

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 18/2005

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 24 Ιανουαρίου 2005

για την έκδοση οδηγίας 2005/... /ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., για τροποποίηση της οδηγίας 74/408/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τα οχήματα με κινητήρα όσον αφορά τα καθίσματα, τις αγκυρώσεις τους και τα υποστηρίγματα κεφαλής

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2005/C 111 E/05)

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 Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽¹⁾,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Έρευνες έχουν δείξει ότι η χρήση ζωνών ασφαλείας και συστημάτων συγκράτησης μπορεί να συμβάλει σε σημαντική μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών 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) Σημαντικό κοινωνικό όφελος μπορεί να προκύψει αν όλα τα οχήματα εφοδιασθούν με ζώνες ασφαλείας.
- (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 ασφάλεια⁽³⁾, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τόνισε την ανάγκη να καταστεί υποχρεωτική η χρήση των ζωνών ασφαλείας για όλους τους επιβάτες, συμπεριλαμβανομένων των παιδιών, με την εξαίρεση των επιβατικών οχημάτων 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 ρυμουλκούμενων τους⁽⁴⁾, το κοινοτικό σύστημα έγκρισης τύπου εφαρμόζεται για όλα τα νέα οχήματα της κατηγορίας M1 μόνο από την 1η Ιανουαρίου 1998. Συνεπώς, μόνο τα οχήματα αυτά πρέπει να εξοπλι-

ζονται με καθίσματα, αγκυρώσεις καθισμάτων και υποστηρίγματα κεφαλής που πληρούν τις διατάξεις της οδηγίας 74/408/ΕΟΚ⁽⁵⁾.

- (5) Έως ότου επεκταθεί το κοινοτικό σύστημα έγκρισης τύπου σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων, η τοποθέτηση καθισμάτων και αγκυρώσεων καθισμάτων συμβατών με την τοποθέτηση αγκυρώσεων ζωνών ασφαλείας θα πρέπει να είναι υποχρεωτική, προς το συμφέρον της οδικής ασφάλειας, για τα οχήματα που ανήκουν σε άλλες κατηγορίες πλην της M1.
- (6) Η οδηγία 74/408/ΕΟΚ περιέχει ήδη όλες τις τεχνικές και διοικητικές διατάξεις που επιτρέπουν την έγκριση τύπου οχημάτων άλλων κατηγοριών πλην της M1. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη δεν χρειάζεται να θεοπίσουν περαιτέρω διατάξεις.
- (7) Από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 96/37/ΕΚ της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 1996, για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 74/408/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁽⁶⁾, πλείονα κράτη μέλη έχουν ήδη καταστήσει υποχρεωτικές, και για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων πλην της M1, τις διατάξεις που περιέχονται σ' αυτή. Οι κατασκευαστές και οι προμηθευτές τους έχουν, επομένως, αναπτύξει την κατάλληλη τεχνολογία.
- (8) Ερευνητικές εργασίες έδειξαν ότι δεν είναι δυνατόν να εξοπλισθούν τα πλευρικά καθίσματα με ζώνες ασφαλείας που να εξασφαλίζουν το ίδιο επίπεδο ασφαλείας στους επιβάτες όπως τα καθίσματα που βλέπουν προς τα εμπρός. Για λόγους ασφαλείας, είναι αναγκαίο να καταργηθούν τα εν λόγω καθίσματα σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων.
- (9) Η οδηγία 74/408/ΕΟΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (10) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η βελτίωση της οδικής ασφάλειας με την εισαγωγή της υποχρεωτικής τοποθέτησης ζωνών ασφαλείας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων, δεν μπορεί να επιτευχθεί ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη και μπορεί, συνεπώς, λόγω των διαστάσεων της προβλεπόμενης δράσης, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού,

⁽¹⁾ ΕΕ C 80 της 30.3.2004, σ. 6.⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 17ης Δεκεμβρίου 2003 (ΕΕ C 91 E της 15.4.2004, σ. 487), κοινή θέση του Συμβουλίου της 24ης Ιανουαρίου 2004 και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).⁽³⁾ ΕΕ C 68 της 24.3.1986, σ. 35.⁽⁴⁾ ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2004/78/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 153 της 30.4.2004, σ. 103).⁽⁵⁾ ΕΕ L 221 της 12.8.1974, σ. 1· οδηγία η οποία τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 2003.⁽⁶⁾ ΕΕ L 186 της 25.7.1996, σ. 28.

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποίηση της οδηγίας 74/408/ΕΟΚ

Η οδηγία 74/408/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 1 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 1, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Τα οχήματα των κατηγοριών Μ2 και Μ3 υποδιαιρούνται σε κλάσεις, όπως ορίζεται στο σημείο 2 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 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 (*).

(*) ΕΕ L 42 της 13.2.2002, σ. 1.»

β) Η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στα καθίσματα που βλέπουν προς τα πίσω.»

2. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 3α

1. Απαγορεύεται η τοποθέτηση πλευρικών καθισμάτων σε οχήματα των κατηγοριών Μ1, Ν1, Μ2 (των κλάσεων ΙΙΙ ή Β) και Μ3 (των κλάσεων ΙΙΙ ή Β).

2. Η παράγραφος 1 δεν ισχύει για τα ασθenoφόρα ή τα οχήματα που απαριθμούνται στο άρθρο 8 παράγραφος 1, πρώτη περίπτωση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.»

3. Το παράρτημα ΙΙ τροποποιείται ως εξής:

α) Το σημείο 1.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.1. Οι απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος δεν ισχύουν για καθίσματα που βλέπουν προς τα πίσω ή για τα υποστηρίγματα κεφαλής με τα οποία είναι εφοδιασμένα τα καθίσματα αυτά.»

β) Το σημείο 2.3. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.3. “Κάθισμα” νοείται κατασκευή που μπορεί να ενσωματωθεί ή μη στη δομή του οχήματος, πλήρης, με το κάλυμά της, προοριζόμενη να καθίζει έναν ενήλικα. Ο όρος καλύπτει τόσο το μεμονωμένο κάθισμα όσο και το προοριζόμενο για ένα άτομο τμήμα πάγκου καθισμάτων.

Ανάλογα με τον προσανατολισμό του, το κάθισμα ορίζεται ως εξής:

2.3.1 “Κάθισμα που βλέπει προς τα εμπρός” είναι το κάθισμα που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ενώ το όχημα κινείται και το οποίο βλέπει προς το εμπρόσθιο μέρος του οχήματος με τρόπο που το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του καθίσματος να σχηματίζει γωνία μικρότερη από +10° ή -10° με το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του οχήματος.

2.3.2. “Κάθισμα που βλέπει προς τα πίσω” είναι το κάθισμα που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ενώ το όχημα κινείται και το οποίο βλέπει προς το οπίσθιο μέρος του οχήματος με τρόπο που το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του καθίσματος να σχηματίζει γωνία μικρότερη από +10° ή -10° με το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του οχήματος.

2.3.3 “Πλευρικό κάθισμα” είναι το κάθισμα που, όσον αφορά την ευθυγράμμισή του με το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του οχήματος, δεν εμπίπτει σε κανέναν από τους ορισμούς που δίδονται στα σημεία 2.3.1 ή 2.3.2.»

γ) Το σημείο 2.9 διαγράφεται.

4. Στο παράρτημα ΙΙΙ, το σημείο 2.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.5. “Κάθισμα” νοείται κατασκευή που μπορεί να ενσωματωθεί μέσω αγκύλωσης ή μη στη δομή του οχήματος, συμπεριλαμβανομένου του καλύμματός της και του εξοπλισμού πρόσδεσης, και προορίζεται για χρήση επί οχήματος και για να καθίζει έναν ή περισσότερους ενήλικες.

Ανάλογα με τον προσανατολισμό του, το κάθισμα ορίζεται ως εξής:

2.5.1. “Κάθισμα που βλέπει προς τα εμπρός” είναι το κάθισμα που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ενώ το όχημα κινείται και το οποίο βλέπει προς το εμπρόσθιο μέρος του οχήματος με τρόπο που το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του καθίσματος να σχηματίζει γωνία μικρότερη από +10° ή -10° με το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του οχήματος.

2.5.2. “Κάθισμα που βλέπει προς τα πίσω” είναι το κάθισμα που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ενώ το όχημα κινείται και το οποίο βλέπει προς το οπίσθιο μέρος του οχήματος με τρόπο που το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του καθίσματος να σχηματίζει γωνία μικρότερη από +10° ή -10° με το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του οχήματος.

2.5.3. “Πλευρικό κάθισμα” είναι το κάθισμα που, όσον αφορά την ευθυγράμμισή του με το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του οχήματος, δεν εμπίπτει σε κανέναν από τους ορισμούς που δίδονται στα σημεία 2.5.1 ή 2.5.2.»

5. Το παράρτημα ΙV τροποποιείται ως εξής:

α) Το σημείο 1.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.1. Οι προδιαγραφές του παρόντος παραρτήματος έχουν εφαρμογή στα οχήματα των κατηγοριών Ν1, Ν2 ή Ν3 και των κατηγοριών Μ2 και Μ3 που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παραρτήματος ΙΙΙ. Εξαιρέσει των διατάξεων του σημείου 2.5, οι προδιαγραφές τυγχάνουν επίσης εφαρμογής στα πλευρικά καθίσματα όλων των κατηγοριών οχημάτων.»

β) Το σημείο 2.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.4. Όλα τα καθίσματα που είναι δυνατόν να αναδιπλώνονται προς τα εμπρός που διαθέτουν συμπυκνόμενο προς τα κάτω ερυσίνωτο πρέπει να μανδαλώνονται αυτομάτως στην κανονική θέση καθημένου. Η παρούσα απαίτηση δεν εφαρμόζεται για καθίσματα που είναι τοποθετημένα στον χώρο για αναπηρικές καρέκλες των οχημάτων των κατηγοριών M2 ή M3 των κλάσεων I, II ή A.»

Άρθρο 2

Εφαρμογή

1. Από ... (*), τα κράτη μέλη δεν δύνανται, για λόγους που αφορούν τα καθίσματα, τις αγκυρώσεις τους και τα υποστηρίγματα κεφαλής που συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της οδηγίας 74/408/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται από την παρούσα οδηγία:

α) να αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου, όσον αφορά τύπο οχήματος·

β) να απαγορεύουν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία νέων οχημάτων.

2. Από ... (**), και όσον αφορά τα καθίσματα, τις αγκυρώσεις τους και τα υποστηρίγματα κεφαλής που δεν συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της οδηγίας 74/408/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 ... (***), και όσον αφορά τα καθίσματα, τις αγκυρώσεις τους και τα υποστηρίγματα κεφαλής που δεν συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της οδηγίας 74/408/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 γίνεται χρήση των διατάξεων 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 τις ... (****). Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

2. Εφαρμόζουν τις εν λόγω διατάξεις από τις ... (****).

3. Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς καθορίζεται 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 αρχίζει να ισχύει 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

(*) Ημερομηνία η οποία αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 2.

(**) Έξι μήνες μετά την ημερομηνία η οποία αναφέρεται στην παράγραφο 1.

(***) Δέκα οκτώ μήνες μετά την ημερομηνία η οποία αναφέρεται στην παράγραφο 1.

(****) Έξι μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

(*****) Έξι μήνες και μία ημέρα από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η προτεινόμενη οδηγία, η οποία υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 20 Ιουνίου 2003 ⁽¹⁾, βασίζεται στο άρθρο 95 της συνθήκης ΕΚ.

Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή γνωμοδότησε ⁽²⁾ στις 10 Δεκεμβρίου 2003.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο περάτωσε την πρώτη του ανάγνωση και γνωμοδότησε στις 17 Δεκεμβρίου 2003 ⁽³⁾.

Στις 24 Ιανουαρίου 2005 το Συμβούλιο καθόρισε την κοινή του θέση όπως περιλαμβάνεται στο έγγραφο 11935/04.

II. ΣΤΟΧΟΣ

Η προτεινόμενη οδηγία έχει ως στόχο την τροποποίηση της οδηγίας 74/408/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 1974, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 96/37/ΕΚ της Επιτροπής, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στα καθίσματα των οχημάτων με κινητήρα, με σκοπό την επιβολή της τοποθέτησης ζωνών ασφαλείας στα οχήματα με κινητήρα εκτός των επιβατικών αυτοκινήτων.

Οι ακόλουθες δύο οδηγίες αφορούν επίσης την τοποθέτηση ζωνών ασφαλείας σε οχήματα:

- οδηγία 77/541/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 1974, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2003/3/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 1975, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 96/38/ΕΚ της Επιτροπής, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας των οχημάτων με κινητήρα.

Αποβλέποντας στην υποχρεωτική τοποθέτηση ζωνών ασφαλείας σε όλα τα οχήματα, η Επιτροπή πρότεινε, για τεχνικούς λόγους, την ταυτόχρονη τροποποίηση των τριών οδηγιών.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι τελικός στόχος της προτεινόμενης δράσης είναι η βελτίωση της οδικής ασφάλειας, οι οδηγίες θα πρέπει να εκδοθούν ταυτόχρονα και να τεθούν σε εφαρμογή την ίδια ημερομηνία.

III. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ**1. Γενικά**

Στην ομοφώνως εγκριθείσα κοινή θέση, το Συμβούλιο:

- τροποποίησε το άρθρο 1, περιλαμβάνοντας ιδίως στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας τα πτυσσόμενα καθίσματα και προσθέτοντας ορισμούς για την ταξινόμηση των διαφόρων προσανατολισμών των καθισμάτων,
- μετέθεσε για αργότερα, στο άρθρο 2, διάφορες ημερομηνίες έναρξης ισχύος,
- απέρριψε τις τρεις τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου,
 - Η τροπολογία αριθ. 3 του ΕΚ με την οποία προτείνεται νέα αιτιολογική σκέψη 8α όσον αφορά δοκιμές που θα εξετάσει η Επιτροπή για τα πλευρικά καθίσματα, απορρίφθηκε διότι το Συμβούλιο δεν πιστεύει ότι απαιτούνται περαιτέρω δοκιμές προκειμένου να αποδειχθεί ότι τα πλευρικά καθίσματα είναι επικίνδυνα για τους επιβάτες όλων των ειδών οχημάτων,
 - Οι τροπολογίες αριθ. 1 και 2 του άρθρου 1 που περιορίζουν την απαγόρευση τοποθέτησης πλευρικών καθισμάτων σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα, απορρίφθηκαν διότι το Συμβούλιο συμμερίζεται τις ανησυχίες της Επιτροπής που υπαγορεύουν την απαγόρευση των πλευρικών καθισμάτων σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων για την ασφάλεια των επιβατών.

⁽¹⁾ Έγγραφο 10888/03 ENT 115 CODEC 909.

⁽²⁾ ΕΕ C 80 της 30.3.2004, σ. 6.

⁽³⁾ ΕΕ C 91 E της 15.4.2004, σ. 487.

2. Νέα στοιχεία που περιλαμβάνονται στην κοινή θέση συγκριτικά με την πρόταση της Επιτροπής

Άρθρο 1 σημείο 1

Απαλοιφή της αναφοράς στη μη εφαρμογή της οδηγίας στα «πτυσσόμενα καθίσματα».

Σημείο 2

- Η υποχρέωση των κρατών μελών να απαγορεύουν την τοποθέτηση πλευρικών καθισμάτων μεταφέρθηκε στο άρθρο 2 περί εφαρμογής,
- διευκρινίσθηκε το πεδίο εφαρμογής της απαγόρευσης τοποθέτησης πλευρικών καθισμάτων.

Προστέθηκαν δύο νέα σημεία (3 και 4) για να προσδιοριστούν οι διάφοροι προσανατολισμοί των καθισμάτων: καθίσματα που βλέπουν προς τα εμπρός, καθίσματα που βλέπουν προς τα πίσω και πλευρικά καθίσματα.

Σημείο 5 (πρώην σημείο 3)

Σε νέα παράγραφο προσδιορίζεται ότι το σύστημα αυτόματης ασφάλισης που απαιτείται για τα πτυσσόμενα καθίσματα δεν εφαρμόζεται στα πτυσσόμενα καθίσματα που είναι τοποθετημένα σε χώρους για αναπηρικές καρέκλες σε οχήματα των κατηγοριών M2 ή M3 των κλάσεων I, II ή A (αστικά λεωφορεία).

Άρθρο 2

Όλες οι ημερομηνίες εφαρμογής της παρούσας οδηγίας μετατέθηκαν και αντικαταστάθηκαν από χρονικές στιγμές που εξαρτώνται από την ημερομηνία έκδοσης της εν λόγω νέας οδηγίας.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η κοινή θέση, η οποία συμπίπτει κατά βάση με την πρόταση της Επιτροπής, εγκρίθηκε ομόφωνα από το Συμβούλιο. Οι κύριες αλλαγές στην πρόταση της Επιτροπής αφορούν αφενός την προσθήκη των πτυσσόμενων καθισμάτων στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας και αφετέρου τους ορισμούς των διαφόρων προσανατολισμών των καθισμάτων. Έχουν επιπλέον προσαρμοστεί οι ημερομηνίες μεταφοράς της οδηγίας και έναρξης ισχύος της.
