

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Istungidokument

LÕPLIK
A6-0117/2005

27.4.2005

*****II**

SOOVITUS TEISELE LUGEMISELE

Nõukogu ühine seisukoht Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi vastuvõtmiseks, millega muudetakse nõukogu direktiivi 76/115/EMÜ mootorsõidukite turvavööde kinnituspunkte käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta
(11933/3/2004 – C6-0030/2005 – 2003/0136(COD))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Paolo Costa

Kasutatud tähised

- * nõuandemenetlus
antud hääle enamus
- **I koostöömenetlus (esimene lugemine)
antud hääle enamus
- **II koostöömenetlus (teine lugemine)
antud hääle enamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi liikmete häälteenamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks
- *** nõusolekumenetlus
parlamendi liikmete häälteenamus v.a EÜ asutamislepingu artiklites 105, 107, 161 ja 300 ja ELi lepingu artiklis 7 toodud juhtudel
- ***I kaasotsustamismenetlus (esimene lugemine)
antud hääle enamus
- ***II kaasotsustamismenetlus (teine lugemine)
antud hääle enamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi liikmete häälteenamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks
- ***III kaasotsustamismenetlus (kolmas lugemine)
antud hääle enamus ühise teksti heakskiitmiseks

(Antud menetlus põhineb komisjoni esitatud õiguslikul alusel.)

Õigusloomega seotud tekstide kohta esitatud muudatusettepanekud

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekutes tõstetakse muudetud tekst esile **paksus kaldkirjas**. Tavalises kaldkirjas märgistus on mõeldud asjaomastele osakondadele lõpliku teksti ettevalmistamise abistamiseks ja tähistab neid õigusakti osi, mille kohta on tehtud parandusettepanek lõpliku teksti vormistamiseks (nt ilmselt valel või puuduvad lõigud mõnes tõlkeversioonis). Selliste parandusettepanekute puhul tuleb saada vastavate osakondade nõusolek.

SISUKORD

lehekülg

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT .	5
EXPLANATORY STATEMENT.....	8
MENETLUS.....	10

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT

nõukogu ühise seisukoha kohta Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi vastuvõtmiseks, millega muudetakse nõukogu direktiivi 76/115/EMÜ mootorsõidukite turvavööde kinnituspunkte käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (11933/3/2004 – C6-0030/2005 – 2003/0136(COD))

(Kaasotsustamismenetlus: teine lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse nõukogu ühist seisukohta (11933/3/2004 – C6-0030/2005);
 - võttes arvesse oma esimese lugemise seisukohta¹ parlamendile ja nõukogule esitatud komisjoni ettepaneku (KOM(2003)0362) kohta;
 - võttes arvesse EÜ asutamislepingu artikli 251 lõiget 2;
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 62;
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni soovitus teisele lugemisele (A6-0117/2005),
1. kiidab ühise seisukoha muudetud kujul heaks;
 2. teeb presidendile ülesandeks edastada parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile.

Nõukogu ühine seisukoht

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud

Muudatusettepanek 1
PÕHJENDUS 9 A (uus)

9 a) Liikmesriikide pädevate asutuste lubatud erandeid konverentsibussideks ette nähtud ja väikeste seeriatena või üksikmudelitena toodetud sõidukitele tuleks teistes liikmesriikides automaatselt tunnustada ulatuses, mis puudutab selliste sõidukite kasutamist, müüki ja registreerimist.

¹ ELT C 91 E, 15.4.2004, lk 496.

Justification

Exemptions granted on a national basis which can, but do not have to be accepted by other national authorities can create a distortion of the market for the producers of the vehicles concerned, create much red tape for national administration and cause uncertainty for the users of these vehicles. Automatic recognition of these exemptions would not only eliminate these inconveniences but also provide an incentive for national authorities to proceed very carefully when granting exemptions.

Muudatusettepanek 2 ARTIKLI 1 LÕIGE 1 A (uus) Artikkel 5 a (uus) (direktiiv 76/115/EMÜ)

1 a) Lisatakse järgmine artikkel:

"Artikkel 5 a

Komisjon ja liikmesriigid astuvad vajalikke samme tagamaks, et liikmesriigi pädeva asutuse poolt vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ artikli 8 lõike 2 punktile a lubatud erandeid konverentsibussideks ette nähtud M₃ kategooria sõidukitele tunnustaksid teiste liikmesriikide pädevad asutused ulatuses, mis puudutab selliste sõidukite kasutamist, müüki ja registreerimist."

