



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 20.6.2003
COM(2003) 362 τελικό

2003/0136 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**για την τροποποίηση της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των
νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στις αγκυρώσεις των ζωνών
ασφαλείας των οχημάτων με κινητήρα**

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση οδηγίας επιδιώκει την τροποποίηση της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 18ης Δεκεμβρίου 1975, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 96/38/ΕΚ, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας των οχημάτων με κινητήρα με στόχο την επιβολή της τοποθέτησης ζωνών ασφαλείας στα οχήματα με κινητήρα εκτός των επιβατικών αυτοκινήτων¹, από 1ης Ιουλίου 2004.

Επί του παρόντος, η Κοινοτική νομοθεσία επιβάλλει μόνο στα επιβατικά αυτοκίνητα² να είναι εφοδιασμένα με ζώνες ασφαλείας.

Οι ακόλουθες οδηγίες αφορούν την τοποθέτηση ζωνών ασφαλείας σε οχήματα:

- Οδηγία 77/541/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1977³, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2000/3/ΕΚ της Επιτροπής, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στις ζώνες ασφαλείας και στα συστήματα συγκρατήσεως των οχημάτων με κινητήρα·
- Οδηγία 76/115/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 18ης Δεκεμβρίου 1975⁴, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 96/38/ΕΚ⁵, της Επιτροπής, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας των οχημάτων με κινητήρα·
- Οδηγία 74/408/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 1974⁶, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 96/37/ΕΚ, της Επιτροπής, σχετικά με τα οχήματα με κινητήρα όσον αφορά τα καθίσματα, τις αγκυρώσεις τους και τα υποστηρίγματα κεφαλής.

Για την υποχρεωτική τοποθέτηση ζωνών ασφαλείας σε όλα τα οχήματα, η Επιτροπή προτείνει την ταυτόχρονη τροποποίηση των τριών οδηγιών. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο τελικός στόχος της προτεινόμενης δράσης είναι η βελτίωση της οδικής ασφάλειας, οι εν λόγω οδηγίες πρέπει να εκδοθούν ταυτόχρονα και να εφαρμοστούν την ίδια ημερομηνία.

¹ Συμπεριλαμβάνονται: μικρά λεωφορεία (κατηγορία M₂), λεωφορεία και πούλμαν (κατηγορία M₃), οχήματα ελαφρών φορτίων (κατηγορία N₁), οχήματα μέσων και βαρέων φορτίων (κατηγορίες N₂ και N₃).

² Κατηγορία M₁.

³ ΕΕ L 220, 29.08.1977, σ. 95.

⁴ ΕΕ L 24, 30.01.1976, σ. 6.

⁵ ΕΕ L 187, 26.07.1996, σ. 95.

⁶ ΕΕ L 221, 12.08.1974, σ. 1.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

Οι προτεινόμενες τροποποιητικές οδηγίες βασίζονται στο άρθρο 95 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Θεμελιώνονται δε επί της αρχής της πλήρους εναρμόνισης, σκοπός της οποίας είναι η αντικατάσταση των εθνικών νόμων και διαδικασιών που δημιουργούν φραγμούς για την ελεύθερη κυκλοφορία των προϊόντων, από μία ενιαία δεσμευτική σειρά κοινοτικών κανόνων και μία ενιαία διαδικασία έγκρισης.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η τοποθέτηση ζωνών ασφαλείας στα οχήματα εκτός των επιβατικών αυτοκινήτων απαιτεί από τους κατασκευαστές να αναπτύξουν την κατάλληλη τεχνολογία ώστε να παρέχουν στους επιβάτες τον υψηλότερο βαθμό προστασίας. Η Κοινοτική νομοθεσία περιέχει ήδη σχετικές διατάξεις για το σκοπό αυτό.

Προς το συμφέρον της ομαλής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, οι οδηγίες αυτές πρέπει να καταστούν υποχρεωτικές σε ολόκληρη την Κοινότητα και να εφαρμοστούν την ίδια ημερομηνία. Μόνο μια τέτοια συντονισμένη δράση μπορεί να συμβάλλει στην ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

3. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας είναι ένα σημαντικό ζήτημα το οποίο αφορά κάθε πολίτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, σε έκθεση με ημερομηνία 9 Δεκεμβρίου 2002, θεωρεί ότι πρέπει να δοθεί απόλυτη προτεραιότητα στην ασφάλεια των μεταφορών στην Ευρώπη και να προσδιοριστούν τα μέτρα που θα συμβάλουν στη μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών σε τροχαία ατυχήματα⁷.

Η Επιτροπή, στη Λευκή Βίβλο της «*Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών*» υπενθυμίζει ότι:

*“Ο φόρος που καταβάλλουν οι Ευρωπαίοι στο βωμό της κινητικότητας ήταν και παραμένει πολύ υψηλός. Έτσι, από το 1970, πάνω από 1,64 εκατομμύρια συμπολιτών μας έχουν χάσει τη ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα [...]. Το 2000, τα τροχαία ατυχήματα οδήγησαν στο θάνατο περισσότερων από 40.000 ατόμων ενώ ο αριθμός των τραυματιών υπερέβη τα 1,7 εκατομμύρια στην Ευρωπαϊκή Ένωση [...] Ένα άτομο στα τρία προβλέπεται ότι θα τραυματιστεί στη διάρκεια της ζωής του σε τροχαίο ατύχημα.”*⁸

⁷ Τελική έκθεση A5-0444/2002, 9.12.2002, σ.14.

⁸ Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010 - η ώρα των επιλογών, Com(2001) 370, σελίδα 65 – http://europa.eu.int/comm/energy_transport

Μεταξύ των μέτρων που προβλέπει η Επιτροπή περιλαμβάνεται η επέκταση της χρησιμοποίησης των ζωνών ασφαλείας, αν υπάρχουν, στα οχήματα. Μέχρι τώρα, η υποχρεωτική χρησιμοποίηση των συστημάτων συγκράτησης, αν υπάρχουν, επιβάλλεται στα ελαφρά οχήματα από την οδηγία 91/671/ΕΟΚ⁹ του Συμβουλίου. Οι εν λόγω διατάξεις αφορούν τα εμπρός και τα πίσω καθίσματα των οχημάτων που εμπίπτουν στην κατηγορία M₁, τα εμπρός καθίσματα των οχημάτων που εμπίπτουν στην κατηγορία N₁ και ορισμένα οχήματα της κατηγορίας M₂ αλλά, σε καμία περίπτωση, τα βαρέα οχήματα.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πρόκειται να εγκρίνουν τροποποίηση της οδηγίας 91/671/ΕΟΚ, η οποία θα επιβάλλει την υποχρεωτική χρησιμοποίηση των ζωνών ασφαλείας σε όλα τα οχήματα όπου υπάρχουν.

Για να καταστούν τα μέτρα αυτά πολύ πιο αποτελεσματικά από την άποψη της προστασίας του επιβάτη, πρέπει να αναληφθεί δράση ώστε να απαιτηθεί από τους κατασκευαστές να εφοδιάζουν με ζώνες ασφαλείας τα καθίσματα όλων των οχημάτων με κινητήρα και ειδικότερα των πούλμαν.

4. ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΤΥΧΕΣ

Οι αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας που προορίζονται για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα συμπεριλαμβανομένων των λεωφορείων και των πούλμαν δεν μπορούν, για τεχνικούς λόγους, να στερεωθούν στο σκελετό του οχήματος, όπως συμβαίνει συνήθως με τα επιβατικά αυτοκίνητα, και στερεώνονται στα καθίσματα. Για το λόγο αυτό, απαιτείται συμμόρφωση και με τις τρεις οδηγίες δεδομένου ότι οι ζώνες ασφαλείας ή/και τα συστήματα συγκράτησης πρέπει να συνδέονται σταθερά με ενισχυμένες και τυποποιημένες αγκυρώσεις και να τοποθετούνται στο όχημα με τρόπο ώστε να επιτρέπουν τη σωστή χρήση των ζωνών. Επιπλέον, οι δυνάμεις που ασκούνται στη ζώνη από το ανθρώπινο σώμα στην περίπτωση πρόσκρουσης μεταβιβάζονται στις αγκυρώσεις του καθίσματος και επομένως η αντοχή τους πρέπει να δοκιμάζεται με συνδυασμένα φορτία.

5. ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ

Έχουν ληφθεί υπόψη οι αρχές της «επικουρικότητας» και της «αναλογικότητας» τις οποίες διαφυλάσσει το άρθρο 5 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Ο στόχος της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και η αποφυγή των εμποδίων στις εμπορικές συναλλαγές εντός της Κοινότητας, δεν μπορεί να επιτευχθεί κατά τον δέοντα τρόπο από τα κράτη μέλη λόγω της κλίμακας και του αντίκτυπου των ενεργειών και μπορεί, κατά συνέπεια, να επιτευχθεί πιο αποτελεσματικά σε κοινοτικό επίπεδο. Η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.

⁹ ΕΕ L 376, 31.12.1991, σ. 26.

6. ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

6.1. Η θέση των κρατών μελών

Τα κράτη μέλη έχουν ενημερωθεί για το περιεχόμενο της παρούσας πρότασης μέσω της συμβουλευτικής ομάδας της Επιτροπής, της ομάδας εργασίας για τα μηχανοκίνητα οχήματα - MVWG - η οποία αποτελείται από εκπροσώπους των κρατών μελών, της βιομηχανίας και μη κυβερνητικών οργανώσεων. Τα κράτη μέλη, στην πλειονότητά τους, υποστηρίζουν την πρόταση.

6.2. Η θέση των μη κυβερνητικών οργανώσεων

Δεν εκφράστηκε αντίθετη άποψη από τους εκπροσώπους των μη κυβερνητικών οργανώσεων.

6.3. Η θέση της βιομηχανίας

Στο βαθμό που οι τεχνικές διατάξεις σχετικά με την τοποθέτηση ζωνών ασφαλείας σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων συμπεριλαμβάνονται στις οδηγίες 76/115/ΕΟΚ, 77/541/ΕΟΚ and 74/408/ΕΟΚ, έχουν ήδη μεταφερθεί στις εθνικές νομοθεσίες των κρατών μελών από την 1^η Ιανουαρίου 1997. Όλοι οι κατασκευαστές έχουν επομένως αναπτύξει κατάλληλες τεχνικές λύσεις για να συμμορφωθούν με τις εν λόγω οδηγίες.

Η Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτου δεν πρόβαλε ένσταση όσον αφορά τις προτάσεις της Επιτροπής. Ωστόσο, υποστηρίζει ότι πρέπει να προβλεφθεί εύλογη χρονική περίοδος η οποία θα επιτρέψει να ληφθούν υπόψη οι τεχνολογικές αλλαγές μέσω κατάλληλης επικύρωσης και να ενσωματωθούν στα προγράμματα παραγωγής.

7. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η πρόταση περιέχει δύο κύρια άρθρα.

7.1. Άρθρο 1: Τροποποίηση της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ

Το άρθρο 1 επιδιώκει τον ορισμό των οχημάτων των κατηγοριών M₂ και M₃ λαμβάνοντας υπόψη την οδηγία 2001/85/ΕΚ σχετικά με τα λεωφορεία και τα πούλμαν¹⁰. Η προσέγγιση αυτή παρέχει το κατάλληλο μέσο για να γίνει διάκριση μεταξύ αστικών λεωφορείων, υπεραστικών λεωφορείων και τουριστικών πούλμαν.

7.2. Άρθρο 2: Εφαρμογή

Το άρθρο 2 περιλαμβάνει τρεις ημερομηνίες:

- 1η Ιανουαρίου 2004: η ημερομηνία από την οποία τα κράτη μέλη πρέπει να αποδέχονται τα οχήματα που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με την τροποποιητική οδηγία.

¹⁰ Οδηγία 2001/85/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2001 περί ειδικών διατάξεων για οχήματα μεταφοράς επιβατών, άνω των οκτώ θέσεων εκτός της θέσεως του οδηγού, και περί τροποποιήσεως των οδηγιών 70/156/ΕΟΚ και 97/27/ΕΚ - ΕΕ L 42, 13.2.2002, σ. 1.

- 1η Ιουλίου 2004: η ημερομηνία από την οποία οι νέοι τύποι οχημάτων που ανήκουν στις συγκεκριμένες κατηγορίες πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας·
- 1η Ιανουαρίου 2006: η ημερομηνία από την οποία όλα τα νέα οχήματα που ανήκουν σε υφιστάμενους τύπους πρέπει να συμμορφώνονται με την οδηγία.

8. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΠΤΥΧΕΣ: ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ-ΩΦΕΛΕΙΑΣ

8.1. Γενικά

Δεν είναι εύκολο να υπολογιστεί, με ακρίβεια, το οικονομικό κόστος που συνεπάγονται, για την κατασκευή των οχημάτων, τα μέτρα που καθορίζονται στην προτεινόμενη τροποποίηση της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ. Πρέπει να συνεκτιμηθούν διάφοροι παράγοντες και είναι πολύπλοκη η ανάλυση της επίδρασής τους.

Πρώτον, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι από το 1999 και μετά πολλά σύγχρονα οχήματα εκτός των επιβατικών αυτοκινήτων έχουν εξοπλιστεί με ζώνες ασφαλείας σε προαιρετική βάση, με αποτέλεσμα τη μείωση της συνεισφοράς που απαιτείται από τη βιομηχανία. Ωστόσο, στο πλαίσιο της παρούσας αξιολόγησης, λήφθηκε υπόψη ότι τα φορτηγά και οι ελκυστήρες για ημιρυμουλκούμενα είναι εξοπλισμένα με ζώνες ασφαλείας, ενώ τα πούλμαν εξοπλίζονται μόνο εφόσον απαιτείται από την εθνική νομοθεσία.

Τα προτεινόμενα μέτρα θα βρουν την ικανοποιητικότερη εφαρμογή τους όταν χρησιμοποιηθούν στα πούλμαν που είναι σχεδιασμένα να μεταφέρουν μέχρι εξήντα καθισμένους επιβάτες.

Είναι σημαντικό να προστατεύονται αποτελεσματικά οι επιβάτες σε περίπτωση ατυχήματος¹¹. Επομένως, η τοποθέτηση ζωνών ασφαλείας συνεπάγεται ότι ενισχύονται σωστά όχι μόνον τα καθίσματα και οι στερεώσεις των καθισμάτων, αλλά και ολόκληρη η υπερκατασκευή του οχήματος για να αντέξει στις αυξημένες δυνάμεις κινητικής ενέργειας κατά τη διάρκεια ανατροπής του οχήματος, χάρη στους προσδεμένους επιβάτες.

Σε πολλές περιπτώσεις, είναι απαραίτητο να επανασχεδιαστεί ολόκληρο το όχημα για την καλύτερη κατανομή της ενέργειας στην υπερκατασκευή, αποφεύγοντας έτσι μια κατάσταση όπου η παραμόρφωση εμποδίζει τους επιβάτες να έχουν επαρκές διάστημα ασφάλειας.

Όσον αφορά τα αναμενόμενα οφέλη, στοιχεία από μελέτες ατυχημάτων επιτρέπουν την αξιολόγηση της επίδρασης των μέτρων στον αριθμό θανάτων στην περίπτωση εκτίναξης. Εντούτοις, είναι δύσκολο να προβλεφθεί αν θα μειωθεί σημαντικά η σοβαρότητα των τραυματισμών που υφίστανται οι προσδεμένοι επιβάτες όταν προσκρούουν στα εσωτερικά τοιχώματα. Επιπλέον, υπενθυμίζεται ότι η υποχρεωτική τοποθέτηση των ζωνών ασφαλείας δεν εξασφαλίζει ότι όλοι οι επιβάτες θα τις χρησιμοποιούν μονίμως.

¹¹ Μετωπική σύγκρουση ή ανατροπή του οχήματος.

Λαμβάνοντας υπόψη όλες αυτές τις υποθέσεις, η ανάλυση κόστους-ωφέλειας μπορεί απλά να θεωρηθεί ενδεικτική αξιολόγηση.

8.2. Κόστος τοποθέτησης ζωνών ασφαλείας σε πούλμαν

Όπως αναφέρθηκε, για την τοποθέτηση ζωνών ασφαλείας σ' ένα σύγχρονο πούλμαν εξήντα επιβατών με υπερυψωμένο δάπεδο απαιτείται ενισχυμένο δάπεδο και ενισχυμένη υπερκατασκευή.

Αν υποθεθεί ότι σχεδόν 3.500 νέα οχήματα θα πρέπει να εξοπλιστούν με ζώνες ασφαλείας και βάσει μιας οικονομικής διάρκειας ζωής 10 ετών, εκτιμάται ότι το συνολικό κόστος ανέρχεται σε περίπου 3,6 εκατ. € ετησίως.

8.3. Οφέλη

Όσον αφορά τα πούλμαν, αν υποθεθεί ότι το 80% των επιβατών θα φορούν πράγματι τη ζώνη ασφαλείας, είναι εύλογο να πιστεύουμε ότι μπορεί να σωθεί η ζωή 120 επιβατών σε τροχαία ατυχήματα.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι το μέσο κοινωνικό όφελος σε οικονομικούς όρους για τη διάσωση μιας ζωής εκτιμάται σε 1 εκατ. € ¹², τότε το δυνητικό κοινωνικό όφελος θα είναι 120 εκατ. € ετησίως όταν θα έχουν τοποθετηθεί ζώνες ασφαλείας σε όλα τα πούλμαν.

Πρέπει ακόμη να διερευνηθεί πόσοι σοβαρά τραυματισμένοι θα προστατεύονταν καλύτερα αν φορούσαν ζώνη ασφαλείας. Είναι εύλογο να αναμένουμε ότι τα προτεινόμενα μέτρα θα οδηγήσουν σε σημαντική μείωση της συχνότητας και της σοβαρότητας των τραυματισμών των επιβατών και της κοινωνικής ταλαιπωρίας.

9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η συγκράτηση των επιβατών σ' ένα πούλμαν που έχει ανατραπεί μπορεί να αποτελεί αποφασιστικό παράγοντα για την επιβίωσή τους. Κατά κανόνα, οι περισσότεροι από εκείνους που εκτινάσσονται πεθαίνουν από τα τραύματά τους. Οι επιβάτες οι οποίοι παραμένουν μέσα στο όχημα αφού ακινητοποιηθεί συνήθως επιβιώνουν.

Ομοίως, όλο και περισσότερα βαρέα και ελαφρά φορτηγά οχήματα εμπλέκονται σε τροχαία ατυχήματα και πολλοί επιβάτες σκοτώνονται επειδή δεν φορούν ζώνη λόγω έλλειψης οποιουδήποτε συστήματος συγκράτησης στα οχήματά τους.

Αν και το κόστος μπορεί να θεωρηθεί μάλλον υψηλό, θα πρέπει να συγκριθεί με τα οφέλη σε σχέση με τη μείωση των τραυματισμών και των θανάτων.

¹² Πηγή: Γενική Διεύθυνση Ενέργειας & Μεταφορών - Προτεραιότητες στην οδική ασφάλεια στην ΕΕ - Έκθεση προόδου και ιεράρχηση δράσεων COM(2000) 125 τελικό.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας των οχημάτων με κινητήρα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 95,

την πρόταση της Επιτροπής¹³,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹⁴,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών¹⁵,

Ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 251 της συνθήκης¹⁶,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Έρευνες έχουν δείξει ότι η χρήση ζωνών ασφαλείας και συστημάτων συγκράτησης μπορεί να συμβάλλει σε σημαντική μείωση του αριθμού θανάτων και της σοβαρότητας τραυματισμού σε περίπτωση ατυχήματος, ακόμη και λόγω ανατροπής του οχήματος. Η τοποθέτησή τους σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων θα αποτελέσει αναμφισβήτητο σημαντικό βήμα προς τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και τη συνακόλουθη διάσωση ανθρώπινων ζωών.
- (2) Αν όλα τα οχήματα εφοδιαστούν με ζώνες ασφαλείας, μπορεί να προκύψει σημαντικό κοινωνικό όφελος.

¹³ EE C[.....],[.....], σ.[.....].

¹⁴ EE C[.....],[.....], σ.[.....].

¹⁵ EE C[.....],[.....], σ.[.....].

¹⁶ EE C[.....],[.....], σ.[.....].

- (3) Στο ψήφισμά του, της 18ης Φεβρουαρίου 1986, σχετικά με κοινά μέτρα για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, στο πλαίσιο του Κοινοτικού προγράμματος για την οδική ασφάλεια¹⁷, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τόνισε την ανάγκη να καταστεί υποχρεωτική η χρήση των ζωνών ασφαλείας για όλους τους επιβάτες, συμπεριλαμβανομένων των παιδιών, εκτός από τα οχήματα δημόσιων συγκοινωνιών. Επομένως, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των λεωφορείων δημόσιων συγκοινωνιών και άλλων οχημάτων όσον αφορά την υποχρεωτική τοποθέτηση ζωνών ασφαλείας ή/και συστημάτων συγκράτησης.
- (4) Σύμφωνα με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους¹⁸, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2001/116/ΕΚ¹⁹, της Επιτροπής, το κοινοτικό σύστημα έγκρισης τύπου εφαρμόστηκε για όλα τα νέα οχήματα της κατηγορίας Μ₁ μόνο από την 1η Ιανουαρίου 1998. Συνεπώς, μόνο τα οχήματα αυτά πρέπει να εξοπλιστούν με αγκυρώσεις που προορίζονται για ζώνες ασφαλείας ή/και συστήματα συγκράτησης που πληρούν τις διατάξεις της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ της 18ης Δεκεμβρίου 1975 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας των οχημάτων με κινητήρα²⁰, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 96/38/ΕΚ της Επιτροπής²¹.
- (5) Έως ότου επεκταθεί το κοινοτικό σύστημα έγκρισης τύπου σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων, η τοποθέτηση αγκυρώσεων που προορίζονται για ζώνες ασφαλείας ή/και συστήματα συγκράτησης πρέπει να είναι υποχρεωτική προς το συμφέρον της οδικής ασφαλείας στα οχήματα που ανήκουν σε άλλες κατηγορίες πλην της Μ₁.
- (6) Η οδηγία 76/115/ΕΟΚ περιέχει ήδη όλες τις τεχνικές και διοικητικές διατάξεις που επιτρέπουν την έγκριση τύπου οχημάτων άλλων κατηγοριών πλην της Μ₁. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη δεν χρειάζεται να θεσπίσουν περαιτέρω διατάξεις.
- (7) Από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 96/38/ΕΚ, διάφορα κράτη μέλη έχουν ήδη καταστήσει υποχρεωτικές τις διατάξεις που περιέχονται σ' αυτή σε σχέση με ορισμένες κατηγορίες οχημάτων πλην της Μ₁. Οι κατασκευαστές και οι προμηθευτές τους έχουν επομένως αναπτύξει την κατάλληλη τεχνολογία.
- (8) Η οδηγία 76/115/ΕΟΚ πρέπει να τροποποιηθεί ανάλογα.
- (9) Δεδομένου ότι οι στόχοι της προτεινόμενης δράσης, δηλαδή η βελτίωση της οδικής ασφαλείας με την εισαγωγή της υποχρεωτικής τοποθέτησης ζωνών ασφαλείας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύναται συνεπώς, λόγω των διαστάσεων της προβλεπόμενης δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα δύναται να θεσπίσει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας κατά την έννοια του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως καθορίζεται στο άρθρο αυτό, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των εν λόγω στόχων,

