

Czwartek 26 maj 2005

**P6\_TA(2005)0200**

## **Ochrona przed uderzeniami czołowymi w pojazdach silnikowych\*\*\*I**

**Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego w sprawie projektu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej używania systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi w pojazdach silnikowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 70/156/EWG (COM(2003)0586 — C5-0473/2003 — 2003/0226(COD))**

(Procedura współdecyzji: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając projekt Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2003)0586) <sup>(1)</sup>,
- uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 95 Traktatu WE, zgodnie z którymi projekt został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C5-0473/2003),
- uwzględniając art. 51 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów (A6-0053/2005),

1. zatwierdza po poprawkach projekt Komisji;
2. zwraca się do Komisji o ponowną konsultację, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego projektu lub zastąpienie go innym tekstem;
3. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

<sup>(1)</sup> Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.

**P6\_TC1-COD(2003)0226**

**Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 26 maja 2005 r. w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/.../WE w sprawie używania systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi w pojazdach silnikowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 70/156/EWG**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno – Społecznego <sup>(1)</sup>,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Systemy zapewniające dodatkową ochronę przed uderzeniami czołowymi w pojazdach silnikowych są w ostatnich latach coraz powszechniej używane. Niektóre z tych systemów stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa pieszych i innych użytkowników dróg w razie zderzenia. Dlatego też wymagane jest wprowadzenie środków mających na celu ochronę społeczeństwa przed takimi zagrożeniami.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 112 z 30.4.2004, str. 18.

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 26.5.2005.

Czwartek 26 maj 2005

- (2) Systemy ochrony przed uderzeniami czołowymi mogą być udostępniane jako część oryginalnego wyposażenia pojazdu lub wprowadzane na rynek jako oddzielne jednostki techniczne. Wymogi techniczne dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do jakichkolwiek systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi, w które pojazd może być wyposażony, powinny być zharmonizowane w celu zapobieżenia przyjmowaniu wymogów, które różnią się w poszczególnych Państwach Członkowskich, oraz zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego. Z tych samych przyczyn konieczne jest zharmonizowanie wymogów technicznych dotyczących homologacji typu systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi stanowiących oddzielne jednostki techniczne w rozumieniu dyrektywy 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<sup>(1)</sup>.
- (3) Konieczne jest **kontrolowanie użycia systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi oraz** ustanowienie wymogów dotyczących badań, konstrukcji i montażu, które będzie musiał spełniać każdy system ochrony przed uderzeniami czołowymi będący częścią oryginalnego wyposażenia pojazdu lub dostępny na rynku jako oddzielna jednostka techniczna. **Badania muszą nakładać obowiązek projektowania systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi w sposób, który poprawi bezpieczeństwo pieszych i zmniejszy liczbę rannych w wypadkach.**
- (4) **Powyższe wymagania powinny być także rozpatrywane w kontekście ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg oraz w odniesieniu do dyrektywy 2003/102/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 17 listopada 2003 r. odnoszącej się do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg przed i w razie zderzenia z pojazdem silnikowym i zmieniającej dyrektywę Rady 70/156/EWG<sup>(2)</sup>. Dyrektywa ta powinna być poddana przeglądowi w świetle dalszych badań i doświadczeń pozyskanych podczas pierwszych czterech lat po jej przyjęciu.**
- (5) Środki niezbędne do wdrożenia niniejszej dyrektywy oraz jej dostosowania do postępu naukowego i technicznego należy przyjmować zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>(3)</sup>.
- (6) Niniejsza dyrektywa jest jedną z oddzielnych dyrektyw w ramach procedury wspólnotowej homologacji typu ustanowionej dyrektywą 70/156/EWG.
- (7) **Komisja powinna monitorować oddziaływanie niniejszej dyrektywy i składać sprawozdania Radzie i Parlamentowi Europejskiemu. Jeżeli zostanie uznane za konieczne wprowadzenie dalszych udoskonaleń w zakresie ochrony pieszych, Komisja powinna przedstawić propozycje zmian w niniejszej dyrektywie, stosownie do postępu technicznego.**
- (8) **Uznaje się jednakże, że określone pojazdy objęte zakresem niniejszej dyrektywy, które mogą być wyposażone w systemy ochrony przed uderzeniami czołowymi, nie będą podlegać dyrektywie 2003/102/WE. Uważa się, że w przypadku takich pojazdów, spełnienie wymogów dotyczących badań oddziaływania na nogi mogłoby się okazać technicznie niewykonalne. W celu przyczynienia się do większego bezpieczeństwa pieszych w zakresie udarów głowy, niezbędne może być wprowadzenie alternatywnych wymogów w stosunku do badań oddziaływania na nogi, które obowiązywać będą wyłącznie w przypadku tych pojazdów, zapewniając równocześnie, że montaż jakiegokolwiek systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi nie prowadzi do zwiększenia ryzyka wystąpienia udarów nogi u pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg.**
- (9) Zważywszy, że cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie promowanie bezpieczeństwa pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg, nie może być skutecznie osiągnięte przez Państwa Członkowskie działające indywidualnie, ale może być, z racji skali i wpływu działań, lepiej osiągnięty na szczeblu Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości wyrażoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, wyrażoną w tym samym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu.
- (10) **Niniejsza dyrektywa jest częścią Europejskiego Programu Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i może być uzupełniana przez środki krajowe mające na celu zakazanie lub ograniczenie użycia systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi już obecnych na rynku, przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy.**
- (11) Dyrektywa 70/156/EWG powinna być z tego względu odpowiednio zmieniona,

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 321 z 6.12.2003, str. 15.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

Czwartek 26 maj 2005

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza dyrektywa **ma na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych i pojazdów przy pomocy środków zapewniających bezpieczeństwo bierne. Ustanawia ona** techniczne wymagania dla homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi będącymi częścią oryginalnego wyposażenia pojazdu lub oddzielnymi jednostkami technicznymi.

Artykuł 2

Definicje

Dla celów niniejszej dyrektywy zastosowanie znajdują następujące definicje:

- 1) „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy kategorii M1 w rozumieniu art. 2 dyrektywy 70/156/EWG i w załączniku II do tej dyrektywy, o całkowitej masie dopuszczalnej nieprzekraczającej 3,5 tony, oraz każdy pojazd silnikowy kategorii N1 w rozumieniu art. 2 dyrektywy 70/156/EWG i w załączniku II do tej dyrektywy.
- 2) „oddzielna jednostka techniczna” oznacza każde urządzenie określone w art. 2 dyrektywy 70/156/EWG i przeznaczone do montażu i używania w **jednym lub wielu istniejących typach pojazdów silnikowych klasy M1 lub N1 (do 3,5 tony)**.

Artykuł 3

Przepisy dotyczące homologacji typu

1. Ze skutkiem od ...<sup>(1)</sup>, w odniesieniu do jakiegokolwiek nowego typu pojazdu wyposażonego w system ochrony przed uderzeniami czołowymi zgodny z wymogami wymienionymi w załączniku I oraz w załączniku II, Państwa Członkowskie, z przyczyn odnoszących się do systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi, nie mogą:

- a) odmówić udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu;
- b) zabronić rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu.

2. Ze skutkiem od ...<sup>(2)</sup>, w odniesieniu do jakiegokolwiek nowego typu systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi, udostępnionego jako oddzielna jednostka techniczna i zgodnego z wymogami wymienionymi w załączniku I oraz w załączniku II, Państwa Członkowskie nie mogą:

- a) odmówić udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu;
- b) zabronić rejestracji lub dopuszczenia do ruchu.

3. Ze skutkiem od ...<sup>(3)</sup>, w odniesieniu do jakiegokolwiek typu pojazdu wyposażonego w system ochrony przed uderzeniami czołowymi lub typu systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi udostępnionego jako oddzielna jednostka techniczna, niezgodnego z wymogami wymienionymi w załączniku I oraz w załączniku II, Państwa Członkowskie odmawiają wydania homologacji typu WE lub też krajowej homologacji typu.

4. Ze skutkiem od ...<sup>(3)</sup>, w odniesieniu do pojazdów niespełniających wymogów z zakresu systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi wymienionych w załączniku I oraz w załączniku II niniejszej dyrektywy, Państwa Członkowskie:

- a) uznają, że świadectwa zgodności, dołączone do nowych pojazdów zgodnie z przepisami dyrektywy 70/156/EWG, utraciły ważność dla celów art. 7 ust. 1 wspomnianej dyrektywy;
- b) odmówią rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu nowych pojazdów, do których nie będzie dołączone świadectwo zgodności stosownie do dyrektywy 70/156/EWG.

5. Ze skutkiem od ...<sup>(3)</sup> wymogi Załącznika I oraz Załącznika II niniejszej dyrektywy z zakresu systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi, udostępnionych jako oddzielna jednostka techniczna, stosują się dla celów art. 7 ust. 2 dyrektywy 70/156/EWG.

<sup>(1)</sup> Dziewięć miesięcy od daty opublikowania niniejszej dyrektywy.

<sup>(2)</sup> Dwanaście miesięcy od daty opublikowania niniejszej dyrektywy.

<sup>(3)</sup> Osiemnaście miesięcy od daty opublikowania niniejszej dyrektywy.

Czwartek 26 maj 2005

#### Artykuł 4

##### Środki wdrożenia i poprawki

1. Szczegółowe wymagania techniczne związane z badaniami przewidzianymi w sekcji 3 Załącznika I niniejszej dyrektywy ustanawiane są przez Komisję przy udziale Komitetu powołanego na mocy postanowienia art. 13 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG i zgodnie z procedurą określoną w art. 13 ust. 3 tejże dyrektywy.
2. Poprawki niezbędne do dostosowania niniejszej dyrektywy zostaną przyjęte przez Komisję zgodnie z art. 13 dyrektywy 70/156/EWG.

#### Artykuł 5

##### Przegląd

**Najpóźniej z dniem ...<sup>(1)</sup>, w związku z postępem technicznym i pozyskanym doświadczeniem, Komisja poddaje przeglądowi przepisy techniczne niniejszej dyrektywy oraz, w szczególności, warunki obowiązkowego badania „górną część nogi ze zderzakiem” systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi, włączenia badania głowy dorosłego z systemem ochrony przed uderzeniami czołowymi oraz specyfikacji badania głowy dziecka z systemem ochrony przed uderzeniami czołowymi. Wyniki tego przeglądu będą tematem sprawozdania Komisji skierowanego do Parlamentu Europejskiego i Rady.**

**Jeżeli w wyniku tego przeglądu okaże się zasadne dostosowanie przepisów technicznych niniejszej dyrektywy, dostosowanie takie może zostać przeprowadzone zgodnie z procedurą zawartą w art. 13 dyrektywy 70/156/EWG.**

#### Artykuł 6

##### Poprawki do dyrektywy 70/156/EWG

Załączniki I, III, IV i XI do dyrektywy 70/156/EWG ulegają zmianom zgodnie z załącznikiem III do niniejszej dyrektywy.

#### Artykuł 7

##### Transpozycja

1. W terminie ...<sup>(\*\*)</sup> Państwa Członkowskie przyjmują i publikują przepisy, uregulowania oraz postanowienia administracyjne niezbędne dla zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą. Bezzwłocznie informują one o nich Komisję.

Przepisy te wprowadzają one w życie w terminie ...<sup>(\*\*)</sup>.

Powyższe przepisy przyjmowane przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy, bądź też odniesienie takie jest zamieszczone wraz z ich oficjalną publikacją. Państwa Członkowskie określają w jaki sposób sporządzić takie odniesienie.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

#### Artykuł 8

##### Oddzielne jednostki techniczne

**Niniejsza dyrektywa nie wpływa na kompetencje Państw Członkowskich w zakresie zakazywania lub ograniczania używania systemów ochrony przed uderzeniami czołowymi, które były dostępne na rynku jako oddzielne jednostki techniczne przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy.**

<sup>(1)</sup> Cztery lata i dziewięć miesięcy od daty opublikowania niniejszej dyrektywy.

<sup>(\*\*)</sup> Dziewięć miesięcy od daty opublikowania niniejszej dyrektywy.

Czwartek 26 maj 2005

Artykuł 9

Wejście w życie

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

Artykuł 10

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
Przewodniczący

---

ZAŁĄCZNIKI

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik I Przepisy techniczne

Załącznik II Przepisy administracyjne:

- Dodatek 1: Dokument informacyjny (pojazd)
- Dodatek 2: Dokument informacyjny (oddzielna jednostka techniczna)
- Dodatek 3: Świadectwo homologacji typu (pojazd)
- Dodatek 4: Świadectwo homologacji typu (oddzielna jednostka techniczna)
- Dodatek 5: Przykład znaku homologacji typu WE

Załącznik III Poprawki do dyrektywy 70/156/EWG

---

ZAŁĄCZNIK I

PRZEPISY TECHNICZNE

1. DEFINICJE

Dla celów niniejszej dyrektywy stosuje się poniższe definicje:

1.1. „Typ pojazdu” oznacza kategorię pojazdów silnikowych, których elementy przed słupkami A nie różnią się pod istotnymi względami takimi jak:

- struktura,
- wymiary główne,
- materiały zewnętrznych powierzchni pojazdu,
- montaż części składowych (zewnętrznych lub wewnętrznych),
- metoda zamocowania systemu ochrony przed uderzeniami czołowymi,

o ile nie można wykluczyć ich **wpływu na prawidłowość wyniku** badań zderzeniowych nakazanych niniejszą dyrektywą.