

**Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета относно допълнително монтиране на огледала за обратно виждане на тежкотоварни автомобили, регистрирани в Общността“**

COM(2006) 570 final — 2006/0183 (COD)

(2007/C 161/05)

На 10 ноември 2006 г., Съветът реши, в съответствие с член 71, параграф 1в) от Договора за създаване на Европейската общност, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно предложението горе-поставено.

Специализираната секция „Единен пазар, производство и потребление“, натоварена с подготовката на работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 7 февруари 2007 г. Докладчик: г-н RANOCCHIARI.

На 434-та си пленарна сесия, проведена на 14 и 15 март 2007 г. (заседание от 14 март 2007 г.), Европейският икономически и социален комитет прие следното становище със 139 гласа „за“ и 6 гласа „въздържал се“:

## 1. Заключение и препоръки

1.1 ЕИСК споделя ангажимента на Европейската комисия за постигане на все по-голяма безопасност на движението по пътищата и напълно подкрепя разглежданото предложение, което с право се вписва в предприетите инициативи за постигането на тази цел.

1.2 Комитетът приветства факта, че преди да представи своето предложение, Комисията е направила оценка на разходите/приходите и много точен анализ на въздействието, което е дало възможност за структуриране на предложението по прагматичен начин, предвид всички аспекти на проблема и давайки необходимия приоритет на защитата на най-уязвимите участници в движението.

1.3 ЕИСК счита обаче, че следва да се отбележат някои проблематични аспекти в предложението така, както е формулирано, като предлага допълнения и уточнения, които би трябвало да дадат възможност за по-лесното и по-правилното му прилагане, графика, сертифицирането и наблюдението на прилагането му.

1.4 ЕИСК би желал Комисията действително да отчете неговите предложения относно необходимостта от ефективно равно третиране, за да се избегнат нарушения на конкуренцията между държавите-членки, както и предвид важността да се дадат на държавите-членки по-подробни указания относно системите за сертифициране, които да могат да бъдат лесно използвани от компетентните национални власти в конкретен случай.

1.5 ЕИСК горещо препоръчва на Съвета и на Европейския парламент предложението в най-скоро време да бъде въведено, така че да обхване по-голямата част от автомобилния парк, за да може да се запази живота на колкото се може повече хора.

## 2. Мотиви и законодателна рамка на предложението на Комисията

2.1 Безопасността на движението по пътищата винаги е била един от безспорните приоритети на институциите на Общността.

Важен момент в подновяването на ангажимента в тази връзка е, разбира се, публикуването на Бялата книга за европейската транспортна <sup>(1)</sup> политика, една от целите на която беше до 2010 г. да се намали наполовина броя на жертвите по пътищата.

2.2 Няколко последователно подети инициативи, като „Европейска програма за действие за безопасно движение по пътищата“, инициативата „e-safety“ и много други, експериментираха интегриран подход по този въпрос, привличайки промишлеността, публичните власти и представителните сдружения на участниците в движението, преодолявайки по този начин съществуващите в миналото пречки, между другото в името на принципа на субсидиарността <sup>(2)</sup>, с провеждането на практически и принудителни дейности на европейско ниво.

2.3 Беше постигнат голям напредък: достатъчно е да споменем факта, че през последните 30 години интензивността на движението се увеличи три пъти, а броят на жертвите по пътищата намалел наполовина. Все пак, този факт не следва да успокоява нашата съвест, тъй като Европа все още плаща твърде висока цена за непрекъснатото увеличаване на мобилността, с около 40 000 смъртни случаи годишно и тъжната прогноза, че има опасност приетото предизвикателство от Бялата книга от 2001 г. да не бъде преодоляно.

2.4 ЕИСК признава, че решителен напредък по отношение на пътната безопасност може да бъде постигнат, само ако се подобрят едновременно трите „стълба“, които я изграждат, а именно автомобилната промишленост, инфраструктурата и поведението на потребителите. Все пак той подкрепя всяка инициатива, която макар и да се отнася само до един от тези „стълбове“, е в състояние да ни приближи към амбициозната цел от 2001 г.

