

Czwartek 26 maj 2005

P6_TA(2005)0195

Siedzenia i zagłówki w pojazdach silnikowych ***II

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego w sprawie wspólnego stanowiska przyjętego przez Radę w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 74/408/EWG w sprawie pojazdów silnikowych w odniesieniu do siedzeń, ich punktów mocowania i zagłówków (11935/3/2004 — C6-0031/2005 — 2003/0128(COD))

(Procedura współdecyzji: drugie czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wspólne stanowisko Rady (11935/3/2004 – C6-0031/2005) ⁽¹⁾,
 - uwzględniając stanowisko zajęte w pierwszym czytaniu ⁽²⁾ dotyczące projektu Komisji przedstawionego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2003)0361),
 - uwzględniając art. 251 ust. 2 Traktatu WE,
 - uwzględniając art. 62 Regulaminu,
 - uwzględniając zalecenia do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki (A6-0115/2005),
1. zatwierdza wspólne stanowisko po poprawkach;
 2. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

⁽¹⁾ Dz.U. C 111 E z 11.5.2005, str. 33.

⁽²⁾ Dz.U. C 91 E z 15.4.2004, str. 487.

P6_TC2-COD(2003)0128

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w drugim czytaniu w dniu 26 maja 2005 r. w celu przyjęcia dyrektywy 2005/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 74/408/EWG w sprawie pojazdów silnikowych w odniesieniu do siedzeń, ich punktów mocowania i zagłówków

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.

⁽¹⁾ Dz.U. C 80 z 30.3.2004, str. 6.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 17 grudnia 2003 r. (Dz.U. C 91 E z 15.4.2004, str. 487), wspólne stanowisko Rady z dnia 24 stycznia 2005 r. (Dz.U. C 111 E z 11.5.2005, str. 33) i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 26 maja 2005 r.

Czwartek 26 maj 2005

- (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⁽¹⁾, 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 z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep⁽²⁾, 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 siedzenia, punkty mocowania siedzeń i zagłówki spełniające przepisy dyrektywy 74/408/EWG⁽³⁾.
- (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 M1.
- (6) Dyrektywa 74/408/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 96/37/WE z dnia 17 czerwca 1996 r. dostosowującej do postępu technicznego dyrektywę Rady 74/408/EWG⁽⁴⁾, niektóre Państwa Członkowskie wprowadziły już 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) 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) **Przepisy dopuszczające siedzenia skierowane bokiem do kierunku jazdy z dwupunktowymi pasami bezpieczeństwa w niektórych klasach pojazdów kategorii M₃ powinny mieć charakter przejściowy do czasu wejścia w życie prawodawstwa wspólnotowego zmieniającego dyrektywę 70/156/EWG i rozszerzającego homologację wspólnotową na wszystkie pojazdy, włączając w to pojazdy kategorii M₃.**
- (10) Dyrektywa 74/408/EWG powinna zostać odpowiednio zmieniona.
- (11) 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,

⁽¹⁾ Dz.U. C 68 z 24.3.1986, str. 35.

⁽²⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2004/104/WE (Dz.U. L 337 z 13.11.2004, str. 13).

⁽³⁾ Dz.U. L 221, 12.8.1974, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona Aktem Przystąpienia z 2003 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 186 z 25.7.1996, str. 28.

Czwartek 26 maj 2005

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 M₂ i M₃ 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(*)).

(*) OJ L 42, 13.2.2002, p. 1.”

b) Ust. 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 3

1. Montowanie siedzeń skierowanych bokiem do kierunku jazdy jest zabronione w przypadku pojazdów kategorii M₁, N₁, M₂ (klasy III lub B) i M₃ (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. Postanowień ustępu 1 nie stosuje się do pojazdów kategorii M₃ (klasy III lub B) o maksymalnej dopuszczalnej masie ładownej przekraczającej dziesięć ton, w których siedzenia skierowane bokiem do kierunku jazdy są skupione na tyłach pojazdu w celu utworzenia zintegrowanego sedana o najwyżej dziesięciu siedzeniach. Takie siedzenia skierowane bokiem do kierunku jazdy są wyposażone przynajmniej w zagłówek i dwupunktowy pas bezpieczeństwa z nawijaczem, który uzyskał homologację zgodnie z dyrektywą 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(*). Punkty mocowania pasów bezpieczeństwa spełniają wymagania dyrektywy Rady 76/115/EWG z dnia 18 grudnia 1975 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do punktów mocowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach silnikowych().**

Powyższe wyłączenie obowiązuje przez pięć lat od ...(*). Może ono zostać przedłużone, jeżeli dostępne są wiarygodne statystyki dotyczące wypadków oraz nastąpił dalszy rozwój systemów zagłówek.**

(*) Dz.U. L 220 z 29.8.1977, str. 95. Dyrektywa ostatnio zmieniona Aktem o Przystąpieniu z 2003 r.

(**) Dz.U. L 24 z 30.1.1976, str. 6. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 96/38/WE (Dz.U. L 187 z 26.7.1996, str. 95).

(***) *Data wejścia w życie niniejszej dyrektywy.*”

3. W załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt. 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.”

Czwartek 26 maj 2005

b) pkt. 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 $+10^{\circ}$ 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 $+10^{\circ}$ 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 $+10^{\circ}$ 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 $+10^{\circ}$ 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) pkt 1.1 otrzymuje następujące brzmienie:

„1.1. Wymogi określone w niniejszym załączniku mają zastosowanie do pojazdów kategorii N_1 , N_2 i N_3 oraz do pojazdów kategorii M_2 i M_3 nie objętych 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) pkt. 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_2 lub M_3 , klasy I, II lub A.”

Czwartek 26 maj 2005

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.

^(*) Data określona w art. 3 ust. 2.

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

^(***) Osiemnaście 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.

Czwartek 26 maj 2005

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

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

P6_TA(2005)0196

Pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące w pojazdach silnikowych *II**

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego dotycząca wspólnego stanowiska Rady mającego na celu przyjęcie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 77/541/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących w pojazdach silnikowych (11934/3/2004 — C6-0029/2005 — 2003/0130(COD))

(Procedura współdecyzji: drugie czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wspólne stanowisko Rady (11934/3/2004 – C6-0029/2005) ⁽¹⁾,
 - uwzględniając stanowisko zajęte w pierwszym czytaniu ⁽²⁾ dotyczące projektu Komisji przedstawionego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2003)0363),
 - uwzględniając art. 251 ust. 2 Traktatu WE,
 - uwzględniając art. 67 Regulaminu,
 - uwzględniając zalecenie do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki (A6-0120/2005),
1. zatwierdza wspólne stanowisko;
 2. zauważa, że akt zostaje przyjęty zgodnie ze wspólnym stanowiskiem;
 3. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do podpisania aktu razem z Przewodniczącym Rady zgodnie z art. 254 ust. 1 Traktatu WE;
 4. zobowiązuje swojego Sekretarza Generalnego do podpisania aktu po sprawdzeniu, że wszystkie procedury zostały należycie przeprowadzone i do opublikowania go w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w porozumieniu z Sekretarzem Generalnym Rady;
 5. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

⁽¹⁾ Dz.U. C 111 E z 11.5.2005, str. 28.

⁽²⁾ Dz. U. C 91 E z 15.4.2004, str. 491.