

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Istungidokument

LÕPLIK
A6-0120/2005

28.4.2005

*****II**

SOOVITUS TEISELE LUGEMISELE

Nõukogu ühine seisukoht Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi vastuvõtmiseks, millega muudetakse nõukogu direktiivi 77/541/EMÜ mootorsõidukite turvavöösid ja turvasüsteeme käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta
(11934/3/2004 – C6-0029/2005 – 2003/0130(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 ilmselgelt valed või puuduvad lõigud mõnes tõlkeversioonis). Selliste parandusettepanekute puhul tuleb saada vastavate osakondade nõusolek.

SISUKORD

lehekülg

| | |
|--|-------------------------------------|
| EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT | |
| | Error! Bookmark not defined. |
| EXPLANATORY STATEMENT..... | Error! Bookmark not defined. |
| MENETLUS..... | Error! Bookmark not defined. |

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT

nõukogu ühise seisukoha kohta Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi vastuvõtmiseks, millega muudetakse nõukogu direktiivi 77/541/EMÜ mootorsõidukite turvavöösid ja turvasüsteeme käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (11934/3/2004 – C6-0029/2005 – 2003/0130(COD))

(Kaasotsustamismenetlus: teine lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse nõukogu ühist seisukohta (11934/3/2004 – C6-0029/2005);
 - võttes arvesse oma esimese lugemise seisukohta¹ Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatud komisjoni ettepaneku (KOM(2003)0363) kohta;
 - võttes arvesse EÜ asutamislepingu artikli 251 lõiget 2;
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 62;
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni soovitus teisele lugemisele (A6-0120/2005),
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 10 A (uus)

10 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 491.

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 10 A LÕIGE 1 A (uus)
Artikkel 8 a (uus) (direktiiv 77/541/EMÜ)

1 a) Lisatakse järgmine artikkel:

"Artikkel 8 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 LÕIGE 3 A (uus)
XV lisa tabel (direktiiv 77/541/EMÜ)

3 a. XV lisas on järgmine tabel:

| Sõidukikategooria | Ettesuunatud istmed | | | | Taha-suunatud istmed | Küljele suunatud istmed |
|-------------------|---------------------|-------|------------------|-------|----------------------|-------------------------|
| | Välimised istmed | | Keskmised istmed | | | |
| | Ees | Mujal | Ees | Mujal | | |

| | | | | | | |
|------------------|--|---|---|---|---------------------|-----------------------|
| M_1 | Ar4m | Ar4m | Ar4m | Ar4m | B, Br3, Br4m | |
| $M_2 \leq 3,5 t$ | Ar4m, Ar4Nm | Ar4m, Ar4Nm | Ar4m, Ar4Nm | Ar4m, Ar4Nm | Br3, Br4m, Br4Nm | |
| $M_2 > 3,5 t$ | Br3, Br4m, Br4Nm või Ar4m, Ar4Nm ☞ | Br3, Br4m, Br4Nm või Ar4m, Ar4Nm ☞ | Br3, Br4m, Br4Nm või Ar4m, Ar4Nm ☞ | Br3, Br4m, Br4Nm või Ar4m, Ar4Nm ☞ | Br3, Br4m, Br4Nm | |
| | Kui võõrihm on lubatud, vt punktis 3.1.10 toodud tingimusi. | Kui võõrihm on lubatud, vt punktis 3.1.10 toodud tingimusi. | Kui võõrihm on lubatud, vt punktis 3.1.10 toodud tingimusi. | Kui võõrihm on lubatud, vt punktis 3.1.10 toodud tingimusi. | | |
| M_3 | Br3, Br4m, Br4Nm või Ar4m, Ar4Nm ☞ | Br3, Br4m, Br4Nm või Ar4m, Ar4Nm ☞ | Br3, Br4m, Br4Nm või Ar4m, Ar4Nm ☞ | Br3, Br4m, Br4Nm või Ar4m, Ar4Nm ☞ | Br3, Br4m, Br4Nm | Br3, Br4m ja Br4Nm |
| | Kui võõrihm on lubatud, vt punktis 3.1.10 toodud tingimusi. | Kui võõrihm on lubatud, vt punktis 3.1.10 toodud tingimusi. | Kui võõrihm on lubatud, vt punktis 3.1.10 toodud tingimusi. | Kui võõrihm on lubatud, vt punktis 3.1.10 toodud tingimusi. | | |
| N_1 | Ar4m, Ar4Nm | B, Br3, Br4m, Br4Nm või puuduvad # Punkt 3.1.8 ja 3.1.9 Kaitseta istekohtadel on võõrihm kohustuslik. | B, Br3, Br4m, Br4Nm või A, Ar4m, Ar4Nm * Punkt 3.1.7 Võõrihm on lubatud, kui tuuleklaas asub väljaspool võrdlusvööndit. | B, Br3, Br4m, Br4Nm või puuduvad # Punkt 3.1.8 ja 3.1.9 Kaitseta istekohtadel on võõrihm kohustuslik. | Puuduvad | |
| N_2 | B, Br3, Br4m, Br4Nm või A, Ar4m, Ar4Nm * | B, Br3, Br4m, Br4Nm või puuduvad # | B, Br3, Br4m, Br4Nm või A, Ar4m, Ar4Nm * | B, Br3, Br4m, Br4Nm või puuduvad # | Puuduvad | |
| N_3 | Punkt 3.1.7 Võõrihm on lubatud, kui tuuleklaas asub väljaspool võrdlusvööndit, samuti juhiistmel. | Punkt 3.1.8 ja 3.1.9 Kaitseta istekohtadel on võõrihm kohustuslik. | Punkt 3.1.7 Võõrihm on lubatud, kui tuuleklaas asub väljaspool võrdlusvööndit. | Punkt 3.1.8 ja 3.1.9 Kaitseta istekohtadel on võõrihm kohustuslik." | | |

Justification

This is a necessary consequence of the amendment of Directive 74/408/EEC relating to the interior fittings of motor vehicles (strength of seats, their anchorages and head restraints)

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 extension of the categories of vehicles in which safety belts and/or restraint systems have to be fitted in order to get the Community type approval as it is laid down in Council directive 70/156/EEC. The only category where safety belts are mandatory for Community type approval is the category M₁ (= private cars under 3.5 tonnes). 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

- The Council
 - changed article 2 of directive 77/541/EEC in which the Commission is asked to examine the possibility to harmonise the requirements for safety belts and restrain systems for disabled people and to present draft measures, if appropriate,
 - modified the dates for the entry into force of the proposed measures, using "mobile" dates depending on the date of adoption of this directive.
- The Council unanimously disagreed with the EP's amendment aiming at allowing side-facing sets with a lap (i.e. 2 point) belt. The Council shares the views of the Commission 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 a wrong 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 of 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 77/541/EMÜ mootorsõidukite turvavöösid ja turvasüsteeme käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta | | |
| Viited | 11934/3/2004 - C6-0029/2005 - 2003/0130(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)0582 | |
| Komisjoni ettepanek | KOM(2003)0363 – C5-0282/2003 | | |
| Komisjoni muudetud ettepanek | KOM(2004)0767 | | |
| Ühise seisukoha kättesaamisest istungil teada andmise kuupäev | 25.1.2005 | | |
| Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev | TRAN 27.1.2005 | | |
| Raportöör(id) nimetamise kuupäev | Paolo 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: 31 vastu: 0 erapooletuid: 11 | | |
| 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, Luís 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, Zita Gurmai, Willem Schuth | | |
| Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (kodukorra art 178 lg 2) | | | |
| Esitamise kuupäev – A6 | 28.4.2005 | A6-0120/2005 | |
| Märkused | | | |

•