

ΟΔΗΓΙΑ 2005/39/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 7ης Σεπτεμβρίου 2005

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)

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 αναμφισβήτητα 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 18 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 γίνεται 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 6 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 της κατηγορίας M₁ τα οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου μετά την ημερομηνία αυτή, πρέπει να εξοπλίζονται 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 θεσπίσουν περαιτέρω διατάξεις.
- (7) Από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 96/37/ΕΚ της Επιτροπής, της 17 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 στην οδηγία αυτή. Οι κατασκευαστές και οι προμηθευτές τους έχουν, επομένως, αναπτύξει την κατάλληλη τεχνολογία.
- (8) Η έρευνα έχει δείξει ότι δεν είναι δυνατόν να εξοπλίζονται τα πλευρικά καθίσματα με ζώνες ασφαλείας που να εξασφαλίζουν το ίδιο επίπεδο ασφάλειας 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) Οι διατάξεις που επιτρέπουν την τοποθέτηση πλευρικών καθισμάτων με ζώνες ασφαλείας δύο σημείων σε ορισμένες κλάσεις οχημάτων της κατηγορίας M₃ θα πρέπει να έχουν προσωρινό χαρακτήρα, εν αναμονή της ενάρξεως ισχύος κοινοτικής νομοθεσίας η οποία θα αναδιατυπώσει την οδηγία 70/156/ΕΟΚ και θα επεκτείνει την κοινοτική έγκριση τύπου σε όλα τα οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων της κατηγορίας M₃.
- (10) Η οδηγία 74/408/ΕΟΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

⁽¹⁾ ΕΕ C 80 της 30.3.2004, σ. 6.⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 17 Δεκεμβρίου 2003 (ΕΕ C 91 Ε της 15.4.2004, σ. 487), κοινή θέση του Συμβουλίου της 24 Ιανουαρίου 2005 (ΕΕ C 111 Ε της 11.5.2005, σ. 33), θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 26 Μαΐου 2005 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), και απόφαση του Συμβουλίου της 12 Ιουλίου 2005.⁽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 2004/104/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 337 της 13.11.2004, σ. 13).⁽⁵⁾ ΕΕ L 221 της 12.8.1974, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 2003.⁽⁶⁾ ΕΕ L 186 της 25.7.1996, σ. 28.

- (11) 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 επαρκώς 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,

στικά στοιχεία για ατυχήματα και έχουν σημειωθεί περαιτέρω εξελίξεις των συστημάτων συγκράτησης.

- (*) ΕΕ L 220 της 29.8.1977, σ. 95· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 2003.
(**) ΕΕ L 24 της 30.1.1976, σ. 6· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 96/38/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 187 της 26.7.1996, σ. 95).»

3. Το παράρτημα II 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”, είναι η κατασκευή η οποία μπορεί να ενσωματώνεται ή όχι 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 το οποίο μπορεί να χρησιμοποιείται ενώ το όχημα κινείται και το οποίο βλέπει προς το εμπρόσθιο μέρος του οχήματος έτσι ώστε 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 το οποίο μπορεί να χρησιμοποιείται ενώ το όχημα κινείται και το οποίο βλέπει προς το οπίσθιο μέρος του οχήματος έτσι ώστε 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 το οποίο, 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 III, το σημείο 2.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- 2.5. «“Κάθισμα”, είναι η κατασκευή η οποία μπορεί να ενσωματώνεται 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.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ 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 M₂ και M₃ υποδιαιρούνται σε κλάσεις, όπως ορίζεται στο σημείο 2 του παραρτήματος I της οδηγίας 2001/85/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20 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 M₁, N₁, M₂ (των κλάσεων III ή Β) και M₃ (των κλάσεων III ή Β).

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

3. Η παράγραφος 1 δεν ισχύει για τα οχήματα της κατηγορίας M₃ (κλάση III ή Β) με τεχνικά επιτρεπτό μέγιστο βάρος φόρτωσης που υπερβαίνει τους 10 τόνους, στα οποία τα πλευρικά καθίσματα έχουν συγκεντρωθεί στο πίσω μέρος του οχήματος έτσι ώστε να σχηματίζουν έναν ολοκληρωμένο χώρο που περιλαμβάνει μέχρι και 10 καθίσματα. Στα πλευρικά αυτά καθίσματα τοποθετείται τουλάχιστον ένα υποστηρίγμα κεφαλής και μια ζώνη δύο σημείων με εντατήρα που έχει έγκριση τύπου σύμφωνα με την οδηγία 77/541/ΕΟΚ του Συμβουλίου (*). Οι αγκυρώσεις για τις ζώνες ασφαλείας τους συμμορφώνονται προς την οδηγία 76/115/ΕΟΚ του Συμβουλίου (**).

Η εξαίρεση αυτή ισχύει για πέντε έτη από τις 20 Οκτωβρίου 2005. Μπορεί να παραταθεί εφόσον διατίθενται αξιόπιστα στατι-

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

2.5.1. «Κάθισμα που βλέπει προς τα εμπρός», είναι το κάθισμα το οποίο μπορεί να χρησιμοποιείται ενώ το όχημα κινείται και το οποίο βλέπει προς το εμπρόσθιο μέρος του οχήματος έτσι ώστε το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του καθίσματος να σχηματίζει γωνία μικρότερη από $+10^\circ$ ή -10° με το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του οχήματος.

2.5.2. «Κάθισμα που βλέπει προς τα οπίσω», είναι το κάθισμα το οποίο μπορεί να χρησιμοποιείται ενώ το όχημα κινείται και το οποίο βλέπει προς το οπίσθιο μέρος του οχήματος έτσι ώστε το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του καθίσματος να σχηματίζει γωνία μικρότερη από $+10^\circ$ ή -10° με το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του οχήματος.

2.5.3. «Πλευρικό κάθισμα», είναι το κάθισμα, το οποίο, όσον αφορά την ευθυγράμμιση 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 IV τροποποιείται ως εξής:

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

1.1. «Οι προδιαγραφές του παρόντος παραρτήματος εφαρμόζονται στα οχήματα των κατηγοριών N_1 , N_2 και N_3 και των κατηγοριών M_2 και M_3 που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παραρτήματος III. Εξαιρέσει των διατάξεων του σημείου 2.5, οι προδιαγραφές εφαρμόζονται επίσης 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 ή που διαθέτουν συμπυκνόμενο προς τα κάτω ερεισίνωτο, πρέπει να μανδάλωνται αυτομάτως στην κανονική θέση καθήμενου. Η απαίτηση αυτή δεν εφαρμόζεται για καθίσματα που είναι τοποθετημένα στο χώρο για αναπηρικές καρέκλες των οχημάτων των κατηγοριών M_2 ή M_3 των κλάσεων I, II ή A.»

Άρθρο 2

Εφαρμογή

1. Από 20 Απριλίου 2006, και όσον αφορά τα καθίσματα, τις αγκυρώσεις τους και τα υποστηρίγματα κεφαλής που συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη δεν δύνανται:

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

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

2. Από 20 Οκτωβρίου 2006, και όσον αφορά τα καθίσματα, τις αγκυρώσεις τους και τα υποστηρίγματα κεφαλής που δεν

συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη, για κάθε νέο τύπο οχήματος:

α) δεν χορηγούν πλέον την έγκριση τύπου EK·

β) αρνούνται τη χορήγηση εθνικής έγκρισης τύπου.

3. Από 20 Οκτωβρίου 2007, και όσον αφορά τα καθίσματα, τις αγκυρώσεις τους και τα υποστηρίγματα κεφαλής που δεν συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, 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, την πώληση ή τη 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 20 Απριλίου 2006. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

2. Εφαρμόζουν τις εν λόγω διατάξεις από τις 21 Απριλίου 2006.

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 το κείμενο των κυριότερων διατάξεων εθνικού δικαίου, τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται 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.

Στρασβούργο, 7 Σεπτεμβρίου 2005.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. BORREL FONTELLES

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

C. CLARKE