2.5 Впрочем в тази връзка, от своя страна ЕИСК подкрепи <sup>(3)</sup> приемането на директива 2003/97/ЕО <sup>(4)</sup>, в която се предлагаше, отново с цел безопасност на движението по пътищата, хармонизирано решение на европейско ниво, за да се намалят опасностите, произтичащи от недостатъчна странична видимост за водачите на тежкотоварни автомобили.

<sup>(1)</sup> „Европейска транспортна политика до 2010 г.: време за вземане на решение“ (COM(2001) 370 final).

<sup>(2)</sup> COM(2003) 311 final.

<sup>(3)</sup> CESE 512/2002 — ОВ С 149 от 21.6.2002 г.

<sup>(4)</sup> ... относно типовото одобряване на устройствата за непряко виждане и на превозните средства, оборудвани с тези устройства, изменяща ... — ОВ L 25 от 29.1.2004 г.

2.6 В действителност целта на директива 2003/97/ЕО беше да се намалят рисковете от произшествия, които се дължат на факта, че тежкотоварните автомобили имат нулева видимост от страната на пътника, като с нея от 2006-2007 г. се изисква задължително наличието на набор от по-ефективни огледала за обратно виждане.

2.7 Всъщност много пътнотранспортни произшествия стават поради това, че водачите на извънгабаритни превозни средства не забелязват, именно поради липсата на видимост присъствието на други участници в движението в непосредствена близост до своето превозно средство.

2.8 Тази опасност възниква по-специално на обикновените или на кръговите кръстовища, когато водачът, сменяйки посоката на движение се оказва в страничен ъгъл с нулева видимост от страната на пътника, което не му позволява да вижда участниците в движението, които се намират в непосредствена близост до превозното средство, като например пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти, които са и най-уязвими.

2.9 Смята се, че около 400 смъртни случая годишно, стават при по-горе описаните обстоятелства, което в достатъчна степен обяснява защо ЕИСК, а и не само той, своевременно и безусловно подкрепи приемането на директива 2003/97/ЕО, която отмени и замени първата директива относно типовото одобрение на устройствата за непряко виждане (71/127/ЕИО) и последващите ѝ изменения. Отменената директива определяше изисквания относно изработването на огледала за обратно виждане и тяхното монтиране, без обаче да промени националните разпоредби в тази област. Едва с директива 2003/97/ЕО монтирането на специална система от огледала за обратно виждане или други устройства за непряко виждане, които преди това бяха незадължителни, бе направено задължително за цялата територия на ЕС.

2.10 Колкото до вида на тежкотоварните автомобили, директива 2003/97/ЕО се отнасяше за автомобили, предназначени за превоз на стоки от категория N2 с тегло по-голямо <sup>(5)</sup> от 7,5 т и N3: тя обаче бе вече изменена с директива 2005/27/ЕО <sup>(6)</sup>, която налага, при някои условия, задължението да се монтират огледала за обратно виждане от клас IV и клас V <sup>(7)</sup> на автомобилите с тегло по-голямо от 3,5 т, а не 7,5 т както преди това.

2.11 Разпоредбите на директива 2003/97/ЕО се прилагат за одобрените превозни средства (нови видове) от 26 януари 2006 г., а за новорегистрираните (нови превозни средства) от 26 януари 2007 г. Това означава, че превозните средства, които вече участват в движението и представляват по-голямата част от парка, няма да се подчиняват на тези разпоредби.

2.12 В Европейския съюз има много повече от пет милиона тежкотоварни автомобили (>= 3,5 т). Предвид експлоатационната годност на тези превозни средства (16 години) и ниския процент на обновяване на парка (300 000 регистрации годишно), считайки за начало на фазата на обновяване 2007 г.,

<sup>(5)</sup> N2: максимално тегло върху пътната повърхност > 3,5 т и <= 12 т; N3: максимално тегло върху пътната повърхност > 12 т.

<sup>(6)</sup> ОВ L 81 от 30.5.2005 г.

<sup>(7)</sup> Клас I: вътрешни огледала за обратно виждане; класове II и III: главни външни огледала за обратно виждане; клас IV: външни широкоъгълни огледала; клас V: външни огледала с близко поле на видимост; клас VI: предни огледала.

паркът би могъл да бъде напълно обновен с нови огледала за обратно виждане едва през 2023 г.

2.13 Предложението на Комисията, което ЕИСК следва да разгледа, цели да намери решения, за да направи безопасни също така и автомобилите, които вече са в движение.

### 3. Съдържание на предложението

3.1 Съвсем накратко, с предложението на Комисията, което се представя като временна мярка, Комисията изисква разпоредбите на директива 2003/97/ЕО относно новите отгледала за обратно виждане от клас IV и клас V (с видимост от страната на пътника) да се прилагат и за автомобилите от категории N2 и N3, които са вече в движение със следните изключения:

— превозни средства, регистрирани повече преди от 10 години от датата на приемане на директивата от националните законодателства (приблизително 1998 г.);

— автомобили, на които е невъзможно да се монтират огледала за обратно виждане от клас IV и клас V, които отговарят на следните условия:

а) нито една част на огледалата за обратно виждане не е разположена на по-малко от 2 метра ( $\pm$  10 см) от пътната повърхност, когато автомобилът е с товар, съответстващ на максималното технически допустимо тегло;

б) огледалата за обратно виждане се виждат изцяло от мястото на водача;

— за превозни средства, за които вече са спазени националните мерки, налагащи монтирането на други устройства за <sup>(8)</sup> непряко виждане, покриващи най-малко 95 % от цялото зрително поле върху пътната повърхност, осигурено от огледалата за обратно виждане, визирани в директива 2003/97/ЕО.

3.2 Държавите-членки са длъжни да прилагат директивата и следователно да наложат монтиране на нови огледала за обратно виждане в срок от 12 месеца от влизането ѝ в сила, с някои възможни дерогации:

— счита се, че директивата се спазва, ако превозните средства са оборудвани с отгледала за обратно виждане, чието комбиниране покрива най-малко 99 % от цялото зрително поле върху пътната повърхност, осигурявано от огледалата за обратно виждане от клас IV и клас V, визирани в директива 2003/97/ЕО;

— държавите-членки ще могат да предвидят за превозните средства, регистрирани от 4 до 7 години преди влизането в сила на директивата, допълнителен срок от една година, за да могат да бъдат пригодени към това, и за превозните средства, регистрирани от 7 до 10 години преди влизане в сила на директивата — допълнителен срок от две години.

<sup>(8)</sup> Така наречените „бащи-основатели“: Белгия, Дания и Нидерландия. Към тях се присъедини Германия, където едно доброволно споразумение между правителството и производителите на камиони дава възможност да се постигнат същите резултати като при „бащите-основатели“ за превозните средства, произведени след 2000 г.

3.3 За превозните средства, при които е технически невъзможно да се монтират предвидените огледала за обратно виждане, в крайна сметка могат да бъдат използвани други устройства за непряко виждане (камери или други електронни системи), стига тези устройства да гарантират посочената по-горе зрителна ефективност от 99 %. В тези случаи превозните средства ще трябва да бъдат одобрени индивидуално от компетентните власти на държавите-членки.

3.4 На държавите-членки е дадена възможност да разширят приложението на директивата също така и за превозните средства на повече от 10 години.

#### 4. Общи бележки

4.1 Необходимо е да се подчертае, че предложението има смисъл, само ако се прилага в достатъчно бързи срокове, за да окаже значително влияние върху автомобилите в движение. В действителност, според преценките на Комисията прогресивното увеличаване на автомобилите, снабдени с новите огледала за обратно виждане, би дало възможност да се запази живота на поне още 1 200 човешки живота.

4.2 Все пак в оценката на въздействието, което съпровожда предложението<sup>(9)</sup>, Комисията признава, че незабавното и строго прилагане на новите устройства би предизвикало множество технически проблеми, което ще доведе до негативни, включително икономически последици за операторите от сектора и до възможни нарушения на пазара.

4.3 Комисията предвижда, че за повече от половината от автомобилния парк подмяната на огледалата за обратно виждане може да бъде лесно извършено на ограничена цена, тоест — EUR 150<sup>(10)</sup>. За останалата част от парка, решенията варират от леко коригиране към снижаване на изискванията по отношение на видимостта (> 99 %) до много сложни решения за по-старите автомобили, които в някои случаи биха изисквали промени в структурата на кабината, водещи до разходи от няколко хиляди евро, без да се предлага сигурност по отношение на резултата.

4.4 Във връзка с тези променливи и с комплексните или (за някои модели/версии) неразрешими на пръв поглед случаи, Комисията приканва националните контролни власти да проявят гъвкавост, приемайки решения по изключение и при разумни разходи<sup>(11)</sup>.

4.5 Разбирайки причините за тази липса на точност, наложена от множеството технически проблеми, които следва да се решат, ЕИСК все пак счита, че така, както е формулирано, предложението може да породи големи различия в тълкуванията, които ще имат негативни последици за европейския пазар на превоз на стоки.

4.6 ЕИСК изразява загриженост най-вече по отношение на два аспекта в предложението в сегашния му вид: риск от неравнопоставеност между операторите от транспортния сектор за превоз на стоки и произтичащото от това нарушаване на конкуренцията, както и липсата на нова проста, еднаква и надеждна система за одобрение и контрол на новите разпоредби.

4.6.1 Що се отнася до първия аспект, изглежда неподходящо да се изисква новите огледала за обратно виждане да притежават 99 % процента на покритие и в същото време да се разрешава на държавите-членки, които вече са приели разпоредби по този въпрос, граница от 95 %. Според ЕИСК би било по-справедливо и по-просто за осъществяването на контрол да се определи еднакъв процент на видимостта, валиден за целия ЕС.

4.6.2 Пак във връзка с равното третиране, представената възможност на държавите-членки самостоятелно да забавят прилагането на новите мерки за по-старите автомобили<sup>(12)</sup> може да доведе до нарушаване на конкуренцията между автомобилите, които участват в международния трафик. Затова ЕИСК препоръчва графикът за осъществяване на предвидените мерки да бъде единен за всички държави-членки.

4.6.2.1 В това отношение, предвид високия брой на автомобилите и сложността на сертифицирането, ЕИСК счита, че е необходим, но също така и достатъчен двугодишен период за адаптиране след транспонирането на директивата. В тази връзка общите насоки на последния Съвет по въпросите на транспорта<sup>(13)</sup> като че ли са в съгласие с тук предложеното решение. От друга страна, същият Съвет изглежда склонен да приложи директивата за автомобилите, регистрирани не от 1998 г., а от 1 януари 2000 г., като по този начин изключва приблизително 15 % от парка.

4.6.3 По мнение на ЕИСК вторият повдигнат проблем, а именно сертифицирането и контролът на новите предписания, изглежда още по-сложен. В действителност съществува съмнение относно факта, че измерването и одобряването на полето на видимост могат да бъдат осъществявани ефективно върху всеки автомобил в рамките на периодичния преглед. Определянето на полето на видимост всъщност е една много отговорна операция, която предполага серия от параметри и различни и сложни наблюдения.

4.6.3.1 Обикновено маркировката за одобрение, както в случая с директива 2003/97/ЕО, цитирана няколко пъти, се отнася за одобрението на едно цяло (огледало за обратно виждане, рамо, кабина, седалка и разстояние на огледалото от пътната повърхност), което не зависи единствено от огледалото за обратно виждане, но също и от модела на автомобила, на който е монтирано. Тези изпитания са извършени върху един прототип, чието одобрение включва и гарантира одобрението на цялото следващо серийно производство. Следователно огледалата за обратно виждане се одобряват като съвкупност от елементи с маркировка за одобрение, положена върху неотделима част на огледалото, което, на свой ред, в случай на подмяна на отразяващото огледало, не трябва да бъде задължително подменяно. Така би се оказало, че превозните средства, които вече са в движение и са били одобрени въз основа на старата директива 71/127/ЕИО, в случай на подмяна само на отразяващото огледало, притежават маркировка за одобрение, която се отнася до отменена директива.

<sup>(9)</sup> SEC(2006) 1238 и SEC(2006) 1239.

<sup>(10)</sup> Реалистична сума за замяна само на отразяващото огледало, но която се увеличава значително ако се монтира система от огледала.

<sup>(11)</sup> Оценка на въздействието, версия на италиански език, стр. 5.

<sup>(12)</sup> Виж параграф 3.2.

<sup>(13)</sup> TTE Council (Съвет по въпросите на транспорта, телекомуникациите и енергетиката от 12.12.2006 г.).

4.6.3.2 Следователно, ако не се предвижда някаква гаранция за съответствие (знак, сертификат и т.н.) има опасност да се окаже необходимо да се инспектират всички автомобили, подлагайки ги на предвидените от директива 2003/97/ЕО тестове, като че ли е трябвало да се одобри още веднъж полето на видимост, по аналогия с предвидените мерки в случаи, когато за да се получи определено поле на видимост, трябва да се използват електронни инструменти. Лесно можем да си представим последиците, които това би предизвикало върху натовареността на работа на сертифициращите и контролните органи, като се има предвид, че става дума за милиони превозни средства.

4.6.3.3 С посоченото от Европейската комисия и от Съвета решение сертифицирането за съответствие се възлага на годишните технически прегледи (*road worthiness test*), установени от директива 96/96/ЕО от 20 декември 1996 г. за автомобилите с тегло по-голямо от 3,5 т.

4.6.3.4 Що се отнася до огледалата за обратно виждане тези прегледи се ограничават до установяване на наличието им на необходимите места, на тяхната цялост и сигурността на закрепването им. Следователно малко вероятно е те да бъдат в състояние да удостоверят, че общият резултат от видимостта, както е припомнено по-горе, достига необходимите проценти.

4.6.3.5 Решението, което ЕИСК си позволява да предложи и което изглежда по-практично и по-надеждно по отношение на резултатите, е да се предвиди декларация за съответствие, издавана от монтиращия новите огледала за обратно виждане. Може да става дума за документ, подписан от ръководителя на предприятието, който, освен всички данни на автомобила, би могъл да посочи също така и данните, свързани с огледалата за обратно виждане или с отразяващите огледала, които са били подменени. Тази декларация може да се съхранява в автомобила и да се представя или при случай на годишен преглед, или при пътен контрол. Освен това, тъй като се отнася за документ, привличащ изключително цифрови кодове, не би трябвало да има особени проблеми при превода на езиците на Общността.

## 5. Специфични бележки

5.1 В доклада, който въвежда предложението, се припомня, че директива 2003/97/ЕО бе изменена от директива

2005/27/ЕО, която разширява задължението да се монтират огледала за обратно виждане от клас IV и клас V на автомобили от категория N2 с тегло по-голямо от 3,5 т вместо 7,5 т както преди.

5.1.1 Тази формулировка обаче е попвеждаща, тъй като може да се тълкува като разпоредба, приложима за всички автомобили от категория N2 с тегло по-ниско от 7,5 т. В действителност директива 2005/27/ЕО предвижда задължение само за автомобили от категория N2 с кабина, подобна на тази на автомобил от категория N3, на която може да бъде монтирано огледало за обратно виждане от клас V на два метра от пътната повърхност. Само в такъв случай може да се поиска монтиране на две нови огледала за обратно виждане.

5.1.2 Затова, за по-голяма яснота, ЕИСК предлага да се преразгледа член 2 точка б) на предложението, като се добави специфично освобождаване за автомобилите от категория N2 с тегло, което не надвишава 7,5 т и върху които е невъзможно да се монтира огледало за обратно виждане от клас V, както е предвидено в директива 2005/27/ЕО.

5.2 В съображение 8 е предвидено освобождаване за „автомобили, чиято оставаща експлоатационна годност е кратка“, което очевидно се отнася за автомобилите в движение от много години, и чиято оставаща експлоатационна годност следователно е ограничена. Предвид факта, че средната експлоатационна годност на автомобилния парк не е еднаква в различните държави-членки, би било уместно Комисията да изясни това понятие количествено.

5.3 Много автомобили в движение са снабдени с незадължително външно широкоъгълно огледало за обратно виждане (клас IV) от страната на водача. Предвид задължението да се монтира ново широкоъгълно огледало за обратно виждане от страната на пътника, би било уместно също така да се подмени първото. В действителност, водачът, който трябва вече да наблюдава серия от огледала, би могъл да изпита някои трудности при оценка на обстановката, ако разполага с две широкоъгълни огледала за обратно виждане с различен радиус на кривината.

Брюксел, 14 март 2007 г.

Председател

на Европейския икономически и социален комитет

Dimitris DIMITRIADIS