

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine 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

KOM(2003) 361 endg.; Ratsdok. 10888/03

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 15. Juli 2003 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 20. Juni 2003 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 783/01 = AE-Nr. 012969

BEGRÜNDUNG

1. ZIEL DES VORSCHLAGS

Mit diesem Richtlinienvorschlag soll die Richtlinie 74/408/EWG des Rates vom 22. Juli 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Sitze von Kraftfahrzeugen, in der Fassung der Richtlinie 96/37/EG der Kommission, so geändert werden, dass ab 1. Juli 2004 die Ausstattung mit Sicherheitsgurten auch für andere Fahrzeuge als Personenkraftwagen¹, vorgeschrieben ist.

Nach dem derzeit geltenden Gemeinschaftsrecht müssen nur Personenkraftwagen² mit Sicherheitsgurten ausgestattet sein.

Folgende Richtlinien enthalten Vorschriften für den Einbau von Sicherheitsgurten in Fahrzeuge:

- Richtlinie 77/541/EWG des Rates vom 28. Juni 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sicherheitsgurte und Haltesysteme für Kraftfahrzeuge³, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/3/EG der Kommission,
- Richtlinie 76/115/EWG des Rates vom 18. Dezember 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Verankerungen der Sicherheitsgurte in Kraftfahrzeugen⁴, zuletzt geändert durch die Richtlinie 96/38/EG der Kommission,
- Richtlinie 74/408/EWG des Rates vom 22. Juli 1974 über Kraftfahrzeuge hinsichtlich der Sitze, ihrer Verankerungen und Kopfstützen⁵, zuletzt geändert durch die Richtlinie 96/37/EG⁶.

Die Kommission schlägt vor, diese drei Richtlinien gleichzeitig so zu ändern, dass die Ausstattung aller Fahrzeuge mit Sicherheitsgurten Vorschrift wird. Da das Endziel des vorgeschlagenen Rechtsaktes die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist, sollten sie gleichzeitig verabschiedet werden und in Kraft treten.

2. RECHTSGRUNDLAGE

Rechtsgrundlage der vorgeschlagenen Änderungsrichtlinien ist Artikel 95 EG-Vertrag. Die Vorschläge beruhen auf dem Prinzip der vollständigen Harmonisierung, bei dem nationale Rechtsvorschriften und Verfahren, die geeignet sind, den freien Warenverkehr zu behindern, durch einheitliche und verbindliche gemeinschaftsrechtliche Regelungen ersetzt werden.

¹ Betroffen sind Kleinbusse (Klasse M₂), Omnibusse (Klasse M₃), leichte Lastkraftwagen (Klasse N₁) und mittelschwere und schwere Lastkraftwagen (Klassen N₂ and N₃).

² Klasse M₁.

³ ABl. L 220 vom 29.08.1977, S.95.

⁴ ABl. L 24, 30.01.1976, S.6.

⁵ ABl. L 221 vom 12.08.1974, S 1.

⁶ ABl. L 186 vom 25.07.1996, S28.

In diesem besonderen Fall setzt die Ausstattung anderer Fahrzeuge als PKW mit Sicherheitsgurten voraus, dass die Hersteller geeignete technische Lösungen entwickeln, die den Insassen den größtmöglichen Schutz bieten. Entsprechende gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen bestehen bereits.

Im Interesse eines reibungslos funktionierenden Binnenmarktes müssen die drei vorgeschlagenen Richtlinien zum selben Zeitpunkt in der gesamten Gemeinschaft anwendbar werden.

3. HINTERGRUND

Die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr ist eine wichtige Aufgabe, die jeden Bürger der Europäischen Union angeht. In einem Bericht vom 9. Dezember 2002 fordert das Europäische Parlament höchste politische Priorität für die Verkehrssicherheit in Europa und Maßnahmen, die geeignet sind, die Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr zu verringern.⁷

In ihrem Weißbuch *"Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft"* bemerkt die Kommission unter anderem:

*"Der Tribut, den die Europäer für die Mobilität zahlen, ist nach wie vor zu hoch. So haben seit 1970 mehr als 1,64 Millionen unserer Mitbürger auf der Straße ihr Leben gelassen. [...]. Im Jahr 2000 forderten Unfälle im Straßenverkehr in der Europäischen Union mehr als 40 000 Menschenleben und mehr als 1,7 Millionen Verletzte [...] Jeder Dritte wird im Laufe seines Lebens bei einem Unfall verletzt."*⁸

Zu den von der Kommission geplanten Maßnahmen gehört die Erweiterung der Pflicht zum Anlegen von Sicherheitsgurten in Fahrzeugen, die damit ausgestattet sind. Bisher besteht Gurtanlegepflicht nur in Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 t (Richtlinie 91/671/EWG des Rates⁹), und zwar auf den Vorder- und Rücksitzen von Fahrzeugen der Klasse M₁ sowie auf den Vordersitzen von Fahrzeugen der Klasse N₁ und bestimmten Fahrzeugen der Klasse M₂. Für schwerere Fahrzeuge besteht keine derartige Regelung.

Das Europäische Parlament und der Rat wollen demnächst eine Änderung der Richtlinie 91/671/EWG verabschieden, die das Anlegen von Sicherheitsgurten in allen damit ausgestatteten Fahrzeugen vorschreibt.

Damit diese Vorschrift eine deutliche Verbesserung des Insassenschutzes bewirkt, muss zugleich dafür gesorgt werden, dass die Hersteller alle Fahrzeuge und insbesondere Omnibusse mit Sicherheitsgurten ausstatten.

⁷ Schlussbericht A5-0444/2002 vom 9.12.2002, S.14.

⁸ Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft, KOM(2001) 370 endgültig, S. 75 – http://europa.eu.int/comm/energy_transport/de/lb_de.html.

⁹ ABl. L 376 vom 31.12.1991, p.26.

4. TECHNISCHE ASPEKTE

In schweren Kraftfahrzeugen wie Omnibussen können Sicherheitsgurte aus technischen Gründen nicht an der Karosseriestruktur verankert werden, wie das bei PKW üblich ist, sondern müssen am Sitz verankert werden. Solche Fahrzeuge müssen deshalb den drei vorgeschlagenen Richtlinien gleichzeitig entsprechen, denn für Gurte und andere Rückhaltesysteme sind genormte und ausreichend belastbare Befestigungspunkte erforderlich, die so angeordnet sind, dass die Gurte korrekt angelegt werden können. Die vom Gurt im Falle eines Aufpralls aufgenommenen Kräfte werden zudem an die Sitzverankerung weitergeleitet, weshalb deren ausreichende Festigkeit gewährleistet sein muss.

Bisher sind für nach der Seite gerichtete Sitze keine Sicherheitsgurte vorgeschrieben. Die Kommission will bei dieser Gelegenheit prüfen, ob es möglich ist, auch für sie Gurte vorzuschreiben. Während der Debatte um die Richtlinie 2001/85/EG¹⁰ zur Sicherheit in Omnibussen ließ die Kommission in einer Studie untersuchen, welche Art von Sicherheitsgurt Omnibusfahrgäste am besten schützt. Nach den Ergebnissen dieser Studie erscheint es angebracht, nach der Seite gerichtete Sitze außer in Stadtomnibussen nicht mehr zuzulassen.¹¹

5. SUBSIDIARITÄT

Die in Artikel 5 EG-Vertrag verankerten Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit wurden berücksichtigt. Das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr und die Vermeidung von Handelshemmnissen innerhalb der Gemeinschaft, kann wegen des Umfangs und der Tragweite der vorgeschlagenen Maßnahme von den Mitgliedstaaten nicht in ausreichendem Maße erreicht werden und wird daher besser auf Gemeinschaftsebene verwirklicht. Diese Richtlinie geht nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

6. EINBEZIEHUNG DER BETROFFENEN KREISE

6.1. Standpunkt der Mitgliedstaaten

Die Mitgliedstaaten wurden vom Inhalt dieses Vorschlags durch das Beratungsgremium der Kommission, die Arbeitsgruppe Kraftfahrzeuge (MVWG), unterrichtet, die sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten, der Industrie und nichtstaatlicher Organisationen zusammensetzt. Die meisten Mitgliedstaaten befürworten den Vorschlag.