¹⁷ ΕΕ C 68, 24.3.1986, σ. 35.

¹⁸ ΕΕ L 42, 23.2.1970, σ. 1.

¹⁹ ΕΕ L 18, 21.1.2002, σ. 1.

²⁰ ΕΕ L 24, 30.1.1976, σ. 6.

²¹ ΕΕ L 187, 26.7.1996, σ. 95.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1 **Τροποποίηση της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ**

Η οδηγία 76/115/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 2 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«Τα οχήματα των κατηγοριών M_2 και M_3 υποδιαιρούνται σε κλάσεις όπως ορίζεται στο σημείο 2 του παραρτήματος I της οδηγίας 2001/85/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.*

* ΕΕ L 42, 13.2.2002, σ. 1»

2. Το σημείο 4.3.1. του παραρτήματος I αντικαθίσταται από το εξής:

«4.3.1. Με εξαίρεση τα πτυσσόμενα καθίσματα όπως ορίζονται στο σημείο 1.9. του παραρτήματος I και τα καθίσματα τα οποία προορίζονται για χρήση μόνον όταν το όχημα είναι σταθμευμένο, τα οχήματα που ανήκουν στις κατηγορίες M_1 , M_2 και M_3 των κλάσεων III ή B, και N πρέπει να είναι εξοπλισμένα με αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας ανταποκρινόμενες στις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

Στα οχήματα των κλάσεων I, II ή A που ανήκουν στις κατηγορίες M_2 ή M_3 μπορούν να τοποθετηθούν αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας, εφόσον πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.»

Άρθρο 2 **Εφαρμογή**

1. Από [1ης Ιανουαρίου 2004], τα κράτη μέλη δεν δύνανται για λόγους που αφορούν τις αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας, που συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία:
 - α) να αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης, όσον αφορά τύπο οχήματος·
 - β) να απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία νέων οχημάτων.
2. Από [1ης Ιουλίου 2004], όσον αφορά τις αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας, που δεν συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία, τα κράτη μέλη, για κάθε νέο τύπο οχήματος:
 - α) δεν χορηγούν πλέον την έγκριση τύπου ΕΚ·
 - β) αρνούνται τη χορήγηση εθνικής έγκρισης τύπου.

3. Από [1ης Ιανουαρίου 2006], όσον αφορά τις αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας, που δεν συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της οδηγίας 76/115/ΕΟΚ όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία, τα κράτη μέλη:
- α) θεωρούν ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης τα οποία συνοδεύουν νέα οχήματα δεν ισχύουν πλέον για τους σκοπούς του άρθρου 7 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ·
 - β) αρνούνται την ταξινόμηση, πώληση ή θέση σε κυκλοφορία νέων οχημάτων, εκτός αν χρησιμοποιούνται οι διατάξεις του άρθρου 8 παράγραφος 2 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

Άρθρο 3 **Μεταφορά**

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία πριν από την [.....έξι μήνες μετά την έκδοσή της]. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.
2. Εφαρμόζουν τις εν λόγω διατάξεις από [.....έξι μήνες μετά την έκδοσή της].
3. Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις ανωτέρω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.
4. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή τα κείμενα των κυριότερων διατάξεων εθνικού δικαίου, τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 4 **Έναρξη ισχύος**

Η παρούσα οδηγία τίθεται σε ισχύ την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 5 **Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, [...]

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος