



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 20.6.2003
COM(2003) 361 definitief

2003/0128 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**tot wijziging van Richtlijn 74/408/EEG van de Raad inzake motorvoertuigen, met
betrekking tot de zitplaatsen en de bevestiging en hoofdsteunen daarvan in
motorvoertuigen**

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

1. DOEL VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel voor een richtlijn beoogt de wijziging van Richtlijn 74/408/EEG van 22 juli 1974 met betrekking tot de zitplaatsen en de bevestiging en hoofdsteunen daarvan in motorvoertuigen, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 96/37/EG van de Commissie, met het oog op de verplichte installatie van veiligheidsgordels in andere motorvoertuigen dan personenauto's¹ vanaf 1 juli 2004.

Volgens de huidige communautaire wetgeving moeten alleen personenauto's² met veiligheidsgordels zijn uitgerust.

De volgende richtlijnen hebben betrekking op de installatie van veiligheidsgordels in voertuigen:

- Richtlijn 77/541/EEG van de Raad van 28 juni 1977³ betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake veiligheidsgordels en bevestigingssystemen^(*) in motorvoertuigen, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2000/3/EG van de Commissie;
- Richtlijn 76/115/EEG van de Raad van 18 december 1975⁴ inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende bevestigingspunten voor veiligheidsgordels van motorvoertuigen, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 96/38/EG van de Commissie;
- Richtlijn 74/408/EEG van de Raad van 22 juli 1974⁵ met betrekking tot de zitplaatsen en de bevestiging en hoofdsteunen daarvan in motorvoertuigen, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 96/37/EG⁶ van de Commissie.

Met het oog op de verplichte installatie van veiligheidsgordels in alle voertuigen stelt de Commissie voor de drie richtlijnen gelijktijdig te wijzigen. Aangezien dit voorstel uiteindelijk ten doel heeft de verkeersveiligheid te verbeteren, moeten ze ook gelijktijdig worden goedgekeurd en op dezelfde datum van kracht worden.

¹ Dit heeft betrekking op minibussen (categorie M₂), bussen en toerbussen (categorie M₃), lichte vrachtwagens (categorie N₁), middelzware en zware vrachtwagens (categorieën N₂ en N₃).

² Categorie M₁.

³ PB L 220 van 29.8.1977, blz. 95.

^(*) Noot van de vertaler: in Richtlijn 77/541/EEG is "restraint systems" ten onrechte vertaald als "bevestigingssystemen". In het vervolg van dit document wordt het vertaald als "beveiligingssystemen".

⁴ PB L 24 van 30.1.1976, blz. 6.

⁵ PB L 221 van 12.8.1974, blz. 1.

⁶ PB L 186 van 25.7.1996, blz. 28.

2. JURIDISCHE GRONDSLAG

De voorgestelde wijzigingsrichtlijnen zijn gebaseerd op artikel 95 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap. Ze zijn gebaseerd op het beginsel van volledige harmonisatie, dat ten doel heeft nationale wetten en procedures die obstakels voor het vrije verkeer van goederen kunnen vormen, door één bindend stelsel van communautaire regels en één goedkeuringsprocedure te vervangen.

In dit geval vereist de installatie van veiligheidsgordels in andere voertuigen dan personenauto's dat de fabrikanten de geschikte technologie ontwikkelen om de inzittenden het hoogste beschermingsniveau te bieden. De communautaire wetgeving bevat reeds de voorzieningen die hiervoor nodig zijn.

Ten behoeve van de goede werking van de interne markt moeten deze richtlijnen in de Gemeenschap verplicht worden gesteld en op dezelfde datum van kracht worden. De goede werking van de interne markt kan alleen worden gegarandeerd door een dergelijke gecoördineerde actie.

3. ACHTERGROND

De verbetering van de verkeersveiligheid is een belangrijke kwestie die elke burger in de Europese Unie aangaat. In zijn verslag van 9 december 2002 stelt het Europees Parlement dat de verkeersveiligheid in Europa een topprioriteit moet zijn en dat moet worden vastgesteld welke maatregelen kunnen worden genomen om het aantal doden en gewonden ten gevolge van verkeersongevallen te doen afnemen⁷.

De Commissie bevestigt dit in haar witboek *Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen*:

*"De prijs die de Europeanen betalen voor hun mobiliteit was en is nog steeds te hoog. Zo zijn er sinds 1970 meer dan 1,64 miljoen medeburgers in het verkeer om het leven gekomen [...]. In 2000 kwamen er in de Europese Unie meer dan 40 000 mensen om het leven bij verkeersongevallen, en vielen er meer dan 1,7 miljoen gewonden [...]. Een op de drie mensen zal ooit in zijn leven gewond raken bij een ongeluk."*⁸

Tot de beoogde maatregelen rekent de Commissie onder meer de uitbreiding van het gebruik van de veiligheidsgordels, voorzover de voertuigen hiermee zijn uitgerust. Tot nu toe was het gebruik van veiligheidsgordels verplicht in lichte voertuigen die ermee zijn uitgerust (Richtlijn 91/671/EEG van de Raad⁹). Dit heeft betrekking op de voorste en achterste zitplaatsen van voertuigen van categorie M₁, de voorste zitplaatsen van voertuigen van categorie N₁ en op bepaalde voertuigen van categorie M₂, maar in geen geval op zware voertuigen.

⁷ Definitief verslag A5-0444/2002 van 9.12.2002, blz.14.

⁸ Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen, COM(2001)370, blz. 65 - http://europa.eu.int/comm/energy_transport.

⁹ PB L 376 van 31.12.1991, blz. 26.

Het Europees Parlement en de Raad zullen binnenkort een wijziging van Richtlijn 91/671/EEG goedkeuren, waarbij het gebruik van veiligheidsgordels verplicht wordt gesteld in alle voertuigen die ermee zijn uitgerust.

Teneinde deze maatregelen om de inzittenden van voertuigen beter te beschermen, doeltreffender te maken, moeten acties worden ondernomen om de fabrikanten te verplichten om in alle motorvoertuigen, en met name in toerbussen, de zitplaatsen met veiligheidsgordels uit te rusten.

4. TECHNISCHE ASPECTEN

Om technische redenen kunnen in zware voertuigen, inclusief bussen en toerbussen, de bevestigingen van de veiligheidsgordels niet aan de carrosserie van het voertuig worden vastgemaakt, zoals meestal het geval is bij personenauto's, maar moeten ze aan de zitplaatsen zelf worden vastgemaakt. De drie richtlijnen moeten dan ook gecombineerd worden nageleefd; veiligheidsgordels en/of beveiligingssystemen moeten immers veilig zijn vastgemaakt aan verstevigde en gestandaardiseerde bevestigingen en zodanig in het voertuig zijn geïnstalleerd dat het mogelijk is de veiligheidsgordels correct te dragen. De krachten die tijdens een botsing door het menselijk lichaam op de gordel worden uitgeoefend, worden bovendien ook doorgegeven aan de bevestigingen van de zitplaatsen. De sterkte van de zitplaatsen moet dan ook onder gecombineerde belastingen worden getest.

Tot nu toe behoeften zijdelings gerichte zitplaatsen niet met veiligheidsgordels te zijn uitgerust. De Commissie maakt van deze gelegenheid gebruik om na te gaan of de installatie van veiligheidsgordels op zijdelings gerichte zitplaatsen verplicht kan worden gesteld. In het kader van de besprekingen over Richtlijn 2001/85/EG inzake de veiligheid in bussen en toerbussen¹⁰, heeft de Commissie een studie laten uitvoeren om na te gaan welk type veiligheidsgordel de inzittenden de meest doeltreffende bescherming biedt. De consultant kwam tot de conclusie dat het de voorkeur verdient het gebruik van zijdelings gerichte zitplaatsen in deze voertuigen te verbieden. Een uitzondering werd gemaakt voor stadsbussen¹¹.

5. SUBSIDIARITEIT

De in artikel 5 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap genoemde beginselen van subsidiariteit en evenredigheid zijn in acht genomen. Gezien de omvang en de impact van de voorstelde maatregelen kan het doel van deze richtlijn, namelijk de verbetering van de verkeersveiligheid en het voorkomen van obstakels voor de handel in de Gemeenschap, op communautair niveau doeltreffender worden verwezenlijkt dan op het niveau van de lidstaten. Deze richtlijn gaat niet verder dan nodig is om dit doel te verwezenlijken.

¹⁰ Richtlijn 2001/85/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2001 (PB L 42 van 13.2.2002, blz. 1).

¹¹ Safety Consideration of Longitudinal Seating Arrangements in Buses and Coaches - Results of an investigation research conducted by Cranfield Impact Centre (July 2001) – <http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/index.htm>.

6. BETROKKENHEID VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN

6.1. Standpunt van de lidstaten

De lidstaten zijn van de inhoud van dit voorstel in kennis gesteld via de raadgevende groep motorvoertuigen van de Commissie (Motor Vehicle Working Group – MVWG), die uit vertegenwoordigers van de lidstaten, de industrie en niet-gouvernementele organisaties is samengesteld. De meeste lidstaten steunen het voorstel.

Bij de voorbereiding van het voorstel heeft de Commissie rekening gehouden met het door de consultant uitgevoerde onderzoek inzake in de lengterichting geplaatste zitplaatsen in bussen en toerbussen, waaruit bleek dat *"in de lengterichting geplaatste zitplaatsen moeten worden verboden in de voertuigklassen waarin staanplaatsen niet zijn toegestaan en moeten worden toegestaan in de voertuigklassen waarin staanplaatsen zijn toegestaan met inachtneming van bepaalde ontwerpvoorschriften en de aard van de dienstverlening waarvoor het voertuig wordt gebruikt, bv. lokale dienstverlening, stadsbus enz."*¹²

De lidstaten gingen akkoord met deze conclusies.

6.2. Standpunt van de niet-gouvernementele organisaties

De vertegenwoordigers van de niet-gouvernementele organisaties hebben geen negatief advies uitgebracht. De Internationale Federatie voor Wegvervoer betreurt echter het verbod op zijdelings gerichte zitplaatsen in toerbussen omdat dit het verdwijnen van "gezellige hoekjes" in luxe-toerbussen tot gevolg zou hebben.

6.3. Standpunt van de industrie

Aangezien de technische voorschriften voor de installatie van veiligheidsgordels in alle voertuigcategorieën in de Richtlijnen 74/408/EEG, 77/541/EEG en 76/115/EEG zijn vastgesteld, zijn ze al sinds 1 januari 1997 omgezet in de nationale wetgeving van de lidstaten. Alle fabrikanten hebben dan ook technische oplossingen ontwikkeld om aan deze richtlijnen te voldoen.

De Europese federatie van autofabrikanten heeft geen bezwaren gemaakt tegen de voorstellen van de Commissie. Ze pleit echter voor een redelijke termijn om de technische wijzigingen te valideren en te integreren in de productieplanning. Ze vraagt ook vrijstelling van sommige bepalingen van de Richtlijnen 74/408/EEG, 76/115/EEG en 77/541/EEG in het geval van productie in kleine series.

7. INHOUD VAN HET VOORSTEL

De twee belangrijkste artikelen van het voorstel zijn:

7.1. Artikel 1: wijziging van Richtlijn 74/408/EEG

Artikel 1 geeft een definitie van de voertuigen van de categorieën M₂ en M₃, waarbij rekening wordt gehouden met Richtlijn 2001/85/EG inzake bussen en toerbussen. Op

¹² Safety Consideration of Longitudinal Seating Arrangements in Buses and Coaches, samenvatting blz. 4.

deze manier kan een onderscheid worden gemaakt tussen stadsbussen, lijnbussen en reisbussen.

Aan de richtlijn wordt een nieuw artikel toegevoegd met het oog op het verbod op zijdelings gerichte zitplaatsen in nieuwe voertuigtypen vanaf 1 juli 2004 en in nieuwe voertuigen van bestaande typen vanaf 1 januari 2006.

In het geval van voertuigen voor speciale doeleinden, waarin zijdelings gerichte zitplaatsen noodzakelijk kunnen zijn, zijn bepaalde uitzonderingen toegestaan. Dit is bijvoorbeeld het geval voor ambulances.

7.2. Artikel 2: toepassing

Artikel 2 bevat drie datums:

- 1 januari 2004: vanaf deze datum moeten de lidstaten voertuigen aanvaarden die volgens de wijzigingsrichtlijn zijn goedgekeurd;
- 1 juli 2004: vanaf deze datum moeten nieuwe voertuigtypen van de desbetreffende categorieën aan de voorschriften van de richtlijn voldoen;
- 1 januari 2006: vanaf deze datum moeten alle nieuwe voertuigen van bestaande typen aan de richtlijn voldoen.

8. ECONOMISCHE ASPECTEN: KOSTEN-BATENANALYSE

8.1. Algemeen

Het is niet eenvoudig om nauwkeurig de economische kosten te berekenen van de maatregelen die de voorgestelde wijziging van Richtlijn 74/408/EEG met zich meebrengen voor de constructie van voertuigen. Diverse factoren moeten in aanmerking worden genomen en het is ingewikkeld om hun invloed te analyseren.

Ten eerste moet worden benadrukt dat sinds 1999 veel andere voertuigen dan personenauto's vrijwillig met veiligheidsgordels zijn uitgerust, waardoor de industrie nu een minder grote inspanning moet doen. In het kader van deze beoordeling is echter vastgesteld dat vrachtwagens en trekkers voor aanhangwagens wel met veiligheidsgordels zijn uitgerust, terwijl toerbussen alleen van veiligheidsgordels zijn voorzien indien dit volgens de nationale wetgeving verplicht is.

De voorgestelde maatregelen zullen het meeste voordelen opleveren als ze worden toegepast in toerbussen, die ontworpen zijn om tot zestig zittende passagiers te vervoeren.

Het is belangrijk dat de inzittenden bij elk soort ongeval¹³ doeltreffend worden beschermd. De installatie van veiligheidsgordels heeft tot gevolg dat niet alleen de zitplaatsen en de bevestigingen van de zitplaatsen moeten worden verstevigd, maar ook de volledige bovenbouw van het voertuig; deze moet namelijk bestand zijn tegen de

¹³ Frontale botsing of ongeval waarbij het voertuig over de kop slaat.

verhoogde kinetische energie die tijdens het rollen wordt veroorzaakt door de inzittenden die een gordel dragen.

In veel gevallen zal het noodzakelijk zijn het ontwerp van het volledige voertuig te herzien om deze energie beter over de bovenbouw te verdelen en op die manier te voorkomen dat na vervorming van de bovenbouw onvoldoende overlevingsruimte voor de inzittenden overblijft.

Wat de verwachte voordelen betreft, maken de resultaten van ongevallestudies het mogelijk na te gaan welke invloed de maatregelen zullen hebben op het aantal inzittenden die overlijden doordat ze tijdens een ongeval uit het voertuig worden geslingerd. Het valt echter moeilijk te voorspellen of de verwondingen van gordel dragers die hard met de binnenstructuur in aanraking komen, veel minder ernstig zullen zijn. Bovendien zij erop gewezen dat de verplichte installatie van veiligheidsgordels niet garandeert dat alle inzittenden deze permanent zullen dragen.

Gezien deze veronderstellingen kan de kosten-batenanalyse alleen als een indicatie worden beschouwd.

8.2. Kosten van de installatie van veiligheidsgordels in toerbussen

Zoals gezegd vereist de installatie van veiligheidsgordels in een moderne dubbeldek-toerbus met 60 zitplaatsen een verstevigde vloer en bovenbouw.

Aangezien bijna 3 500 nieuwe voertuigen met veiligheidsgordels moeten worden uitgerust en de economische levenscyclus van een voertuig 10 jaar bedraagt, worden de totale kosten op ongeveer 3,6 miljoen euro per jaar geraamd.

8.3. Baten

Ervan uitgaande dat 80% van de inzittenden van toerbussen de veiligheidsgordels ook werkelijk zullen dragen, mag redelijkerwijs worden aangenomen dat het leven van 120 verkeersslachtoffers kan worden gered.

Aangezien de economische en maatschappelijke baten van één mensenleven op 1 miljoen euro¹⁴ worden geraamd, bedragen de mogelijke maatschappelijke baten 120 miljoen euro per jaar indien alle toerbussen met veiligheidsgordels worden uitgerust.

Hoeveel ernstig verwonde inzittenden beter beschermd waren geweest indien ze een veiligheidsgordel hadden gedragen, moet nog worden nagegaan. Redelijkerwijs mag worden aangenomen dat de voorgestelde maatregelen een aanzienlijke daling van de frequentie en de ernst van de verwondingen en van het sociale lijden tot gevolg zullen hebben.

¹⁴ Bron: directoraat-generaal Energie en vervoer - Prioriteiten op het gebied van verkeersveiligheid in de Europese Unie - Voortgangsrapport en rangschikking van acties naar prioriteit, COM(2000)125 definitief.

9. CONCLUSIE

Vermijden dat inzittenden van een omslaande bus uit het voertuig worden geslingerd kan van cruciaal belang voor hun overlevingskansen zijn. De meeste inzittenden die uit het voertuig worden geslingerd, overlijden aan hun verwondingen. De inzittenden die zich nog steeds in het voertuig bevinden als dit tot stilstand komt, overleven meestal het ongeval.

