

**Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί τροποποίησης της οδηγίας 74/408/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τα οχήματα με κινητήρα όσον αφορά τα καθίσματα, τις αγκυρώσεις τους και τα υποστηρίγματα κεφαλής»**

(COM(2003) 361 τελικό — 2003/0128 (COD))

(2004/C 80/02)

Στις 3 Ιουλίου 2003, και σύμφωνα με το άρθρο 95 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε, να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με την ανωτέρω πρόταση.

Το ειδικευμένο τμήμα «Ενιαία αγορά, παραγωγή και κατανάλωση» στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, επεξεργάστηκε τη γνωμοδότησή του, στις 12 Νοεμβρίου 2003, με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. Ranocchiarì.

Κατά την 404η σύνοδο ολομέλειάς της, της 10ης και 11ης Δεκεμβρίου 2003 (συνεδρίαση της 10ης Δεκεμβρίου) η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 102 ψήφους υπέρ, μία κατά και μία αποχή την παρούσα γνωμοδότηση.

## 1. Εισαγωγή

1.1. Η υπό εξέταση πρόταση εντάσσεται στο γενικό κανονιστικό πλαίσιο για την έγκριση τύπου των οχημάτων και των σχετικών εξαρτημάτων.

1.2. Η τοποθέτηση καθισμάτων, οι αγκυρώσεις τους και τα υποστηρίγματα κεφαλής είναι ένα τεχνικό θέμα ιδιαίτερης σημασίας που πρέπει να ρυθμίζεται σε κοινοτικό επίπεδο.

1.3. Η ταυτόχρονη παρουσίαση τριών προτάσεων οδηγιών<sup>(1)</sup> βασίζεται στην αρχή της πλήρους εναρμόνισης, σκοπός της οποίας είναι μία ενιαία και δεσμευτική σειρά κοινοτικών κανόνων και μία ενιαία διαδικασία έγκρισης και η επακόλουθη ταυτόχρονη θέση σε ισχύ στην Ένωση.

1.4. Η αναγκαιότητα των υπό εξέταση κανόνων έγκρισης τύπου συνδέεται με την επέκταση της τοποθέτησης και τη χρήση των ζωνών ασφαλείας σε περισσότερα οχήματα.

1.5. Πράγματι, μέχρι σήμερα η υποχρεωτική χρήση των ζωνών ασφαλείας προβλεπόταν μόνο για τα επιβατικά αυτοκίνητα (κατ. M1) και — μόνο για τα εμπρός καθίσματα — για τα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων κάτω των 3,5 τόνων (N1). Δεν περιλαμβάνονταν αντιθέτως τα βαρέα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων (N2 και N3) καθώς και τα μικρά λεωφορεία και τα λεωφορεία (M2 και M3).

1.6. Η επέκταση της υποχρεωτικής χρήσης των ζωνών σε όλες τις κατηγορίες των οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων και προσώπων είναι πολύ πρόσφατη<sup>(2)</sup>.

(1) Μαζί με το έγγραφο COM(2003) 361 τελικό, που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας γνωμοδότησης, υποβάλλονται επίσης το έγγραφο COM(2003) 362 τελικό για τις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας και το έγγραφο COM(2003) 363 τελικό για τις ζώνες ασφαλείας και τα συστήματα συγκρατήσεως.

(2) Οδηγία 2003/20/ΕΚ της 8.4.2003, ΕΕ L 115 της 9.5.2003.

1.7. Επειδή μέχρι σήμερα, για τα άλλα οχήματα εκτός των επιβατικών αυτοκινήτων, δεν υπήρχε μια πραγματική και ενιαία κοινοτική έγκριση τύπου, τα κράτη μέλη ήταν αυτά που αποφάσιζαν εάν θα εφαρμόσουν τουλάχιστον σε εθνικό επίπεδο τις τρεις ισχύουσες οδηγίες οι οποίες προτείνεται να τροποποιηθούν από τις προαναφερθείσες προτάσεις οδηγίας.

1.8. Η πρόβλεψη εγκατάστασης σε οχήματα μεγαλύτερης μέγιστης μάζας όχι μόνο επιβάλλει την τοποθέτηση ζωνών δύο ή τριών σημείων, αλλά συνεπάγεται και την ανάγκη να στερεωθούν στα καθίσματα αντί για τον σκελετό του οχήματος όπως συμβαίνει με τα επιβατικά αυτοκίνητα. Για το λόγο αυτό απαιτείται η συμμόρφωση και με τις τρεις οδηγίες.

## 2. Παρατηρήσεις της ΕΟΚΕ

2.1. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την κανονιστική προσέγγιση που αποσκοπεί στην πλήρη εναρμόνιση σύμφωνα με το άρθρο 95 της Συνθήκης.

2.2. Το μέτρο που προβλέπεται στην υπό εξέταση οδηγία ανταποκρίνεται στην αναγκαιότητα για ασφάλεια των επιβατών και εντάσσεται συνεπώς δικαιωματικά στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια<sup>(3)</sup>.

2.3. Η οδηγία της οποίας προτείνεται η τροποποίηση προβλέπει ήδη όλες τις τεχνικές και διοικητικές διατάξεις που επιτρέπουν την έγκριση τύπου οχημάτων άλλων κατηγοριών πλην της M1.

2.4. Η πραγματική καινοτομία έγκειται στην κατάργηση της τοποθέτησης πλευρικών καθισμάτων στα νέου τύπου οχήματα (από την 1.7.2004) και στα νέα οχήματα όλων των κατηγοριών (M1, M2, M3, κλάση II ή B) εκτός από τα αστικά λεωφορεία (από την 1.1.2006).

(3) Ανακοίνωση της Επιτροπής (COM(2003) 311 τελικό της 2.6.2003 για την οποία η ΕΟΚΕ επεξεργάζεται σχετική γνωμοδότηση.

2.5. Η κατάργηση αποφασίστηκε πράγματι μετά από έρευνα που ανατέθηκε σε εξωτερικούς εμπειρογνώμονες και από την οποία προέκυψε ότι τα πλευρικά καθίσματα θα πρέπει να καταργηθούν στα λεωφορεία όπου δεν επιτρέπονται όρθιοι <sup>(1)</sup>.

2.6. Ο κανόνας προβλέπει βέβαια κάποιες εξαιρέσεις από την εφαρμογή της απαγόρευσης (καθίσματα των μηχανοκίνητων τροχόσπιτων, τα οποία προορίζονται για χρήση μόνον όταν το όχημα είναι σταθμευμένο, ασθνεοφόρα κ.λπ.). Διατυπώνονται ωστόσο επικρίσεις που αφορούν κυρίως δύο πτυχές:

- την εξαφάνιση των «γωνιών-σαλόνια» και κατά συνέπεια των άνετων χώρων από τα πολυτελή πούλμαν,
- τον πολύ περιορισμένο χρόνο εφαρμογής της οδηγίας.

2.7. Η ασφάλεια αποτελεί παγκόσμια αξία και πρέπει να προωθηθεί από όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς. Πρέπει να καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια είτε τεχνικής φύσεως είτε οικονομικής για την επίτευξη του στόχου αυτού. Τούτο ωστόσο δεν συμφωνεί πλήρως με τις διατάξεις της πρότασης όταν απαγορεύονται άνετες και ποιοτικές λύσεις που απαιτούνται για παράδειγμα στα λεωφορεία που διανύουν μεγάλες αποστάσεις διεθνώς.

2.8. Η ΕΟΚΕ αν και είναι πεπεισμένη ότι απαιτείται ο μέγιστος σεβασμός των κριτηρίων ασφαλείας διατηρεί κάποιες επιφυλάξεις για τα πραγματικά οφέλη αυτής της απαγόρευσης και εκφράζει τη λύπη της που δεν προσκομίστηκαν στατιστικά στοιχεία για τον αριθμό των ατυχημάτων που αφορούν λεωφορεία με τέτοιου είδους καθίσματα και για τις συνέπειές τους στους επιβάτες.

<sup>(1)</sup> Αποτελέσματα έρευνας πραγματογνωμοσύνη που διεξήγαγε το Cranfield Impact Center (Ιούλιος 2001).

2.9. Εξάλλου η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι η επιλογή της απαγόρευσης οφείλεται στο περιεχόμενο της έρευνας που επικεντρώνεται αποκλειστικά σε καλύτερο τύπο ζωνών ασφαλείας που θα τοποθετηθούν στα καθίσματα αυτά και στην αδυναμία άμεσης τεχνικής και κατασκευαστικής ανταπόκρισης. Προκύπτει πράγματι ότι σε ορισμένα κράτη μέλη πραγματοποιούνται μελέτες, για να εξασφαλιστεί στα καθίσματα αυτά η ίδια ασφάλεια που υπάρχει στα καθίσματα που είναι τοποθετημένα με μέτωπο προς τα εμπρός.

2.10. Η ΕΟΚΕ θα προτιμούσε ωστόσο να παραταθεί η προθεσμία για τη θέση σε ισχύ της απαγόρευσης αυτής ούτως ώστε να δοθεί χρόνος προσαρμογής στη βιομηχανία, εάν εν τω μεταξύ δεν έχουν βρεθεί ικανοποιητικές τεχνικές λύσεις.

2.11. Αναλυτικά η ΕΟΚΕ ζητά να διορθωθεί η προτελευταία πρόταση του σημείου 3 της αιτιολογικής έκθεσης της πρότασης COM(2003) 361 τελικό, εφόσον η οδηγία 91/671/ΕΟΚ έχει ήδη τροποποιηθεί από την οδηγία 2003/20/ΕΚ της 8.4.2003 που αναφέρεται στην εισαγωγή της παρούσης γνωμοδότησης.

### 3. Συμπεράσματα

3.1. Πέρα από τις επιφυλάξεις για τα πλευρικά καθίσματα και το χρόνο εφαρμογής της απαγόρευσης, η ΕΟΚΕ συμφωνεί με το στόχο της πρότασης για την εισαγωγή ολοένα και αυστηρότερων προτύπων ασφαλείας. Και τούτο ακόμη και όταν τα προβλεπόμενα μέτρα ενδέχεται να επιφέρουν πρόσθετο κόστος, όπως φαίνεται για παράδειγμα ότι μπορεί να συμβεί σε ό,τι αφορά τα τουριστικά λεωφορεία. Η διάσωση ανθρώπινων ζώων είναι στόχος που πρέπει να επιδιωχθεί με περισσότερο κατάλληλες λύσεις που να αποτελούν πάντα το αποτέλεσμα στοχοθετημένων ερευνών, ιδίως εάν θέλουμε να προσεγγίσουμε το φιλόδοξο στόχο του ευρωπαϊκού προγράμματος δράσης για την οδική ασφάλεια: μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση έως το 2010.

Βρυξέλλες, 10 Δεκεμβρίου 2003.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής  
Επιτροπής

Roger BRIESCH