

**Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om typegodkendelse af spejle og supplerende systemer til indirekte udsyn og af køretøjer udstyret med disse anordninger samt om ændring af direktiv 70/156/EØF«**

(KOM(2001) 811 endelig — 2001/0317 (COD))

(2002/C 149/02)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 21. marts 2002 under henvisning til EF-traktatens artikel 95 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til Sektionen for Det Indre Marked, Produktion og Forbrug, som udpegede Sergio Colombo til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 8. april 2002.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 390. plenarforsamling den 24.-25. april 2002, mødet den 24. april, følgende udtalelse med 94 stemmer for, ingen imod og 2 hverken for eller imod.

## 1. Resumé af Kommissionens forslag

1.1. Formålet med direktivforslaget er at indføre harmoniserede krav til spejle og supplerende systemer til indirekte udsyn for motorkøretøjer i klasse M (køretøjer til personbefordring) og N (køretøjer til godsbefordring).

1.2. Forslaget ændrer og erstatter direktiv 71/127/EØF<sup>(1)</sup> af 1. marts 1971, der blev vedtaget som et af særdirektiverne under EF-typegodkendelsesproceduren, der blev fastlagt i Rådets direktiv 70/156/EØF<sup>(2)</sup> om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil.

1.3. Retsgrundlaget for forslaget er EF-traktatens artikel 95. En del af strukturen i det oprindelige direktiv 71/127/EØF er bevaret, men indholdet er væsentligt ændret.

1.4. Hensigten med direktivforslaget er at reducere den risiko, der er forbundet med et utilstrækkeligt udsyn til siden og bag køretøjet, ved at øge førerens synsfelt gennem fornyelse af visse komponenter og indførelse af ny teknologi. Målet er at øge sikkerheden for trafikanterne.

1.5. Det vigtigste nye er, at typegodkendelsessystemet, som under direktiv 71/127/EØF byggede på frivillighed, nu bliver obligatorisk for alle lette og tunge køretøjer, der er omfattet af denne ændring.

## 2. Forslagets formål

2.1. Det er tydeligvis målet at harmonisere de enkelte medlemsstaters løsninger og indføre fælles krav for hele Den Europæiske Union. Det foreslås derfor, at direktiv 71/127/EØF ophæves 2 år efter nærværende direktivs ikrafttræden.

2.2. Ud over at direktivet nu gøres obligatorisk, er de vigtigste ændringer, at der skal monteres ekstra spejle, og at visse krav til spejlene ændres for at øge det indirekte synsfelt. Desuden vil visse spejle kunne erstattes af systemer med kamera og monitor.

## 3. Generelle bemærkninger

3.1. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg har i sin vurdering af Kommissionens forslag taget som udgangspunkt, at hensynet til sikkerheden vejer tungere end eventuelle problemer i forbindelse med gennemførelsen af de nye foranstaltninger.

3.1.1. Udvalget kan generelt tilslutte sig forslaget, da det altid har bakket op om lovgivningsforanstaltninger, der forbedrer sikkerhedsstandarderne for køretøjer og fokuserer specielt på de mest sårbare trafikanter (fodgængere, cyklister, motorcyklister osv.).

3.1.2. Efter udvalgets mening er skiftet fra frivillige aftaler under direktiv 71/127/EØF til det foreliggende, obligatoriske direktiv — trods visse tekniske problemer, som drøftes i de følgende generelle og særlige bemærkninger — en vigtig forudsætning for en gradvis harmonisering af lovkravene til typegodkendelsessystemer.

<sup>(1)</sup> EFT L 68 af 1.3.1971.

<sup>(2)</sup> EFT L 42 af 23.2.1970.

3.1.3. Fuld gennemførelse af forslaget vil indebære, at der indføres obligatoriske krav og kvalitetsstandarder for systemer til indirekte udsyn for motorkøretøjer i klasse M og N. Dette vil foregribe det rammedirektiv for hele feltet af køretøjer til godsbeholdning, som er under behandling i Kommissionen i øjeblikket med henblik på at løse det aktuelle problem, hvor medlemsstaterne udøver deres ret til at fastholde deres egne standarder.

3.1.4. Udvalget beklager, at direktivforslaget ikke indeholder en økonomisk vurdering. Man overser således helt kravet om en effektanalyse af anvendelsen af supplerende spejle.

#### 4. Særlige bemærkninger

##### 4.1. Frister for gennemførelse

4.1.1. Af de ovenfor anførte grunde mener udvalget, at de planlagte frister for direktivets gennemførelse måske er for korte i forhold til de tekniske vanskeligheder, som afhænger af, hvor komplekse anordninger der skal påmonteres.

4.1.2. Mere specifikt forekommer tidsfristerne i artikel 2, stk. 1 og 2, at være passende, mens fristen i stk. 3 for gennemførelse af direktivet i forbindelse med nyregistrering (første registrering) kan vise sig at være for kort.

#### 5. Bilag II — Asfæriske spejle

5.1. Ifølge bilag II (punkt 3.1 og 3.3.3) bliver det obligatorisk at forsyne køretøjer i klasse M1 og N1 med et supplerende asfærisk spejl både i førersiden og passagersiden for at eliminere den såkaldte »døde vinkel«.

5.2. Udvalget er klar over, at der kan være tekniske problemer forbundet med elimineringen af denne uheldige faktor, f.eks. et fordrejet billede, men ser positivt på udbredelsen af sådanne anordninger, der øger sikkerheden.

5.3. Udvalget mener, at vanskeligheden ved at anvende asfæriske spejle i høj grad hænger sammen med, at brugeren skal vænne sig til dem. På den anden side vil den obligatoriske og generaliserede harmonisering af disse anordninger lette denne tilvænnning.

5.4. Udvalget udtrykker ønske om, at køretøjer, der ikke er underlagt EU-lovgivning, men som cirkulerer i EU's område, også bliver udstyret med de sikkerhedsanordninger, direktivet foreskriver.

#### 6. Bilag III — Anvendelsesområde for køretøjer i klasse M1

6.1. Ifølge bilag III, punkt 5.3, skal de nye synsfelter for udvendige førerspejle (hovedspejle) for klasse III være således, at føreren både fra spejlet i førersiden og fra spejlet i passagersiden kan se vejen i en bredde af 4 meter fra sine synsudgangspunkter.

6.2. Selv om spejlens størrelse skal øges for at opnå dette synsfelt, og det kan få en vis negativ indflydelse på køretøjets aerodynamik, foretrækker udvalget, at disse anordninger indføres, da de efter dets mening er en vigtig medvirkende faktor til at øge sikkerheden for de mest sårbare trafikanter.

#### 7. Konklusion

7.1. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg støtter og bifalder de generelle linjer i Kommissionens direktivforslag med forbehold af de fremsatte bemærkninger. Udvalget håber desuden, at det planlagte rammedirektiv om EU-typegodkendelse af køretøjer til godsbeholdning snart bliver til virkelighed, da det er et afgørende element for typegodkendelser på EU-niveau i denne sektor.

Bruxelles, den 24. april 2002.

Göke FRERICHS

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg