

**WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 18/2005**

przyjęte przez Radę dnia 24 stycznia 2005 r.

**w sprawie przyjęcia dyrektywy 2005/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... zmieniającej dyrektywę Rady 74/408/EWG odnoszącą się do pojazdów silnikowych w odniesieniu do siedzeń, ich punktów mocowania oraz zagłówek****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2005/C 111 E/05)

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 <sup>(1)</sup>,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu <sup>(2)</sup>,

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 <sup>(3)</sup>, 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 urządzeń 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 <sup>(4)</sup>, wspólnotowy system homologacji został wprowadzony od dnia 1 stycznia 1998 r. jedynie w odniesieniu do wszystkich nowych pojazdów kategorii M<sub>1</sub>. W związku z tym jedynie te pojazdy muszą być

wyposażone w siedzenia, punkty mocowania siedzeń i zagłówki spełniające przepisy dyrektywy 74/408/EWG <sup>(5)</sup>.

- (5) Do czasu, gdy wspólnotowy system homologacji zostanie rozszerzony na wszystkie kategorie pojazdów, należy w interesie bezpieczeństwa drogowego wprowadzić wymóg instalowania siedzeń i punktów mocowania siedzeń przystosowanych do instalacji pasów bezpieczeństwa w pojazdach należących do kategorii innych niż M<sub>1</sub>.
- (6) Dyrektywa 74/408/EWG zawiera już wszelkie przepisy techniczne i administracyjne dotyczące homologacji pojazdów kategorii innych niż M<sub>1</sub>. Państwa Członkowskie nie muszą w związku z tym wprowadzać dalszych przepisów.
- (7) Od momentu wejścia w życie dyrektywy Komisji 96/37/WE z dnia 17 czerwca 1996 r. dostosowującej do postępu technicznego dyrektywę Rady 74/408/EWG <sup>(6)</sup>, niektóre Państwa Członkowskie wprowadziły już obowiązek stosowania przepisów w niej zawartych w stosunku do niektórych kategorii pojazdów innych niż M<sub>1</sub>. W związku z tym producenci i ich dostawcy opracowali odpowiednie rozwiązania techniczne.
- (8) Badania wykazały, że nie jest możliwe wyposażenie siedzeń skierowanych bokiem do kierunku jazdy w pasy bezpieczeństwa, które zapewniają ich pasażerom taki sam poziom bezpieczeństwa jak pasażerom siedzeń skierowanych przodem do kierunku jazdy. Ze względów bezpieczeństwa, konieczne jest wprowadzenie zakazu takich siedzeń w pewnych kategoriach pojazdów.
- (9) Dyrektywa 74/408/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,

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 80 z 30.3.2004, str. 6.<sup>(2)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 17 grudnia 2003 r. (Dz.U. C 91E z 15.4.2004, str. 487), wspólne stanowisko Rady z dnia 24 stycznia 2004 r. i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).<sup>(3)</sup> Dz.U. C 68 z 24.3.1986, str. 35.<sup>(4)</sup> 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).<sup>(5)</sup> Dz.U. L 221 z 12.8.1974, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona Aktem Przystąpienia z 2003 r.<sup>(6)</sup> Dz.U. L 186 z 25.7.1996, str. 28.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

**Zmiany dyrektywy 74/408/EWG**

W dyrektywie 74/408/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 dodaje się następujący akapit:

„Pojazdy kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub> są podzielone na klasy określone w sekcji 2 załącznika I 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 (\*).

(\*) Dz.U. L 42 z 13.2.2002, str. 1”;

b) ustęp 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„2. Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do siedzeń zwróconych tyłem do kierunku jazdy.”.

2. Dodaje się artykuł o następującym brzmieniu:

„Artykuł 3a

1. Montowanie siedzeń skierowanych bokiem do kierunku jazdy jest zabronione w przypadku pojazdów kategorii M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> (klasy III lub B) i M<sub>3</sub> (klasy III lub B).

2. Postanowień ust. 1 nie stosuje się do karetek pogotowia lub pojazdów wymienionych w art. 8 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy 70/156/EWG.”.

3. W załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) punkt 1.1 otrzymuje następujące brzmienie:

„1.1. Wymogów niniejszego załącznika nie stosuje się do siedzeń skierowanych tyłem do kierunku jazdy, ani do zagłówek takich siedzeń.”;

b) punkt 2.3 otrzymuje następujące brzmienie:

„2.3 »Siedzenie« oznacza strukturę zintegrowaną lub nie ze strukturą pojazdu łącznie z tapicerką, przeznaczoną dla jednej osoby dorosłej. Określenie to obejmuje zarówno pojedyncze siedzenie, jak i część siedzenia ławkowego przeznaczoną dla jednej osoby.

Ze względu na kierunek zainstalowania siedzenia przyjmuje się następujące definicje:

2.3.1. »Siedzenie skierowane przodem do kierunku jazdy« oznacza siedzenie, które może być używane, kiedy pojazd pozostaje w ruchu i które jest skierowane w stronę przedniej części pojazdu w taki sposób, że pionowa płaszczyzna symetrii siedzenia tworzy kąt mniejszy niż +10° lub -10° z pionową płaszczyzną symetrii pojazdu..

2.3.2. »Siedzenie skierowane tyłem do kierunku jazdy« oznacza siedzenie, które może być używane, kiedy pojazd pozostaje w ruchu i które jest skierowane w stronę tylnej części pojazdu w taki sposób, że pionowa płaszczyzna symetrii siedzenia tworzy kąt mniejszy niż +10° lub -10° z pionową płaszczyzną symetrii pojazdu.

2.3.3. »Siedzenie skierowane bokiem do kierunku jazdy« oznacza siedzenie, którego ze względu na jego umiejscowienie w stosunku do pionowej płaszczyzny symetrii pojazdu nie można zakwalifikować ani zgodnie z definicją określoną w pkt. 2.3.1 ani określoną w pkt. 2.3.2.”;

c) skreśla się pkt 2.9.

4. W załączniku III pkt. 2.5 otrzymuje następujące brzmienie:

„2.5 »Siedzenie« oznacza strukturę, która może być zamocowana w konstrukcji pojazdu, wraz z jej wyposażeniem oraz zamocowaniem, przeznaczoną dla jednej lub większej liczby osób dorosłych, do użycia w pojeździe.

Ze względu na kierunek zainstalowania siedzenia przyjmuje się następujące definicje:

2.5.1. »Siedzenie skierowane przodem do kierunku jazdy« oznacza siedzenie, które może być używane, kiedy pojazd pozostaje w ruchu i które jest skierowane w stronę przedniej części pojazdu w taki sposób, że pionowa płaszczyzna symetrii siedzenia tworzy kąt mniejszy niż +10° lub -10° z pionową płaszczyzną symetrii pojazdu.

2.5.2. »Siedzenie skierowane tyłem do kierunku jazdy« oznacza siedzenie, które może być używane, kiedy pojazd pozostaje w ruchu i które jest skierowane w stronę tylnej części pojazdu w taki sposób, że pionowa płaszczyzna symetrii siedzenia tworzy kąt mniejszy niż +10° lub -10° z pionową płaszczyzną symetrii pojazdu.

2.5.3. »Siedzenie skierowane bokiem do kierunku jazdy« oznacza siedzenie, którego ze względu na jego umiejscowienie w stosunku do pionowej płaszczyzny symetrii pojazdu nie można zakwalifikować ani zgodnie z definicją określoną w pkt. 2.5.1 ani określoną w pkt. 2.5.2.”.

5. W załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

a) punkt 1.1 otrzymuje następujące brzmienie:

„1.1. Wymogi określone w niniejszym załączniku mają zastosowanie do pojazdów kategorii N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> oraz do pojazdów kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub> nieobjętych zakresem stosowania postanowień załącznika III. Z zastrzeżeniem postanowień pkt 2.5, mają one zastosowanie również do siedzeń skierowanych bokiem do kierunku jazdy we wszystkich kategoriach pojazdów.”;

b) punkt 2.4 otrzymuje następujące brzmienie:

„2.4. Wszystkie siedzenia, które dają się przechylić do przodu lub mają składane oparcia, blokują się automatycznie przy normalnym położeniu. Wymóg ten nie dotyczy siedzeń zamontowanych w miejscu przeznaczonym dla wózków inwalidzkich w pojazdach kategorii M<sub>2</sub> lub M<sub>3</sub> klasy I, II lub A.”

#### Artykuł 2

#### Wykonanie

1. Od dnia ... (\*) z powodów dotyczących siedzeń, ich punktów mocowania i zagłówków, spełniających wymogi dyrektywy 74/408/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 siedzeń, ich punktów mocowania i zagłówków niespełniających wymogów dyrektywy 74/408/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą, w odniesieniu do nowych typów pojazdów Państwa Członkowskie:

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

3. Od dnia ... (\*\*\*) z powodów dotyczących siedzeń, ich punktów mocowania i zagłówków niespełniających wymogów dyrektywy 74/408/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 3

#### 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 4

#### Wejście w życie

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

#### Artykuł 5

#### Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
Przewodniczący

(\*) Data określona w art. 3 ust. 2.

(\*\*) Sześć miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(\*\*\*) 18 miesięcy po dacie określonej 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. <sup>(1)</sup>, jest art. 95 Traktatu WE.

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

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

W dniu 24 stycznia 2005 r. Rada przyjęła wspólne stanowisko w wersji przedstawionej w dok. 11935/04.

### II. CEL

Wnioskowana dyrektywa ma na celu zmianę dyrektywy Rady 74/408/EWG z dnia 22 lipca 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do siedzeń w pojazdach silnikowych, ostatnio zmienionej dyrektywą Komisji 96/37/WE w celu nałożenia obowiązku instalowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach silnikowych innych niż samochody osobowe.

Następujące dwie dyrektywy również dotyczą instalowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach:

- dyrektywa Rady 77/541/EWG z dnia 28 czerwca 1977 r., ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2003/3/WE, w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących 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, poprzez włączenie siedzeń składanych (tip-up) do zakresu dyrektywy oraz poprzez umieszczenie definicji w celu klasyfikowania różnych kierunków instalowania siedzeń,
- odroczyła różne daty wejścia w życie w art. 2,
- odrzuciła trzy poprawki PE:
  - poprawka PE nr 3 wnioskująca utworzenie nowego motywu 8a) dotyczącego kontroli siedzeń skierowanych bokiem do kierunku jazdy, które mają być zbadane przez Komisję, została odrzucona, ponieważ Rada nie uważa, by niezbędne były dalsze testy w celu stwierdzenia, że siedzenia skierowane bokiem do kierunku jazdy są niebezpieczne dla użytkowników pojazdów wszelkiego rodzaju,
  - poprawki PE nr 1 i 2 ograniczające w art. 1 zakaz instalowania siedzeń skierowanych bokiem do kierunku jazdy do pewnych kategorii pojazdów silnikowych zostały odrzucone, ponieważ Rada podziela troskę Komisji dotyczącą zakazu instalacji siedzeń bocznych we wszystkich rodzajach pojazdów ze względu na bezpieczeństwo pasażerów.

<sup>(1)</sup> Dok. 10888/03 ENT 115 CODEC 909.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 80 z 30.3.2004, str. 6.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 91E z 15.4.2004, str. 487.

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

### Artykuł 1 pkt 1

Usunięcie odniesienia do niestosowania dyrektywy do „siedzeń składanych (tip-up)”.

### Punkt 2

- obowiązek Państw Członkowskich dotyczący zakazu instalowania siedzeń skierowanych bokiem do kierunku jazdy został przesunięty do art. 2, który odnosi się do wprowadzenia w życie,
- wyjaśniono zakres zakazu instalowania siedzeń skierowanych bokiem do kierunku jazdy.

Dodano dwa nowe punkty (3 i 4) w celu zdefiniowania różnych kierunków instalowania siedzeń: siedzenia skierowane przodem do kierunku jazdy, siedzenia skierowane tyłem do kierunku jazdy i siedzenia skierowane bokiem do kierunku jazdy.

### Punkt 5 (dawny pkt 3)

Nowy ustęp uściśla, że system automatycznego zamykania wymagany w odniesieniu do siedzeń składanych nie ma zastosowania do siedzeń składanych zainstalowanych w miejscu przeznaczonym dla wózków inwalidzkich w pojazdach kategorii M<sub>2</sub> lub M<sub>3</sub> klasy I, II lub A (autobusy miejskie).

### Artykuł 2

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

## IV. WNIOSEK

Rada jednomyślnie przyjęła wspólne stanowisko, które jest w znacznej części zgodne z wnioskiem Komisji. Główne zmiany wprowadzone we wniosku Komisji dotyczą włączenia z jednej strony siedzeń składanych do zakresu dyrektywy, a z drugiej strony definicji różnych kierunków instalowania siedzeń. Dodatkowo terminy transpozycji i wejścia w życie niniejszej dyrektywy zostały odpowiednio dostosowane.

---