Bei der Ausarbeitung ihres Vorschlags berücksichtigte die Kommission eine Studie zu in Längsrichtung angeordneten Sitzen in Omnibussen. Darin heißt es: *"Für Fahrzeuge,*

¹⁰ 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 und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG (ABl. L 42 vom 13.2.2002, S.1).

¹¹ Safety Consideration of Longitudinal Seating Arrangements in Buses and Coaches - Ergebnisse einer Untersuchung des Cranfield Impact Centre (Juli 2001), <http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/index.htm>.

*in denen die Beförderung stehender Fahrgäste nicht gestattet ist, sollten in Längsrichtung angeordnete Sitze nicht zugelassen werden. Für Fahrzeuge, die auch stehende Fahrgäste befördern können, sollten sie nur unter bestimmten technischen Auflagen und für bestimmte Einsätze (z. B. Nahverkehr) zugelassen werden.*¹²

Diese Aussagen wurden von den Mitgliedstaaten nicht in Frage gestellt.

6.2. Standpunkt der nichtstaatlichen Organisationen

Die Vertreter der nichtstaatlichen Organisationen erheben keine Einwände. Die Internationale Straßenverkehrs-Union (IRU) bedauert jedoch das Verbot nach der Seite gerichteter Sitze in Omnibussen, denn es könnte das Ende der gemütlichen Sitzecken in Komfort-Reisebussen bedeuten.

6.3. Standpunkt der Industrie

Die in den Richtlinien 74/408/EWG, 77/541/EWG und 76/115/EWG enthaltenen technischen Vorschriften für die Ausstattung von Fahrzeugen aller Klassen mit Sicherheitsgurten sind bereits seit dem 1. Januar 1997 in das nationale Recht der Mitgliedstaaten umgesetzt. Alle Hersteller haben deshalb technische Lösungen entwickelt, um diesen Vorschriften zu entsprechen.

Der Verband der europäischen Automobilhersteller erhebt keine Einwände gegen die Vorschläge der Kommission. Er plädiert jedoch für eine ausreichend lange Übergangsfrist, in der die neuen technischen Lösungen validiert und in die Produktion eingeführt werden können. Er fordert ferner die Möglichkeit, bei Kleinserienfertigung von einigen Bestimmungen der Richtlinien 74/408/EWG, 77/541/EWG und 76/115/EWG abzusehen.

7. INHALT DES VORSCHLAGS

Der wesentliche Inhalt der vorgeschlagenen Richtlinie findet sich in ihren Artikeln 1 und 2.

7.1. Artikel 1: Änderung der Richtlinie 74/408/EWG

In Artikel 1 werden die Fahrzeuge der Klassen M₂ und M₃ nach den Bestimmungen der Richtlinie 2001/85/EG über Omnibusse in Unterklassen eingeteilt. Damit kann zwischen Stadtbussen, Überland-Linienbussen und Reisebussen unterschieden werden.

Ein neuer Artikel wird eingefügt, der nach der Seite gerichtete Sitze in neuen Fahrzeugtypen ab 1. Juli 2004 und in Neufahrzeugen bestehender Typen ab 1. Januar 2006 untersagt.

Es werden jedoch Ausnahmen zugelassen, um den besonderen Erfordernissen von Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung Rechnung zu tragen, für die solche Sitze notwendig sein können, z. B. Krankenwagen.

¹² Safety Consideration of Longitudinal Seating Arrangements in Buses and Coaches, Zusammenfassung, S. 4.

7.2. Artikel 2: Anwendung

Artikel 2 setzt drei Termine fest:

- 1. Januar 2004: Ab diesem Datum müssen die Mitgliedstaaten Fahrzeuge akzeptieren, die nach dieser Richtlinie typgenehmigt sind.
- 1. Juli 2004: Ab diesem Datum müssen neue Fahrzeugtypen der betroffenen Klassen den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen.
- 1. Januar 2006: Ab diesem Datum müssen alle Neufahrzeuge bestehender Typen den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen.

8. WIRTSCHAFTLICHE ASPEKTE: KOSTEN-NUTZEN-ANALYSE

8.1. Allgemeine Bemerkungen

Es ist schwer, genau anzugeben, um wie viel sich die Herstellung von Fahrzeugen durch die vorgeschlagene Änderung der Richtlinie 74/408/EWG verteuern wird. Verschiedene Faktoren sind zu berücksichtigen, und ihr Einfluss ist nicht einfach zu ermitteln.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass seit 1999 viele Hersteller andere Neufahrzeuge als PKW freiwillig mit Sicherheitsgurten ausstatten. Damit verringert sich der von den Herstellern zu treibende zusätzliche Aufwand. Für diese Betrachtung wird angenommen, dass LKW und Sattelzugmaschinen mit Gurten ausgestattet sind, während Omnibusse erst mit ihnen ausgestattet werden, wenn die nationalen Gesetze das vorschreiben.

Die vorgeschlagene Richtlinie wird ihren größten Nutzen erst dann entfalten, wenn sie für Omnibusse Gültigkeit erlangt, die bis zu 60 Sitzplätze haben.

Damit die Fahrgäste bei einem Unfall¹³ geschützt sind, müssen nicht nur die Sitze und ihre Verankerungen so verstärkt werden, dass sie die Gurtkräfte aufnehmen können, auch die Struktur des Fahrzeugaufbaus muss verstärkt werden, um bei einem Überschlag den von den angegurteten Fahrgästen verursachten Beschleunigungskräften standzuhalten.

In vielen Fällen erfordert das eine Neukonstruktion des Fahrzeugs im Hinblick auf eine günstigere Verteilung der Kräfte in der Fahrzeugstruktur, sodass sich der Überlebensraum für die Insassen nicht infolge Verformung zu sehr verkleinert.

Zum erwarteten Nutzen der Maßnahme: Anhand von Daten aus der Unfallforschung lässt sich feststellen, wie viele Todesfälle durch Herausschleudern aus dem Fahrzeug durch den Einbau von Sicherheitsgurten vermieden werden. Schwer vorauszusagen ist jedoch, ob die Schwere der Verletzungen angegurteter Insassen durch Aufprall auf die inneren Teile der Fahrzeugstruktur wesentlich abnimmt. Nicht vergessen werden darf außerdem, dass auch vorhandene Sicherheitsgurte nicht immer von allen Insassen angelegt werden.

¹³ Frontalaufprall oder Überschlag.

Aus all diesen Gründen lässt sich die Kosten-Nutzen-Relation nur grob schätzen.

8.2. Kosten der Ausstattung von Omnibussen mit Sicherheitsgurten

Wie bereits gesagt würde die Ausstattung eines modernen 60-sitzigen Reisebusses mit Sicherheitsgurten eine Verstärkung der Bodengruppe und des Aufbaus erfordern.

Unter der Annahme, dass jährlich fast 3 500 Neufahrzeuge mit Gurten ausgestattet werden müssen und ihre Einsatzdauer 10 Jahre beträgt, ergeben sich geschätzte jährliche Kosten von 3,6 Mio €.

8.3. Nutzen

Eine Gurtanlagequote von 80 % vorausgesetzt, kann damit gerechnet werden, dass jährlich etwa 120 Omnibusfahrgäste weniger bei Unfällen getötet werden.

Setzt man den wirtschaftlichen Nutzen der Rettung eines Menschenlebens für die Gesellschaft mit 1 Mio. € an¹⁴, so ergibt sich ein möglicher Gesamtnutzen von 120 Mio € jährlich, wenn alle Omnibusse mit Sicherheitsgurten ausgestattet sind.

Wie viele Schwerverletzte geringere Verletzungen erlitten hätten, hätten sie einen Sicherheitsgurt getragen, bleibt noch zu untersuchen. Es darf angenommen werden, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen zu einer deutlichen Minderung der Häufigkeit, der Schwere der Verletzungen von Omnibusinsassen und zur Milderung ihrer sozialen Folgen führen werden.

9. SCHLUSSFOLGERUNG

Wird beim Überschlag eines Omnibusses das Herausschleudern der Insassen verhindert, kann das für ihr Überleben entscheidend sein. Herausgeschleuderte Insassen sterben zumeist an ihren Verletzungen, während diejenigen, die im Fahrzeuginneren bleiben, zumeist überleben.

Außerdem sind leichte und schwere LKW in wachsendem Maße an Unfällen beteiligt, bei denen Insassen häufig ums Leben kommen, weil diese Fahrzeuge mit keinerlei Rückhaltesystem ausgestattet sind.

Zwar entstehen der Gesellschaft durch die vorgeschlagene Maßnahme recht hohe Kosten, doch sind diese Kosten gegen den Nutzen in Form von weniger Toten und Verletzten aufzurechnen.

¹⁴ Quelle: Generaldirektion Energie und Verkehr - Prioritäten für die Sicherheit des Straßenverkehrs in der EU -Fortschrittsbericht und Einstufung der Maßnahmen, KOM(2000) 125 endgültig.

2003/0128 (COD)

Vorschlag für eine

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****(von Bedeutung für den EWR)**

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 Kommission¹⁵,nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹⁶,nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹⁷,gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag¹⁸,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Forschungsergebnisse zeigen, dass Sicherheitsgurte und Kopfstützen bei Unfällen, selbst mit Überschlag, die Schwere der Verletzungen und die Zahl der Getöteten deutlich vermindern können. Die Ausstattung aller Fahrzeuge mit Sicherheitsgurten und Kopfstützen bringt eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich und rettet Menschenleben.
- (2) Die Ausstattung aller Fahrzeuge mit Sicherheitsgurten ist von erheblichem gesellschaftlichem Nutzen.
- (3) In seiner EntschlieÙung vom 18. Februar 1986 zu gemeinschaftlichen Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Straßenverkehrsunfälle im Rahmen des Programms für das Jahr der Straßenverkehrssicherheit¹⁹ wies das Europäische Parlament auf die Notwendigkeit hin, das Anlegen von Sicherheitsgurten für alle Fahrzeuginsassen, auch für Kinder, zur Pflicht zu machen, ausgenommen lediglich Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel. Für den Einbau von Sicherheitsgurten und/oder Kopfstützen muss deshalb unterschieden werden zwischen Omnibussen des öffentlichen Verkehrs und anderen Fahrzeugen.

¹⁵ ABl. C[.....],[.....],S.[.....].

¹⁶ ABl. C[.....],[.....],S.[.....].

¹⁷ ABl. C[.....],[.....],S.[.....].

¹⁸ ABl..

¹⁹ ABl. C 68 vom 24.3.1986, S.35.

- (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 Kraftfahrzeuganhänger²⁰, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/116/EG der Kommission²¹, ist das EG-Typgenehmigungsverfahren seit dem 1. Januar 1998 lediglich auf alle Neufahrzeuge der Klasse M₁ anwendbar. Folglich ist nur für diese Fahrzeuge die Ausstattung mit Sitzen, Sitzverankerungen und Kopfstützen vorgeschrieben, die die Anforderungen der Richtlinie 74/408/EWG des Rates vom 22. Juli 1974 über Kraftfahrzeuge hinsichtlich der Sitze, ihrer Verankerungen und Kopfstützen²², zuletzt geändert durch die Richtlinie 96/37/EG der Kommission²³, erfüllen.
- (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 haben einige Mitgliedstaaten deren Vorschriften für einige andere Fahrzeugklassen als M₁ bereits verbindlich gemacht. Die Hersteller und ihre Zulieferer haben daraufhin entsprechende technische Lösungen entwickelt.
- (8) Wissenschaftliche Untersuchungen haben gezeigt, dass Sicherheitsgurte auf Sitzen, die nach der Seite gerichtet sind, den Insassen 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 Richtlinie 74/408/EWG sollte entsprechend geändert werden.
- (10) Das Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr durch die Vorschrift, Fahrzeuge bestimmter Klassen mit Sicherheitsgurten auszustatten, kann von den Mitgliedstaaten nicht in ausreichendem Maße erreicht werden, sondern wird wegen des Umfangs und der Tragweite der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene verwirklicht. Nach dem in Artikel 5 EG-Vertrag verankerten Subsidiaritätsprinzip kann die Gemeinschaft deshalb diese Maßnahme erlassen. Nach dem im selben Artikel verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das hinaus, was für die Erreichung dieses Zieles erforderlich ist -

²⁰ ABl. L 42 vom 23.2.1970, S.1

²¹ ABl. L 18 vom 21.1.2002, S.1

²² ABl. L 221 vom 12.8.1974, S.1

²³ ABl. L 186 vom 25.7.1996, S.28.

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) Absatz 1 wird folgender Unterabsatz angefügt:

"Fahrzeuge der Klassen M₂ und M₃ werden nach den Bestimmungen von Anhang I Nummer 2 der Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates* in Unterklassen unterteilt.

* ABl. L 42 vom 13.2.2002, S. 12"

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"2. Diese Richtlinie gilt nicht für Klappsitze im Sinne von Anhang I Nummer 2.7 und für nach hinten gerichtete Sitze."

2. Folgender Artikel 3a wird eingefügt:

"Artikel 3a

1. Ab dem [1. Juli 2004] untersagen die Mitgliedstaaten den Einbau nach der Seite gerichteter Sitze in neue Fahrzeugtypen der Klassen M₁, N₁, M₂ und M₃, Unterklassen III und B.
2. Ab dem [1. Januar 2006] untersagen die Mitgliedstaaten den Einbau nach der Seite gerichteter Sitze in neue Fahrzeuge der Klassen M₁, N₁, M₂ und M₃, Unterklassen III und B.
3. Die Absätze 1 und 2 gelten nicht für Krankenwagen, die in Artikel 8 Absatz 1 erster Spiegelstrich der Richtlinie 70/156/EWG genannten Fahrzeuge und für in Wohnmobile eingebaute Sitze, die ausschließlich zur Benutzung bei stehendem Fahrzeug bestimmt sind."

3. In Anhang IV erhält Nummer 1.1. 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. Sie gelten auch für nach der Seite gerichtete Sitze in Fahrzeugen aller Klassen, ausgenommen die in Nummer 2.5 bezeichneten Fahrzeuge."

Artikel 2
Anwendung

1. Ab dem [1. Januar 2004] dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Sitze, ihre Verankerungen und Kopfstützen beziehen,
 - a) weder die Erteilung der EG-Typgenehmigung oder der Typgenehmigung mit nationaler Geltung für einen Kraftfahrzeugtyp verweigern,
 - b) noch die Zulassung, das Inverkehrbringen oder die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge untersagen,wenn die Sitze, ihre Verankerungen und Kopfstützen den Vorschriften der Richtlinie 74/408/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, entsprechen.
2. Ab dem [1. Juli 2004] dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Sitze, ihre Verankerungen und Kopfstützen beziehen, für neue Fahrzeugtypen
 - a) die EG-Typgenehmigung nicht mehr erteilen und
 - b) die Typgenehmigung mit nationaler Geltung verweigern,wenn die Sitze, ihre Verankerungen und Kopfstützen den Vorschriften der Richtlinie 74/408/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, nicht entsprechen.
3. Ab dem [1. Januar 2006]
 - a) betrachten die Mitgliedstaaten Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG,
 - b) dürfen die Mitgliedstaaten die Zulassung, das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen verweigern,wenn ihre Sitze, Sitzverankerungen und Kopfstützen den Vorschriften der Richtlinie 74/408/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, nicht entsprechen, sofern nicht Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 70/156/EWG geltend gemacht wird.

Artikel 3
Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis zum [.....*sechs Monate nach ihrer Verabschiedung*] nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.
2. Sie wenden diese Vorschriften ab dem [.....*sechs Monate nach Verabschiedung dieser Richtlinie*] an.
3. Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei ihrer 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 in dem von dieser Richtlinie geregelten Bereich erlassen.

Artikel 4
Inkrafttreten

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

Artikel 5
Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident