

Donnerstag, 26. Mai 2005

P6_TA(2005)0195

Kfz-Sitze und Kopfstützen ***II

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 74/408/EWG des Rates über Kraftfahrzeuge hinsichtlich der Sitze, ihrer Verankerungen und Kopfstützen (11935/3/2004 — C6-0031/2005 — 2003/0128(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung; zweite Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Gemeinsamen Standpunkts des Rates (11935/3/2004 – C6-0031/2005) ⁽¹⁾,
- unter Hinweis auf seinen Standpunkt aus erster Lesung ⁽²⁾ zu dem Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2003)0361),
- gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 des EG-Vertrags,
- gestützt auf Artikel 62 seiner Geschäftsordnung,
- in Kenntnis der Empfehlung des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr für die zweite Lesung (A6-0115/2005),

1. billigt den Gemeinsamen Standpunkt in der geänderten Fassung;
2. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

⁽¹⁾ ABl. C 111 E vom 11.5.2005, S. 33.

⁽²⁾ ABl. C 91 E vom 15.4.2004, S. 487.

P5_TC2-COD(2003)0128

Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in zweiter Lesung am 26. Mai 2005 im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie 2005/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 74/408/EWG des Rates über Kraftfahrzeuge hinsichtlich der Sitze, ihrer Verankerung und Kopfstützen

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Forschungsergebnisse zeigen, dass Sicherheitsgurte und Haltesysteme bei Unfällen, selbst mit Überschlag, die Schwere der Verletzungen und die Zahl der Getöteten deutlich vermindern können. Die Ausstattung aller Fahrzeugklassen mit Sicherheitsgurten und Haltesystemen wird mit Sicherheit eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich bringen und Menschenleben retten.
- (2) Die Ausstattung aller Fahrzeuge mit Sicherheitsgurten ist von erheblichem gesellschaftlichem Nutzen.

⁽¹⁾ ABl. C 80 vom 30.3.2004, S. 6.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 17. Dezember 2003 (ABl. C 91 E vom 15.4.2004, S. 487), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 24. Januar 2005 (ABl. C 111 E vom 11.5.2005, S. 33) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 26. Mai 2005.

Donnerstag, 26. Mai 2005

- (3) Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung vom 18. Februar 1986 zu gemeinschaftlichen Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Straßenverkehrsunfälle im Rahmen des Programms für das Jahr der Straßenverkehrssicherheit ⁽¹⁾ auf die Notwendigkeit hingewiesen, das Anlegen von Sicherheitsgurten für alle Fahrzeuginsassen, auch für Kinder, zur Pflicht zu machen, außer in öffentlichen Verkehrsmitteln. Für den Einbau von Sicherheitsgurten und/oder Haltesystemen muss deshalb zwischen Omnibussen des öffentlichen Verkehrs und anderen Fahrzeugen unterschieden werden.
- (4) Nach der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger ⁽²⁾ ist das EG-Typgenehmigungsverfahren seit dem 1. Januar 1998 lediglich auf alle Neufahrzeuge der Klasse M1 anwendbar. Folglich müssen nur ab diesem Datum typgenehmigte Fahrzeuge der Klasse M1 mit Sitzen, Sitzverankerungen und Kopfstützen ausgerüstet werden, die der Richtlinie 74/408/EWG ⁽³⁾ entsprechen.
- (5) Bis das EG-Typgenehmigungsverfahren für alle Fahrzeugklassen verbindlich wird, sollte im Interesse der Verkehrssicherheit auch für andere Fahrzeugklassen als M1 der Einbau von Sitzen und Sitzverankerungen vorgeschrieben werden, die den Einbau von Sitzgurtverankerungen zulassen.
- (6) Die Richtlinie 74/408/EWG enthält bereits alle technischen und administrativen Vorschriften für die Typgenehmigung von Fahrzeugen anderer Klassen als M1. Die Mitgliedstaaten brauchen deshalb keine weiteren Vorschriften zu erlassen.
- (7) Seit Inkrafttreten der Richtlinie 96/37/EG der Kommission vom 17. Juni 1996 zur Anpassung der Richtlinie 74/408/EWG des Rates ⁽⁴⁾ haben einige Mitgliedstaaten die darin enthaltenen Vorschriften für einige andere Fahrzeugklassen als M1 bereits verbindlich gemacht. Die Hersteller und ihre Zulieferer haben daraufhin entsprechende technische Lösungen entwickelt.
- (8) Forschungsergebnisse zeigen, dass Sicherheitsgurte den Insassen auf nach der Seite gerichteten Sitzen nicht denselben Schutz bieten können wie auf nach vorn gerichteten Sitzen. Es ist deshalb aus Sicherheitsgründen notwendig, nach der Seite gerichtete Sitze für bestimmte Fahrzeugklassen zu verbieten.
- (9) **Die Bestimmungen, denen zufolge nach der Seite gerichtete Sitze mit Zweipunkt-Sicherheitsgurten in bestimmten Unterklassen der Fahrzeugklasse M₃ zulässig sind, sollten vorübergehend, bis zum Inkrafttreten von Rechtsvorschriften der Gemeinschaft zur Neufassung der Richtlinie 70/156/EWG und zur Ausdehnung der Betriebserlaubnis der Gemeinschaft auf alle Fahrzeuge, einschließlich der Fahrzeuge der Fahrzeugklasse M₃, gelten.**
- (10) Die Richtlinie 74/408/EWG sollte entsprechend geändert werden.
- (11) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr durch die Vorschrift, Fahrzeuge bestimmter Klassen mit Sicherheitsgurten auszustatten, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher wegen des Umfangs der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus –

⁽¹⁾ ABl. C 68 vom 24.3.1986, S. 35.

⁽²⁾ ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/104/EG der Kommission (ABl. L 337 vom 13.11.2004, S. 13).

⁽³⁾ ABl. L 221 vom 12.8.1974, S. 1. Zuletzt geändert durch die Beitrittsakte 2003.

⁽⁴⁾ ABl. L 186 vom 25.7.1996, S. 28.

Donnerstag, 26. Mai 2005

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Richtlinie 74/408/EWG

Die Richtlinie 74/408/EWG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Fahrzeuge der Klassen M₂ und M₃ werden gemäß Anhang I Abschnitt 2 der Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz (*) in Unterklassen unterteilt.

(*) ABl. L 42 vom 13.2.2002, S. 1.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Diese Richtlinie gilt nicht für nach hinten gerichtete Sitze.“

2. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 3a

(1) Der Einbau nach der Seite gerichteter Sitze in Fahrzeuge der Klassen M₁, N₁, M₂ (der Unterklassen III oder B) und M₃ (der Unterklassen III oder B) ist untersagt.

(2) Absatz 1 gilt nicht für Krankenwagen und für die in Artikel 8 Absatz 1 erster Gedankenstrich der Richtlinie 70/156/EWG genannten Fahrzeuge.

(3) Absatz 1 gilt nicht für Fahrzeuge der Klasse M₃ (der Unterklassen III oder B) mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 10 Tonnen, in denen im rückwärtigen Teil des Fahrzeugs nach der Seite gerichtete Sitze so gruppiert sind, dass sie einen integrierten Salon mit bis zu 10 Sitzen bilden. Derartige nach der Seite gerichtete Sitze sind zumindest mit einer Kopfstütze und einem Zweipunkt-Sicherheitsgurt mit Aufrollsystem ausgestattet, die gemäß der Richtlinie 77/541/EWG des Rates (*) typengenehmigt sind. Die Verankerungen für ihre Sicherheitsgurte entsprechen der Richtlinie 76/115/EWG des Rates ().**

Diese Ausnahme gilt fünf Jahre lang ab dem ... (*). Sie kann verlängert werden, wenn verlässliche Unfallstatistiken verfügbar sind und die Rückhaltesysteme weiterentwickelt wurden.**

(*) ABl. L 220 vom 29.8.1977, S. 95. Zuletzt geändert durch die Beitrittsakte 2003.

(**) ABl. L 24 vom 30.1.1976, S. 6. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 96/38/EG der Kommission (ABl. L 187 vom 26.7.1996, S. 95).

(***) Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie.“

3. Der Anhang II wird wie folgt geändert:

a) Die Nummer 1.1 erhält folgende Fassung:

„1.1. Die Vorschriften dieses Anhangs gelten nicht für nach hinten gerichtete Sitze oder für an diesen Sitzen befestigte Kopfstützen.“

Donnerstag, 26. Mai 2005

b) Die Nummer 2.3 erhält folgende Fassung:

„2.3. Sitz eine Struktur einschließlich Polsterung und Bezug, die fester Bestandteil der Fahrzeugstruktur sein kann, und die einen Sitzplatz für einen Erwachsenen bietet. Der Begriff bezeichnet sowohl einen Einzelsitz als auch den Teil einer Sitzbank, der einem Sitzplatz für eine Person entspricht.

Seiner Orientierung entsprechend bezeichnet ein:

2.3.1. nach vorn gerichteter Sitz einen Sitz, der während der Fahrt benutzt werden kann und so nach vorn gerichtet ist, dass die senkrechte Mittelebene des Sitzes mit der senkrechten Mittelebene des Fahrzeugs einen Winkel von weniger als +10 oder -10 bildet;

2.3.2. nach hinten gerichteter Sitz einen Sitz, der während der Fahrt benutzt werden kann und so nach hinten gerichtet ist, dass die senkrechte Mittelebene des Sitzes mit der senkrechten Mittelebene des Fahrzeugs einen Winkel von weniger als +10 oder -10 bildet;

2.3.3. nach der Seite gerichteter Sitz einen Sitz, der in Bezug auf seine Ausrichtung zur senkrechten Mittelebene des Fahrzeugs nicht den Begriffsbestimmungen der Nummern 2.3.1 und 2.3.2 entspricht.“

c) Die Nummer 2.9 wird gestrichen.

4. Anhang III Nummer 2.5 erhält folgende Fassung:

„2.5. Sitz eine Struktur einschließlich Polsterung und Befestigungsteilen, die fester Bestandteil der Fahrzeugstruktur sein kann, die zur Verwendung in einem Fahrzeug vorgesehen ist und einen Sitzplatz für einen oder mehrere Erwachsene bietet.

Seiner Orientierung entsprechend bezeichnet ein:

2.5.1. nach vorn gerichteter Sitz einen Sitz, der während der Fahrt benutzt werden kann und so nach vorn gerichtet ist, dass die senkrechte Mittelebene des Sitzes mit der senkrechten Mittelebene des Fahrzeugs einen Winkel von weniger als +10 oder -10 bildet;

2.5.2. nach hinten gerichteter Sitz einen Sitz, der während der Fahrt benutzt werden kann und so nach hinten gerichtet ist, dass die senkrechte Mittelebene des Sitzes mit der senkrechten Mittelebene des Fahrzeugs einen Winkel von weniger als +10 oder -10 bildet;

2.5.3. nach der Seite gerichteter Sitz einen Sitz, der in Bezug auf seine Ausrichtung zur senkrechten Mittelebene des Fahrzeugs nicht den Begriffsbestimmungen der Nummern 2.5.1 und 2.5.2 entspricht.“

5. Anhang IV wird wie folgt geändert:

a) Die Nummer 1.1 erhält folgende Fassung:

„1.1. Die Vorschriften dieses Anhangs gelten für Fahrzeuge der Klassen N₁, N₂ und N₃ sowie für Fahrzeuge der Klassen M₂ und M₃, die nicht unter Anhang III fallen. Mit Ausnahme der Bestimmungen in Nummer 2.5 gelten diese Vorschriften auch für nach der Seite gerichtete Sitze in allen Fahrzeugklassen.“

b) Die Nummer 2.4 erhält folgende Fassung:

„2.4. Alle nach vorn klappbaren Sitze oder Sitze mit umklappbaren Rückenlehnen müssen in der Normalstellung selbsttätig einrasten. Diese Anforderung gilt nicht für Sitze, mit denen Rollstuhl-Stellplätze von Fahrzeugen der Unterklassen I, II oder A innerhalb der Klassen M₂ oder M₃ ausgestattet sind.“

Donnerstag, 26. Mai 2005

Artikel 2

Anwendung

- (1) Ab dem (*) dürfen die Mitgliedstaaten in Bezug auf Sitze, ihre Verankerungen und Kopfstützen, die den Vorschriften der Richtlinie 74/408/EWG in der Fassung der vorliegenden Richtlinie entsprechen,
- a) weder für einen Fahrzeugtyp die Erteilung der EG-Typgenehmigung oder der Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern,
- b) noch die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge verbieten.
- (2) Ab dem ... (**) dürfen die Mitgliedstaaten für neue Fahrzeugtypen in Bezug auf Sitze, ihre Verankerungen und Kopfstützen, die den Vorschriften der Richtlinie 74/408/EWG in der Fassung der vorliegenden Richtlinie nicht entsprechen,
- a) die EG-Typgenehmigung nicht mehr erteilen,
- b) die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung nicht mehr erteilen.
- (3) Ab dem ... (***) müssen die Mitgliedstaaten in Bezug auf Sitze, ihre Verankerungen und Kopfstützen, die den Vorschriften der Richtlinie 74/408/EWG in der Fassung der vorliegenden Richtlinie nicht entsprechen,
- a) Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge als für die Zwecke des Artikels 7 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG nicht mehr gültig ansehen;
- b) die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen verweigern, soweit nicht Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 70/156/EWG geltend gemacht wird.

Artikel 3

Umsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum ... (****) nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.
- (2) Sie wenden diese Vorschriften ab dem ... (****) an.
- (3) Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.
- (4) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

(*) Das in Artikel 3 Absatz 2 genannte Datum.

(**) Sechs Monate nach dem in Absatz 1 genannten Datum.

(***) 18 Monate nach dem in Absatz 1 genannten Datum.

(****) Sechs Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

(*****) Sechs Monate und einen Tag nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

Donnerstag, 26. Mai 2005

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

Artikel 5

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ..., am ...

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

P6_TA(2005)0196

Kfz-Sicherheitsgurte und -Haltesysteme *II**

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 77/541/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sicherheitsgurte und Haltesysteme für Kraftfahrzeuge (11934/3/2004 — C6-0029/2005 — 2003/0130(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: zweite Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Gemeinsamen Standpunkts des Rates (11934/3/2004 – C6-0029/2005) ⁽¹⁾,
 - unter Hinweis auf seinen Standpunkt aus erster Lesung ⁽²⁾ zu dem Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2003)0363),
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 des EG-Vertrags,
 - gestützt auf Artikel 67 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis der Empfehlung des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr für die zweite Lesung (A6-0120/2005),
1. billigt den Gemeinsamen Standpunkt;
 2. stellt fest, dass der Rechtsakt entsprechend dem Gemeinsamen Standpunkt erlassen wird;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Rechtsakt mit dem Präsidenten des Rates gemäß Artikel 254 Absatz 1 des EG-Vertrags zu unterzeichnen;
 4. beauftragt seinen Generalsekretär, den Rechtsakt zu unterzeichnen, nachdem überprüft worden ist, dass alle Verfahren ordnungsgemäß abgeschlossen worden sind, und im Einvernehmen mit dem Generalsekretär des Rates die Veröffentlichung des Rechtsakts im Amtsblatt der Europäischen Union zu veranlassen;
 5. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

⁽¹⁾ ABl. C 111 E vom 11.5.2005, S. 28.

⁽²⁾ ABl. C 91 E vom 15.4.2004, S. 491.