Justification

Exemptions granted on a national basis which can, but do not have to be accepted by other national authorities can create a distortion of the market for the producers of the vehicles concerned, create much red tape for national administration and cause uncertainty for the users of these vehicles. Automatic recognition of these exemptions would not only eliminate these inconveniences but also provide an incentive for national authorities to proceed very carefully when granting exemptions.

Muudatusettepanek 3 ARTIKLI 1 LÕIKE 2 PUNKT B A (uus) I lisa punkt 4.3.2 (direktiiv 76/115/EMÜ)

b a) punkt 4.3.2 asendatakse järgmisega:

**4.3.2. Iga istekoha turvavöö
kinnituspunktide minimaalne arv on
kindlaks määratud 1. liites.**

Justification

Follows on necessarily from the amendment to Directive 74/408/EEC relating to motor vehicles with regard to the seats, their anchorages and head restraints.

Muudatusettepanek 4
ARTIKLI 1 LÕIKE 2 PUNKT C A (uus)
I lisa punkt 5.4.2 (direktiiv 76/115/EMÜ)

**c a) punkti 5.4.6 pealkiri asendatakse
järgmisega:**

**5.4.6. Katse taha ja küljele suunatud
istmete puhul**

Justification

This is a necessary consequence of the amendment to Directive 74/408/EEC relating to motor vehicles with regard to the seats, their anchorages and head restraints.

Muudatusettepanek 5
ARTIKLI 1 LÕIKE 2 PUNKT C B (uus)
I lisa 1.liite tabel (direktiiv 76/115/EMÜ)

Sõiduki- kategooria	Ettesuunatud istmed				Taha- suunatud	Küljele suunatud
	Välimine		Keskmine			
	Ees	Mujal	Ees	Mujal		
M_1	3	3 või 2 Ø	3 või 2 *	2	2	-
$M_2 \leq 3,5 t$	3	3	3	3	2	-
$M_2 > 3,5 t$	3 □	3 või 2 ☼	3 või 2 ☼	3 või 2 ☼	2	-
M_3	3 □	3 või 2 ☼	3 või 2 ☼	3 või 2 ☼	2	2
$N_1, N_2 \ \& \ N_3$	3	2 või 0 #	3 või 2 *	2 või 0 #	-	-

Justification

This is a necessary consequence of the amendment to Directive 74/408/EEC relating to motor vehicles with regard to the seats, their anchorages and head restraints systems.

EXPLANATORY STATEMENT

1. General framework

- The measures proposed by the Commission form part of a package of three proposals, which should be kept together and treated in parallel because modifications in one proposal (for the sake of coherence) have automatic repercussions on the two others.

This proposal concerns basically the approximation of the laws of the Member States relating to the anchorages for safety belts in other motor vehicles than passenger cars. Currently Community law requires the installation of safety belts and the safe anchorages of these belts **only in passenger cars** (M₁ category). The Commission proposes here to include also the categories M₂ (mini-buses with maximum 8 passengers + driver), M₃ (bigger buses and coaches, except city buses) and the N category covering N₁ (light commercial vehicles of up to 3.5 tonnes), N₂ (medium commercial vehicles of between 3.5 and 16 tonnes) and N₃ (heavy commercial vehicles over 16 tonnes).

- This proposal fits into the broader action programme launched by the Commission and approved by the EP, aimed at bringing down the number of road fatalities as it has been outlined in the White-book for the European Transport policy for 2010 (COM(2001)370).
- More specifically, following several serious accidents with buses on the 8th May 2003 in Hungary (33 victims), on 18th May 2003 in Lyon (28 victims), the chairman of the EP's Committee on Regional Policy, Transport and Tourism, Mr Caveri, tabled a resolution (B5-0338/2003) on behalf of this Committee, asking in its paragraph 6 the Commission to make legislative proposals to modify directives 77/541/EEC, 74/408/EEC and 75/115/EEC in the sense to render mandatory the **installation of safety belts** in coaches and in paragraph 7 the mandatory **use of safety belts** in tourist coaches.
- With this last request the EP stimulated a legislative process which was already under way, i.e. the modification of Directive 91/671/EEC for which Mrs Hedkvist Petersen was the RETT committee's rapporteur. By adopting this report in second reading, the EP agreed with the Council as a matter of principle on the **mandatory use** of safety belts **wherever they are installed**.
- The next step is now to extend the number of vehicle categories where safety belts have to be installed and thus will have to be used. Moreover, their fixations (anchorages) have to comply with stricter requirements because, unlike safety belts in passenger cars which are fixed on the chassis of the car, safety belts in buses are fixed to the seats which in their turn have to withstand considerable kinetic forces in case of an accident and have to be reinforced accordingly. This is what this coherent package of three proposals is aiming at.
- It is important to mention that the **provisions** contained in this proposal in **many Member States are already in force** but purely on the basis of national legislation. Consequently, this proposal (see Appendix attached to the Commission text) can be considered as a regularisation on an EU level of an existing situation.

- It is equally important to notice that for the M₃ category (class III and B-buses) Member States can grant exemptions for small series of vehicles. This possibility remains unaffected even after the entry into force of these three directives, and provides already the flexibility the EP had been asking for in first reading.

2. The Common position

- In the Common Position which was adopted unanimously, the Council:
 - has modified Article 1, in order to allow Member States to exempt anchorages for safety belts and for restrain systems intended for disabled people from compliance with the provisions of the Directive;
 - has added a new article to invite the Commission to examine specific procedures to harmonize the requirements for disabled people;
 - has postponed the various dates of entry into force in Article 3;
 - has rejected the four EP amendments, aiming in Article 1 at fitting anchorages for a two-point belt on side-facing seats in tourist coaches, since the Council shares the Commission's view regarding the danger of side-facing seats in all kinds of vehicles.

3. The rapporteur's comments

- The rapporteur takes the view that **safety** should be the **overriding consideration**. Until now no satisfactory restraint system for side-facing seats offering the same level of protection as for front or rear-facing seats is on the market.

This view is completely in line with the requests made in resolution B5-0338/2003, para 6 and 7. To allow explicitly side-facing seats would be not an appropriate political signal.

- However, it is important to recognise that there are **specific needs** in the market which require exemptions. Until now these exemptions (in this case side-facing seats) were granted by the national authorities for small series of vehicles or even individual vehicles, pursuant to article 1 and 8 of directive 70/156/EEC, modified by directive 92/53/EEC. Even after the adoption of this proposal for a directive, directive 70/156/EEC remains in force and **the possibility** to grant **exemptions** will **continue to exist** (see point 1, last paragraph). The mutual recognition for these exemptions would mean that many legal uncertainties will be eliminated for both producers and users of these special type of M₃ buses and will probably lead to the setting of common minimum technical standards.

MENETLUS

Pealkiri	Nõukogu ühine seisukoht Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi vastuvõtmiseks, millega muudetakse nõukogu direktiivi 76/115/EMÜ mootorsõidukite turvavööde kinnituspunkte käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta		
Viited	11933/3/2004 – C6-0030/2005 – 2003/0136(COD)		
Õiguslik alus	art 251 lg 2 ja art 95 (EÜ)		
Menetlusalus	art 62		
EP 1. lugemise kuupäev – P5	17.12.2003	P5_TA(2003)0583	
Komisjoni ettepanek	KOM(2003)0362 – C5-0286/2003		
Komisjoni muudetud ettepanek	KOM(2004)0768		
Ühise seisukoha kättesaamisest istungil teada andmise kuupäev	27.1.2005		
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	TRAN 26.1.2005		
Raportöör(id) nimetamise kuupäev	Paulo Costa 26.1.2005		
Aseraportöör(id)			
Arutamine komisjonis	2.2.2005	16.3.2005	18.4.2005
Vastuvõtmise kuupäev	19.4.2005		
Lõpphääletuse tulemused	poolt: 29 vastu: 0 erapooletuid: 13		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Sylwester Chruszcz, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Said El Khadraoui, Robert Evans, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Evelin Lichtenberger, Erik Meijer, Janusz Onyszkiewicz, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luis Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zile		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Den Dover, Willem Schuth		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (kodukorra art 178 lg 2)			
Esitamise kuupäev – A6	27.4.2005	A6-0117/2005	
Märkused			