Steeds vaker zijn zware en lichte vrachtwagens betrokken bij verkeersongevallen en veel inzittenden komen om omdat hun voertuig niet met gordels of andere beveiligingssystemen is uitgerust.

Hoewel de prijs voor de maatschappij behoorlijk hoog lijkt, moet dit worden afgewogen tegen de voordelen, namelijk de vermindering van het aantal doden en gewonden.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**tot wijziging van Richtlijn 74/408/EEG van de Raad inzake motorvoertuigen, met
betrekking tot de zitplaatsen en de bevestiging en hoofdsteunen daarvan in
motorvoertuigen**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name artikel 95,

Gezien het voorstel van de Commissie¹⁵,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹⁶,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹⁷,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag¹⁸,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Uit onderzoek is gebleken dat het gebruik van veiligheidsgordels en beveiligingssystemen kan bijdragen tot een aanzienlijke vermindering van het aantal verkeersdoden en van de ernst van verwondingen ten gevolge van ongevallen, zelfs ongevallen waarbij het voertuig omslaat. De installatie ervan in alle voertuigcategorieën heeft ongetwijfeld een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid tot gevolg en zal dan ook veel mensenlevens redden.
- (2) De installatie van veiligheidsgordels in alle voertuigen kan belangrijke baten voor de maatschappij opleveren.
- (3) In zijn resolutie van 18 februari 1986 over gemeenschappelijke maatregelen ter vermindering van het aantal verkeersongevallen in het kader van het jaar van de verkeersveiligheid¹⁹ in de Gemeenschap, heeft het Europees Parlement benadrukt dat het noodzakelijk is het dragen van de veiligheidsgordel verplicht te stellen voor alle inzittenden, inclusief kinderen, behalve in het openbaar vervoer. Met het oog op de installatie van veiligheidsgordels en/of beveiligingssystemen moet dan ook een onderscheid worden gemaakt tussen bussen voor het openbaar vervoer en andere voertuigen.

¹⁵ PB C [.....] van [.....], blz. [.....].

¹⁶ PB C [.....] van [.....], blz. [.....].

¹⁷ PB C [.....] van [.....], blz. [.....].

¹⁸ PB

¹⁹ PB C 68 van 24.3.1986, blz. 35.

- (4) Overeenkomstig Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan²⁰, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2001/116/EG van de Commissie²¹, is het communautaire typegoedkeuringssysteem per 1 januari 1998 alleen ingevoerd voor alle nieuwe voertuigen van categorie M₁. Alleen deze voertuigen moeten zijn uitgerust met zitplaatsen, zitplaatsbevestigingen en hoofdsteunen die voldoen aan de voorschriften van Richtlijn 74/408/EEG van de Raad van 22 juli 1974 met betrekking tot de zitplaatsen en de bevestiging en hoofdsteunen daarvan in motorvoertuigen²², laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 96/37/EG van de Commissie²³.
- (5) Zolang het communautaire typegoedkeuringssysteem niet is uitgebreid tot alle voertuigcategorieën moet, in het belang van de veiligheid van voertuigen van andere categorieën dan M₁, worden geëist dat in deze voertuigen zitplaatsen en zitplaatsbevestigingen worden geïnstalleerd die de installatie van gordelbevestigingen toelaten.
- (6) Richtlijn 74/408/EEG bevat al alle technische en administratieve voorschriften voor de typegoedkeuring van andere voertuigen dan die van categorie M₁. De lidstaten behoeven dan ook geen aanvullende voorschriften in te voeren.
- (7) Sinds de inwerkingtreding van Richtlijn 96/37/EG hebben verscheidene lidstaten de voorschriften van deze richtlijn al verplicht gesteld voor andere voertuigen dan die van categorie M₁. De fabrikanten en hun leveranciers hebben dus al de geschikte technologie ontwikkeld.
- (8) Uit onderzoek is gebleken dat het niet mogelijk is zijdelings gerichte zitplaatsen uit te rusten met veiligheidsgordels die de inzittenden hetzelfde beschermingsniveau bieden als voorwaarts gerichte zitplaatsen. Om veiligheidsredenen moeten dergelijke zitplaatsen worden verboden in bepaalde voertuigcategorieën.
- (9) Richtlijn 74/408/EEG moet dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (10) Gezien de omvang van de voorgestelde maatregelen kan het doel ervan, namelijk de verbetering van de verkeersveiligheid door de verplichte installatie van veiligheidsgordels in bepaalde voertuigcategorieën, beter op communautair niveau worden verwezenlijkt dan op het niveau van de lidstaten. Volgens het subsidiariteitsbeginsel, zoals neergelegd in artikel 5 van het Verdrag, mag de Commissie deze maatregelen daarom goedkeuren. Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel, neergelegd in hetzelfde artikel, gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om dit doel te verwezenlijken,

²⁰ PB L 42 van 23.2.1970, blz. 1.

²¹ PB L 18 van 21.1.2002, blz. 1.

²² PB L 221 van 12.8.1974, blz. 1.

²³ PB L 186 van 25.7.1996, blz. 28.

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1
Wijziging van Richtlijn 74/408/EEG

Richtlijn 74/408/EEG wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

a) Aan lid 1 wordt de volgende alinea toegevoegd:

"De voertuigen van de categorieën M₂ en M₃ zijn onderverdeeld in klassen, zoals vastgesteld in punt 2 van bijlage I bij Richtlijn 2001/85/EG van het Europees Parlement en de Raad *.

* PB L 42 van 13.2.2002, blz. 1."

b) Lid 2 wordt vervangen door:

"2. Deze richtlijn is niet van toepassing op klapstoelen, zoals gedefinieerd in punt 2.7 van bijlage I, en op achterwaarts gerichte zitplaatsen".

2. Het volgende artikel 3a wordt ingevoegd:

"Artikel 3a

1. Met ingang van [1 juli 2004] verbieden de lidstaten de installatie van zijdelings gerichte zitplaatsen in nieuwe voertuigtypen van de categorieën M₁, N₁, M₂ en M₃, klasse III of B.
2. Met ingang van [1 januari 2006] verbieden de lidstaten de installatie van zijdelings gerichte zitplaatsen in nieuwe voertuigen van de categorieën M₁, N₁, M₂ en M₃, klasse III of B.
3. De leden 1 en 2 zijn niet van toepassing op ambulances, op de in artikel 8, lid 1, eerste streepje, van Richtlijn 70/156/EEG genoemde voertuigen en op de zitplaatsen in kampeerauto's, voorzover deze alleen worden gebruikt als het voertuig stilstaat."

3. In bijlage IV wordt punt 1.1 vervangen door:

"1.1. De voorschriften van deze bijlage gelden voor voertuigen van de categorieën N₁, N₂ of N₃ en de categorieën M₂ en M₃ die niet onder het toepassingsgebied van bijlage III vallen. Ze gelden ook voor de zijdelings gerichte zitplaatsen van alle voertuigcategorieën, met uitzondering van het bepaalde in punt 2.5."

Artikel 2 **Toepassing**

1. Met ingang van [1 januari 2004] mogen de lidstaten
 - a) de EG-typegoedkeuring of de nationale typegoedkeuring voor een voertuigtype niet weigeren;
 - b) de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van nieuwe voertuigen niet verbieden,

op grond van de zitplaatsen en de bevestigingen en hoofdsteunen daarvan, wanneer deze voldoen aan de voorschriften van Richtlijn 74/408/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn.
2. Met ingang van [1 juli 2004]:
 - a) mogen de lidstaten geen EG-typegoedkeuring voor een nieuw voertuigtype meer verlenen;
 - b) weigeren de lidstaten de nationale typegoedkeuring voor een nieuw voertuigtype,

wanneer de zitplaatsen en de bevestigingen en hoofdsteunen daarvan niet voldoen aan de voorschriften van Richtlijn 74/408/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn.
3. Met ingang van [1 januari 2006]:
 - a) beschouwen de lidstaten de certificaten van overeenstemming van nieuwe voertuigen als niet langer geldig in de zin van artikel 7, lid 1, van Richtlijn 70/156/EEG;
 - b) weigeren de lidstaten de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van nieuwe voertuigen, tenzij een beroep wordt gedaan op de bepalingen van artikel 8, lid 2, van Richtlijn 70/156/EEG,

wanneer de zitplaatsen en de bevestigingen en hoofdsteunen daarvan niet voldoen aan de voorschriften van Richtlijn 74/408/EEG, als gewijzigd bij deze richtlijn.

Artikel 3 **Omzetting**

1. De lidstaten keuren de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen goed vóór [.....zes maanden na de goedkeuring] en maken deze bekend teneinde aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.
2. Zij passen deze bepalingen toe vanaf [.....zes maanden na de goedkeuring].
3. Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen zelf naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van de bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

4. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijke bepalingen van nationaal recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 4

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 5

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, op

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter