojazdów, należy w interesie bezpieczeństwa drogowego wprowadzić wymóg instalowania pasów bezpieczeństwa i/lub urządzeń przytrzymujących w pojazdach należących do kategorii innych niż M₁.
- (6) Dyrektywa 77/541/EWG zawiera już wszelkie przepisy techniczne i administracyjne dotyczące homologacji pojazdów kategorii innych niż M₁. Państwa Członkowskie nie muszą w związku z tym wprowadzać dalszych przepisów.
- (7) Od momentu wejścia w życie dyrektywy Komisji 96/36/WE z dnia 17 czerwca 1996 r. dostosowującej do postępu technicznego dyrektywę Rady 77/541/EWG odnoszącą się do pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących w pojazdach silnikowych ⁽⁶⁾, niektóre Państwa Członkowskie wprowadziły obowiązek stosowania przepisów w niej zawartych w stosunku do niektórych kategorii pojazdów innych niż M₁. W związku z tym producenci i ich dostawcy opracowali odpowiednie rozwiązania techniczne.
- (8) Dyrektywa 2001/85/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 listopada 2001 r. odnosząca się do przepisów szczególnych dotyczących pojazdów wykorzystywanych do przewozu pasażerów i mających więcej niż osiem siedzeń poza siedzeniem kierowcy ⁽⁷⁾, przewiduje umożliwienie osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, takim jak osoby niepełnosprawne, łatwiejszego dostępu do pojazdów wykorzystywanych do przewozu pasażerów i mających więcej niż osiem siedzeń. Niezbędne jest umożliwienie Państwom Członkowskim wydania pozwolenia na instalowanie pasów bezpieczeństwa lub/i urządzeń przytrzymujących, które nie spełniają wymagań technicznych zawartych w dyrektywie 77/541/EWG, lecz zostały zaprojektowane specjalnie do celów zapewnienia bezpieczeństwa tym osobom w takich pojazdach.

⁽¹⁾ Dz.U. C 80 z 30.3.2004, str. 10.⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 17 grudnia 2003 r. (Dz.U. C 91E z 15.4.2004, str. 491), wspólne stanowisko Rady z dnia 24 stycznia 2004 r. i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).⁽³⁾ Dz.U. C 68 z 24.3.1986, str. 35.⁽⁴⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2004/78/WE (Dz.U. L 153 z 30.4.2004, str. 103).⁽⁵⁾ Dz.U. L 220 z 29.8.1977, str. 95. Dyrektywa ostatnio zmieniona Aktem Przystąpienia z 2003 r.⁽⁶⁾ Dz.U. L 178 z 17.7.1996, str. 15.⁽⁷⁾ Dz.U. L 42 z 13.2.2002, str. 1.

- (9) Dyrektywa 77/541/EWG powinna zostać odpowiednio zmieniona.
- (10) W związku z tym, że cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie poprawa bezpieczeństwa drogowego poprzez wprowadzenie obowiązku instalowania pasów bezpieczeństwa w niektórych kategoriach pojazdów, nie może być w wystarczającym stopniu osiągnięty przez Państwa Członkowskie, a z uwagi na zakres działań możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

3. W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

- a) skreśla się przypis odnoszący się do pkt 3.1;
- b) pkt 3.1.1 otrzymuje następujące brzmienie:

„3.1.1. Z wyjątkiem siedzeń przeznaczonych do użycia wyłącznie przy zatrzymanym pojeździe, siedzenia pojazdów należących do kategorii M₁, M₂ (klasy III lub B), M₃ (klasy III lub B) oraz N winny być wyposażone w pasy bezpieczeństwa i/lub urządzenia przytrzymujące spełniające wymogi niniejszej dyrektywy.

Pojazdy klasy I, II lub A należące do kategorii M₂ lub M₃ mogą być wyposażone w pasy bezpieczeństwa i/lub urządzenia przytrzymujące pod warunkiem, że spełniają one wymogi niniejszej dyrektywy.”.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 2

Artykuł 1

Zmiany dyrektywy 77/541/EWG

Do dyrektywy 77/541/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1. Dodaje się art. 2a o następującym brzmieniu:

„Artykuł 2a

1. Państwa Członkowskie mogą, na mocy prawa krajowego, zezwolić na instalowanie pasów bezpieczeństwa lub urządzeń przytrzymujących innych niż objęte przepisami niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że są one przeznaczone dla osób niepełnosprawnych.

2. Państwa Członkowskie mogą także wyłączyć stosowanie postanowień niniejszej dyrektywy w odniesieniu do urządzeń przytrzymujących zaprojektowanych zgodnie z przepisami załącznika VII do dyrektywy 2001/85/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 listopada 2001 r. odnoszącej się do przepisów szczególnych dotyczących pojazdów wykorzystywanych do przewozu pasażerów i mających więcej niż osiem siedzeń poza siedzeniem kierowcy (*).

3. Wymogi zawarte w pkt 3.2.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących objętych postanowieniami ust. 1 i 2 powyżej.

(*) Dz.U. L 42 z 13.2.2002, str. 1.”.

2. W art. 9 dodaje się następujący akapit:

„Pojazdy kategorii M₂ i M₃ są podzielone na klasy określone w sekcji 2 załącznika I do dyrektywy 2001/85/WE.”.

Środki przewidziane dla osób niepełnosprawnych

Nie później niż ... (*) Komisja zbada, w oparciu o istniejące normy międzynarodowe oraz krajowe wymogi prawne, szczególne procedury harmonizacji wymogów dotyczących pasów bezpieczeństwa dla osób niepełnosprawnych w celu zapewnienia takiego poziomu bezpieczeństwa, który byłby równoważny z określonym w niniejszej dyrektywie. W stosownych przypadkach Komisja przedstawi projekt środków. Zmiany niniejszej dyrektywy będą przyjmowane zgodnie z art. 13 dyrektywy 70/156/EWG.

Artykuł 3

Wykonanie

1. Od dnia ... (**) z powodów dotyczących pasów bezpieczeństwa i/lub urządzeń przytrzymujących, spełniających wymogi dyrektywy 77/541/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą, Państwa Członkowskie:

- a) nie będą odmawiały udzielenia homologacji WE lub homologacji krajowej danego typu pojazdu;
- b) nie będą zabraniały rejestracji, sprzedaży lub wprowadzenia do użytku nowych pojazdów.

2. Od dnia ... (***) z powodów dotyczących pasów bezpieczeństwa i/lub urządzeń przytrzymujących, niespełniających wymogów dyrektywy 77/541/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą, w odniesieniu do nowych typów pojazdów Państwa Członkowskie:

- a) zaprzestaną udzielania homologacji WE;
- b) będą odmawiały udzielenia homologacji krajowej.

(*) 24 miesiące od daty określonej w art. 4 ust. 2.

(**) Data określona w art. 4 ust. 2.

(***) Sześć miesięcy od daty, o której mowa w ust. 1.

3. Od dnia ... (*) z powodów dotyczących pasów bezpieczeństwa i/lub urządzeń przytrzymujących, niespełniających wymogów dyrektywy 76/115/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą, Państwa Członkowskie:

- a) będą traktowały certyfikaty zgodności towarzyszące nowym pojazdom jako nieważne dla celów art. 7 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG;
- b) będą odmawiały rejestracji, sprzedaży lub wprowadzenia do użytku nowych pojazdów, z wyjątkiem przypadków, w których następuje odwołanie do postanowień art. 8 ust. 2 dyrektywy 70/156/EWG.

Artykuł 4

Transpozycja

1. Państwa Członkowskie przyjmą i opublikują przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed ... (**). Państwa Członkowskie niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.
2. Państwa Członkowskie będą stosowały te przepisy od ... (**).
3. Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie będą zawierały odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie będzie towarzyszyło ich urzędowej publikacji. Sposoby dokonywania takiego odniesienia określają Państwa Członkowskie.

4. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 5

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 6

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

(*) 18 miesięcy od daty, o której mowa w ust. 1.

(**) Sześć miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy

(***) Sześć miesięcy i jeden dzień od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

UZASADNIENIE RADY

I. WSTĘP

Podstawą dla wnioskowanej dyrektywy, przedstawionej przez Komisję w dniu 20 czerwca 2003 r. ⁽¹⁾, jest art. 95 Traktatu WE.

Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przedstawił opinię ⁽²⁾ w dniu 10 grudnia 2003 r.

Parlament Europejski zakończył pierwsze czytanie i wydał opinię w dniu 17 grudnia 2003 r. ⁽³⁾

W dniu 24 stycznia 2005 r. Rada przyjęła wspólne stanowisko w wersji przedstawionej w dok. 11934/04.

II. CEL

Wnioskowana dyrektywa ma na celu zmianę dyrektywy Rady 77/541/EWG z dnia 28 czerwca 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących w pojazdach silnikowych, ostatnio zmienionej dyrektywą Komisji 2003/3/WE w celu wprowadzenia obowiązku instalowania pasów bezpieczeństwa w innych pojazdach silnikowych niż samochody osobowe.

Następujące dwie dyrektywy również dotyczą instalowania pasów bezpieczeństwa w odniesieniu do pojazdów:

- dyrektywa Rady 74/408/EWG z dnia 22 lipca 1974 r., ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 96/37/WE, w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do siedzeń w pojazdach silnikowych;
- dyrektywa Rady 76/115/EWG z dnia 18 grudnia 1975 r., ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 96/38/WE, w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do punktów mocowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach silnikowych.

Mając na celu obowiązkową instalację pasów bezpieczeństwa we wszystkich pojazdach, Komisja z przyczyn technicznych zaproponowała zmianę trzech dyrektyw jednocześnie.

Biorąc pod uwagę, że ostatecznym celem wnioskowanego działania jest poprawa bezpieczeństwa drogowego, dyrektywy te powinny zostać przyjęte w tym samym terminie oraz wprowadzone w życie tego samego dnia.

III. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

1. Uwagi ogólne

We wspólnym stanowisku, które zostało przyjęte jednomyślnie, Rada:

- zmodyfikowała art. 1, żeby umożliwić Państwom Członkowskim wyłączenie pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych z wymogu zgodności z przepisami dyrektywy,
- dodała nowy artykuł, aby zachęcić Komisję do zbadania szczególnych procedur w celu harmonizacji wymagań dla osób niepełnosprawnych,
- odroczyła różne daty wejścia w życie art. 3,
- odrzuciła poprawkę Parlamentu Europejskiego, której celem jest umieszczenie dwupunktowych pasów w siedzeniach skierowanych bokiem do kierunku jazdy w autokarach turystycznych, ponieważ Rada podziela poglądy Komisji dotyczące niebezpieczeństwa związanego z siedzeniami skierowanymi bokiem do kierunku jazdy we wszystkich rodzajach pojazdów.

⁽¹⁾ Dok. 10886/03 ENT 113 CODEC 907.

⁽²⁾ Dz.U. C 80 z 30.3.2004, str. 10.

⁽³⁾ Dz.U. C 91E z 15.4.2004, str. 491.

2. Nowe elementy zawarte we wspólnym stanowisku w porównaniu z wnioskiem Komisji

Artykuł 1 pkt 1

Tekst Komisji został zastąpiony nowym tekstem, który umożliwia wyłączenie z technicznych przepisów dyrektywy pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych.

Artykuł 2

Dodano nowy artykuł w celu zachęcenia Komisji do przedstawienia, w stosownych przypadkach projektów środków mających na celu harmonizację ustawodawstw krajowych mających zastosowanie do pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych.

Artykuł 3 (dawny art. 2)

Wszelkie terminy wprowadzenia w życie dyrektywy zostały odroczone oraz zastąpione terminami ruchomymi w zależności od daty przyjęcia niniejszej nowej dyrektywy.

IV. WNIOSEK

Rada jednogłośnie przyjęła wspólne stanowisko, które jest w znacznej części zgodne z wnioskiem Komisji. Główne zmiany wniosku Komisji dotyczą wyłączenia, które jest możliwe w odniesieniu do pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla osób niepełnosprawnych oraz terminów transpozycji oraz wejścia w życie niniejszej dyrektywy, które zostały odpowiednio dostosowane.
