



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 5.10.2006
KOM(2006) 570 endelig

2006/0183 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om eftermontering af spejle på tunge lastvogne, som er indregistreret i Fællesskabet

{SEK(2006) 1238}
{SEK(2006) 1239}

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1 BAGGRUND FOR FORSLAGET

Begrundelse og formål

Dette direktivforslag sigter mod at forbedre trafikssikkerheden, især for bløde trafikanter som fodgængere, cyklister og motorcyklister. Denne gruppe har en stor risiko for at blive involveret i ulykker med tunge lastvogne, som har en død vinkel i passagersiden. Der er allerede vedtaget lovgivning, som gør anvendelsen af forbedrede spejle på nye tunge lastvogne obligatorisk fra 2006/2007. Imidlertid vil de eksisterende lastvogne fortsat være i brug uden nogen forbedring af det indirekte udsyn. Kommissionen foreslår, at kravet vedrørende det indirekte synsfelt langs køretøjets side, som for tiden kun finder anvendelse på nye køretøjer, udvides til at omfatte den eksisterende vognpark af tunge lastvogne.

Generel baggrund

En række ulykker indtræffer, fordi førere af større køretøjer ikke er klar over, at andre trafikanter befinder sig meget tæt på eller ved siden af deres køretøj. Disse ulykker sker ofte i forbindelse med svingning i vejkryds eller rundkørsler, når føreren ikke opdager andre trafikanter, der befinder sig i de døde vinkler, som findes umiddelbart rundt om køretøjet. Det anslås, at ca. 400 personer i Europa hvert år mister livet i sådanne ulykker. Derfor vedtog Europa-Parlamentet og Rådet direktiv 2003/97/EF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om typegodkendelse af anordninger til indirekte udsyn og af køretøjer udstyret med disse anordninger, om ændring af direktiv 70/156/EØF og om ophævelse af direktiv 71/127/EØF. I henhold til nævnte direktiv kan nye køretøjstyper henholdsvis nye køretøjer fra 2006 og 2007 kun godkendes af medlemsstaternes myndigheder, hvis de er udstyret med et sæt spejle og andre indirekte udsynssystemer, der opfylder visse krav med henblik på reducere af den døde vinkel.

Flere medlemsstater mente, at en forpligtelse, der kun omfattede nye køretøjer og nye køretøjstyper, men ikke de eksisterende køretøjer, ikke var vidtrækkende nok. Derfor gennemførte tre medlemsstater - Nederlandene, Belgien og Danmark - nationale ordninger (lovgivning, afgiftsnedslag eller andre økonomiske incitamenter) for eftermontering på visse køretøjsklasser, der udgør en særlig fare i denne forbindelse, dvs. tunge lastvogne. Derudover opfordrede disse medlemsstater Kommissionen til at iværksætte relevant lovgivning på EU-plan. Dette blev også hilst velkommen af en række andre medlemsstater.

Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører

Den europæiske lovgivning om typegodkendelse af systemer til indirekte udsyn går tilbage til 1971. Det første direktiv 71/127/EØF er løbene blevet ændret ved en række direktiver om tilføjelse af flere og mere avancerede spejle og om udvidelse af anvendelsesområdet til at omfatte andre køretøjsklasser. Direktivet fastsatte kravene til førerspejlenes udformning og til deres montering på køretøjer. Direktivet berørte imidlertid ikke de nationale krav. Først i 2003 blev særlige spejle eller andre systemer til indirekte udsyn obligatoriske i henhold til direktiv 2003/97/EF, som ophævede direktiv 71/127/EØF.

Direktiv 2003/97/EF er blevet ændret ved Kommissionens direktiv 2005/27/EF for at udvide det generelle krav om montering af spejle af klasse IV og klasse V til at omfatte køretøjer med en vægt på over 3,5 tons mod tidligere 7,5 tons.

Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål

I Europa-Kommissionens hvidbog med titlen "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg" opstilledes målet om en halvering af antallet af trafikdrab inden 2010. I Kommissionens tredje handlingsprogram for trafiksikkerhed forpligtede Kommissionen sig til at undersøge spørgsmålet om eftermontering af anordninger til indirekte udsyn på allerede ibrugtagne tunge køretøjer for at mindske køretøjernes døde vinkler.

I december 2005 vedtog CARS 21-ekspertgruppen en tiårsplan for opnåelse af en konkurrencedygtig EU-bilindustri. Med hensyn til trafiksikkerhed anbefalede gruppen en integreret tilgang, som foruden trafikanten skulle omfatte køretøjsteknologi og infrastruktur. Denne integrerede tilgang indbefattede også obligatorisk indførelse af nye sikkerhedsanordninger, herunder forbedring af de døde vinkler i tunge lastvogne.

2 HØRING AF DE BERØRTE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

Høring af de berørte parter

Høringsmetoder, de adspurgte hovedsektorer og respondenternes generelle profil

I 2004 hørte kontrahenten bag en cost-benefitundersøgelse de berørte parter. Deres kommentarer indgår i undersøgelsesrapporten.

I 2006 blev der iværksat en offentlig internethøring. De fleste af respondenterne i høringen var allerede blevet kontaktet i forbindelse med undersøgelsen.

- 10 svar kom fra fabrikanter af køretøjsudstyr som spejle eller andre anordninger til forbedring af det indirekte udsyn
- 8 kom fra trafiksikkerhedsorganer, herunder et medlem af Europa-Parlamentet
- 6 fra nationale og internationale fragtmandsforeninger (DK, NL, BE, ES, UK, IRU)
- 7 fra nationale eller regionale regeringer (CY, DE, EL, NL, FI, NO og den tyske delstat Baden-Württemberg)
- 2 fra fabrikanter og fabrikantforeninger (ACEA og en fabrikant, som modificerer Volvo-lastvogne)
- 3 brugersammenslutninger (FEMA/motorcyklister, FIVA/veterankøretøjer og ECF/cyklister).

Summarisk gennemgang af høringssvarene og af, hvordan der er taget hensyn til disse

Respondenterne anerkendte i hovedreglen fordelene ved eftermontering af anordninger, der øger det indirekte synsfelt. De afveg imidlertid med hensyn til et sådant initiativs tilgang og omfang. Nogle af de berørte parter foretrak frivillig eftermontering, et mindre synsfelt eller flere forskellige muligheder til opnåelse af dette synsfelt. Andre ønskede, at samtlige

direktivets krav til nye køretøjer også skulle finde anvendelse på flere køretøjstyper eller på ældre køretøjer.

Kommissionen har nøje overvejet disse kommentarer. Et helt frivilligt initiativ garanterer ikke de forventede resultater. Desuden ønsker Kommissionen en enkel og ligetil løsning, som minimerer omkostningerne og maksimerer fordelene. De løsninger, som mange respondenter foreslår, ville muligvis gavne de berørte parter, men på bekostning af forslagets overordnede effektivitet. Endelig hæftede Kommissionen sig særligt ved, at alle kommentarer fra de bløde trafikanter - initiativets målgruppe - var særdeles positive. Yderligere oplysninger om resultaterne af høringen af de berørte parter findes i den konsekvensanalyse, som ledsager dette forslag.

Der blev foretaget en offentlig høring på internettet fra den 12.4.2006 til den 24.5.2006.

Kommissionen modtog 36 svar. Resultaterne kan ses på:

http://ec.europa.eu/transport/road/roadsafety/index_en.htm

Ekspertbistand

Relevante videnskabelige områder/eksperter

Markedsundersøgelse, cost-benefitanalyse

Anvendte metoder

Undersøgelseskontrakt

Væsentligste organer/eksperter, der er blevet hørt

Nationale regeringer, spejlfabrikanter, køretøjsfabrikanter, trafiksikkerhedsorganer

Sammendrag af rådgivning, der er modtaget og anvendt

Høringen af de berørte parter afslørede ikke nogen potentielt alvorlige risici ved forslaget med uoprettelige konsekvenser.

Vognmændene anbefalede, at forslaget skulle ledsages af oplysningskampagner rettet mod både chauffører og bløde trafikanter. Denne anbefaling er nu blevet indarbejdet i direktivet. Det blev desuden angivet, at nogle medlemsstaters vognpark har en højere gennemsnitsalder end andre. Derfor kan medlemsstaterne frit vælge at udvide direktivets anvendelsesområde til køretøjer, der er over 10 år gamle.

Tiltag for at gøre ekspertrådgivningen offentligt tilgængelig

Cost-benefitanalysen blev offentliggjort på EUROPA og kan downloades fra:

http://ec.europa.eu/transport/road/publications/projectfiles/mirrors_en.htm

• Konsekvensanalyse

At vælge ikke at foretage indgreb ville betyde, at man går glip af en mulighed for at redde liv gennem et enkelt og ikke særligt omkostningskrævende initiativ. Eftermonteringsinitiativet giver kun mening, hvis den afsluttes, før hele vognparken af tunge lastvogne er udskiftet med nye vogne, som er forsynet med spejle i overensstemmelse med direktiv 2003/97/EF. Det

anslås, at dette vil være opnået efter 2020. Virkningen ved et direktiv om eftermontering er tidsbegrænset og bliver mindre år for år.

Valgmulighed nr. 2 består i at anvende samtlige krav i direktiv 2003/97/EF med hensyn til synsfeltet langs køretøjets side for alle tunge lastvogne (>3,5 tons). I betragtning af den samlede vognpark kan det antages, at denne foranstaltning har et meget højt cost-benefitforhold. Det må dog forventes, at monteringen af de påkrævede anordninger kan variere afhængig af de forskellige køretøjstyper. For nogle køretøjstyper, især de ældre, kan anvendelsen af samtlige krav i direktiv 2003/97/EF nødvendiggøre omfattende ændringer i kabinekonstruktionen pga. den øgede vindbelastning fra de større spejle. Det kan medføre omfattende omkostninger på op til et par tusinde euro.

Valgmulighed nr. 3 består derfor i at anvende differentierede krav på baggrund af direktiv 2003/97/EF for så vidt angår synsfeltet langs køretøjets side på alle tunge lastvogne. Hos over halvdelen af de tunge lastvogne, som kører på Europas veje, er det muligt at udskifte de gamle spejlglas med nye, som er i overensstemmelse med direktiv 2003/97/EF og dækker det påkrævede indirekte udsyn. Andre 25 % vil kunne udstyres med nye glas, hvis kravene til synsfeltet i forbindelse med eftermontering mindskes en anelse (>99 %). Omkostningerne til eftermontering i sådanne tilfælde udgør normalt under 150 EUR. De fleste af de resterende 20-25 % kan eftermonteres med nye spejle mod en større, men alligevel rimelig udgift. I visse tilfælde (<10 %) er det tilladt at montere yderligere anordninger for som minimum at dække synsfeltet i direktiv 2003/97/EF. Dette kan komme på tale, hvis udskiftning af spejle kræver omfattende ændringer af kabinekonstruktionen, eller hvis der ikke findes et spejl, som kan opfylde kravene.

3 FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

Resumé af forslaget

Formålet med dette direktiv er at forbedre det indirekte synsfelt på eksisterende tunge lastvogne og bidrage til at redde liv i Europa. Eftersom en forbedring af det indirekte synsfelt på eksisterende tunge lastvogne indebærer tekniske ændringer af et allerede godkendt og forskriftsmæssigt system, vil der være særlig fokus på den tekniske gennemførlighed og økonomiske effektivitet ved en evt. eftermonteringsordning.

På nuværende tidspunkt findes der ingen teknisk løsning, som fra jordhøjde kan dække 100 % af området rundt om et køretøj. Dette gælder personbiler og i endnu højere grad tunge lastvogne. Hertil kommer, at selv om spejle er et udmærket middel til at dække de indirekte synsfelter og har været i anvendt stort set lige bilen blev opfundet, er visse områder underlagt fysiske grænser, f.eks. området bag en tung lastvogn.

Den vigtigste indskrænkning består i chaufførens begrænsede evne til at indsamle, opfatte og behandle forskellige oplysninger i farten. Allerede med de nuværende sæt af spejle skal en chauffør i en venstrestyret lastvogn, som foretager et højresving, ud over at orientere sig lige ud og til venstre også kigge i to førerspejl på højre side og et nærzonespejl over den højre dør. I lastvogne bygget efter 2007 vil der desuden være et frontspejl til at dække området lige foran køretøjet ved jordhøjde.

Yderligere elektroniske systemer til dækning af såkaldte døde vinkler, som især på eksisterende køretøjer ville nødvendiggøre omfattende konstruktionsmæssige ændringer og

medføre betydelige omkostninger, vil sandsynligvis ikke komme til at spille nogen stor rolle som eftermonteret udstyr. Hvis sådanne systemer er i overensstemmelse med kravene i direktiv 2003/97/EF, må de imidlertid gerne monteres. Direktivets tekniske tilgang for nye køretøjer, som kan betragtes som "dagens standard", udgør referencerammen for en eventuel eftermonteringsordning.

Ud fra et cost-benefitsynspunkt ville det være uhensigtsmæssigt at anvende alle de krav, som gælder for nye køretøjer, på eksisterende køretøjer. Eftermontering af spejle eller kameraer på lette lastvogne eller busser har et cost-benefitforhold, som i alle tilfælde er langt under 1. For så vidt angår tunge lastvogne er cost-benefitforholdet kun over 1, når det drejer sig om det indirekte synsfelt langs køretøjets side. På baggrund af resultaterne af cost-benefitanalysen overvejes kun scenariet med tunge lastvogne/synsfelt langs siden.

For at få mest muligt ud af den svindende mulighed (fordelen ved foranstaltningen mindskes med tiden) og lade fabrikanterne tilpasse sig til efterspørgslen og give ejere af ældre lastvogne mere fleksibilitet, ville det være hensigtsmæssigt at sikre en progressiv gennemførelse af dette direktiv om eftermontering. Tunge lastvogne indregistreret efter 2004 skal eftermonteres et år efter direktivets ikrafttræden, tunge lastvogne indregistreret efter 2001 to år efter og tunge lastvogne indregistreret efter 1998 senest tre år efter ikrafttrædelsen.

Det gennemgående princip i dette forslag er omkostningseffektivitet. Med hensyn til håndhævelsen af kravene i dette direktiv anmodes medlemsstaterne om at indføre pålidelige, effektive og, i visse tilfælde, fleksible kontrolprocedurer, som sikrer, at alle de køretøjer, der er indregistreret i de enkelte lande, overholder kravene. For størstedelen af køretøjerne er omkostningerne til eftermonteringen overkommelige, og der kan anvendes anordninger, som allerede er tilgængelige på markedet. I visse tilfælde kan eftermonteringen være forbundet med tekniske vanskeligheder. Især i sådanne tilfælde bør medlemsstaterne sørge for fleksibilitet og ad hoc-løsninger, så den tekniske tjeneste kan godkende alternative løsninger.

Visse medlemsstater har allerede taget skridt til på nationalt plan at øge chaufførers indirekte laterale synsfelt i tunge lastvogne ud over de krav, der gælder i EU-lovgivningen. Sådanne tilgange er ikke i fuld overensstemmelse med den tekniske tilgang, som er fastlagt i direktiv 2003/97/EF. Alligevel er det muligt, at resultatet - tilstrækkelig dækning af den døde vinkel - også kan opnås gennem sådanne tilgange. Derfor indeholder direktivet en undtagelse for tunge lastvogne indregistreret i disse lande, dvs. Nederlandene, Danmark og Belgien, som før dette direktivs ikrafttræden blev udstyret med systemer til indirekte udsyn i overensstemmelse med de nationale ordninger. Ikke desto mindre skal alle medlemsstater sikre, at alle tunge lastvogne, som eftermonteres efter direktivets ikrafttræden, forsynes med systemer til indirekte udsyn i overensstemmelse med direktivet.

Endvidere er køretøjer indregistreret mere end 10 år før dette direktivs ikrafttræden undtaget for direktivets bestemmelser. Det er sandsynligt, at omkostningerne til eftermontering på ældre køretøjer vil overstige de forventede fordele, eftersom disse selvfølgelig ville mindskes i den resterende tid inden ophugning af køretøjet.

Retsgrundlag

Forslaget om foranstaltningen bygger på artikel 71 i EF-traktaten.

Subsidiaritetsprincippet

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, for så vidt forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

Målene kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende årsager:

I medfør af direktiv 2003/97/EF skal førerspejle harmoniseres på EU-plan. Eventuelle eftermonteringsinitiativer på medlemsstatsplan vil kun omfatte køretøjer, som er indregistreret i den pågældende medlemsstat. Tunge lastvogne udgør en vigtig del af den europæiske og den internationale trafik. Derfor ville en rent national løsning ikke være tilfredsstillende.

En national forpligtelse om eftermontering vil også kunne betragtes som en handelshindring, især eftersom der findes harmoniseret EU-lovgivning på området. En fælles EU-tilgang til eftermonteringen sikrer lige vilkår på et særdeles konkurrencepræget europæisk marked for vejtransport.

Målene med forslaget kan bedre opfyldes gennem foranstaltninger på EU-plan, af følgende grunde:

En fælles EU-forpligtelse er forbundet med stordriftsfordele. Den forbyder forskellige tekniske løsninger på nationalt plan, som vil kunne skabe problemer, når gamle lastvogne sælges til andre EU-lande, hvor der gælder andre krav.

EU-lovgivningen vil mindske antallet af ulykker forårsaget af døde vinkler hos tunge lastvogne, der er indregistreret i et andet EU-land.

Tunge lastvogne er den køretøjsklasse som oftest indgår i den internationale trafik. Derfor bør de være den første køretøjsklasse, som gøres til genstand for en harmonisering af kravene på EU-plan.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

Proportionalitetsprincippet

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende grunde:

Mens den tekniske tilgang er udførligt beskrevet, rummer direktivet mange muligheder for, at medlemsstaterne kan udarbejde deres egne ordninger til at sikre overholdelse af direktivet.

Den valgte mulighed giver medlemsstaterne stor frihed til at finde de mest omkostningseffektive metoder til gennemførelse af direktivet for så vidt angår håndhævelse og kontrolprocedurer.

Reguleringsmiddel/-form

Foreslået retsakt: direktiv.

Andre reguleringsmidler ville ikke være hensigtsmæssige, af følgende grunde:

Alternativet til en retlig forpligtelse er oplysningskampagner og frivillige aftaler med sektoren. Eftersom eftermonteringsordningen kun er rationel inden for en vis tidshorisont (ca.

4-6 år fra 2007 og frem), forekommer en frivillig aftale med vejtransportsektoren uhensigtsmæssig. Hertil kommer, at vejtransportsektoren formentlig ikke er i stand til at påtage sig en sådan forpligtelse. Oplysningskampagner synes at have en virkning på kort sigt. De bør derfor ledsage indførelsen af spejle.

4 BUDGETMÆSSIGE VIRKNINGER

Forslaget har ingen virkninger for Fællesskabets budget.

5 YDERLIGERE OPLYSNINGER

Simulering, pilotfase og overgangsperiode

Der har været eller vil være en overgangsperiode i forbindelse med forslaget.

Sammenligningstabel

Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de nationale bestemmelser, der sættes i kraft med henblik på gennemførelse af direktivet, og en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om eftermontering af spejle på tunge lastvogne, som er indregistreret i Fællesskabet

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1, litra c),

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,³ og

efter proceduren i traktatens artikel 251⁴

ud fra følgende betragtninger:

- 1) En række ulykker forårsages af førere af tunge lastvogne, der ikke er klar over, at andre trafikanter befinder meget tæt på eller ved siden af deres køretøj. Disse ulykker sker ofte i forbindelse med svingning i vejkryds eller rundkørsler, når føreren ikke opdager andre trafikanter, der befinder sig i de døde vinkler, som findes umiddelbart rundt om køretøjet. Det anslås, at ca. 400 personer årligt omkommer i sådanne ulykker, hvoraf de fleste er bløde trafikanter som cyklister, motorcyklister og fodgængere.
- 2) I Europa-Kommissionens hvidbog fra den 12. september 2001 med titlen "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg"⁵ opstilledes målet om, at antallet af trafikdrab skal halveres inden 2010. I Kommissionens tredje handlingsprogram for trafiksikkerhed⁶ forpligtede Kommissionen sig til at undersøge spørgsmålet om eftermontering af anordninger til indirekte udsyn på allerede ibrugtagne tunge lastvogne for at mindste køretøjernes døde vinkler og således bidrage til nedbringelsen af antallet af trafikdræbte.
- 3) CARS 21-ekspertgruppens 10-årsplan i den endelige rapport "A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century" indeholdt en anbefaling om en

¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

² EUT C [...] af [...], s. [...].

³ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁴ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁵ KOM(2001) 370 endelig.

⁶ KOM(2003) 311 endelig.

integreret tilgang med hensyn til trafikssikkerhed, herunder obligatorisk indførelse af nye sikkerhedsanordninger f.eks. spejle, der reducerer de døde vinkler i tunge lastvogne.

- 4) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/97/EF af 10. november 2003 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om typegodkendelse af anordninger til indirekte udsyn og af køretøjer udstyret med disse anordninger, om ændring af direktiv 70/156/EØF og om ophævelse af direktiv 71/127/EØF har til formål at forbedre det indirekte synsfelt og mindske døde vinkler i nye køretøjer⁷. Det pågældende direktiv har stort potentiale for nedbringelse af antallet af ulykker, men finder kun anvendelse på nyindregistrerede køretøjer.
- 5) Som følge heraf er allerede ibrugtagne køretøjer ikke underlagt kravene i direktiv 2003/97/EF. Det anslås, at disse køretøjer ikke vil være fuldt udskiftet før 2023.
- 6) For at bidrage til at mindske antallet af trafikulykker, som er forårsaget af disse køretøjer, og som omfatter bløde trafikanter, bør det i mellemtiden sikres, at de pågældende køretøjer eftermonteres med anordninger, der forbedrer det indirekte synsfelt.
- 7) Sådanne eksisterende køretøjer bør udstyres med spejle, der reducerer den døde vinkel langs køretøjets side, samtidig med at de opfylder de tekniske krav i direktiv 2003/97/EF. Dette er teknisk muligt for flertallet af de pågældende køretøjer.
- 8) Det vil imidlertid være passende og forholdsmæssigt at fastsætte undtagelser for køretøjer, som har en kort resterende driftslevetid, eller er udstyret med sidespejle, hvis synsfelt kun er marginalt mindre end de synsfelter, som er fastsat i direktiv 2003/97/EF, eller hvorpå det ikke er teknisk muligt at montere spejle, som overholder nævnte direktiv.
- 9) For at give markedet mulighed for at tilpasse sig til en meget stor efterspørgsel inden for en meget kort periode, bør der fastsættes overgangsperioder.
- 10) Tunge lastvogne som er blevet eftermonteret med anordninger til indirekte udsyn før direktiv 2003/97/EF trådte i kraft, og som i store træk dækker det i nævnte direktiv foreskrevne synsfelt, bør undtages for kravene i nærværende retsakt.
- 11) Eftermonteringsordningen bør ledsages af foranstaltninger, der øger kendskabet til de farer, der er forbundet med døde vinkler i tunge lastvogne.
- 12) Målene med denne foranstaltning, nemlig eftermontering af udstyr på eksisterende ibrugtagne køretøjer i Fællesskabet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang og virkninger bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. EF-traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål -

⁷ EUT L 25 af 29.1.2004, s.1. Som ændret ved Kommissionens direktiv 2005/27/EF (EUT L 81 af 30.3.2005, s. 44).

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Dette direktiv fastsætter kravene til montering af systemer til indirekte udsyn på køretøjer i klasse N₂ og N₃, jf. direktiv 70/156/EØF, som er indregistreret i Fællesskabet.

Artikel 2

1. Dette direktiv finder anvendelse på køretøjer i klasse N₂ og N₃, jf. punkt 2 i bilag II til direktiv 70/156/EØF, som ikke er omfattet af direktiv 2003/97/EF⁸.
2. Direktivet gælder ikke for:
 - a) Køretøjer i klasse N₂ og N₃, som er indregistreret mere end 10 år før den i artikel 7 angivne dato.
 - b) Køretøjer i klasse N₂ og N₃, hvorpå det ikke er muligt at montere spejle af klasse IV og V på en sådan måde, at følgende betingelser opfyldes:
 - i) når køretøjet er lastet i overensstemmelse med sin maksimale teknisk tilladte vægt, befinder ingen dele af spejlene sig under 2 m (± 10 cm) fra jorden, uanset indstillingsposition
 - ii) spejlene er fuldt synlige fra førerpladsen.
 - c) Køretøjer i klasse N₂ og N₃, som før direktiv 2003/97/EF trådte i kraft var omfattet af nationale foranstaltninger, som krævede montering af andre former for indirekte udsyn med en dækning på mindst 95 % af det samlede synsfelt ved jordhøjde, som er angivet for spejle af klasse IV og V i nævnte direktiv.

Artikel 3

Med virkning fra den i artikel 7 angivne dato sikrer medlemsstaterne, at alle de køretøjer, som er nævnt i artikel 2, stk. 1, i passagersiden er udstyret med vidvinkelspejle og nærzonespejl, som opfylder kravene til spejle af klasse IV og V i direktiv 2003/97/EF.

Uanset stk. 1 anses kravene i nærværende direktiv for at være opfyldt, hvis køretøjerne er udstyret med spejle, hvis kombinerede synsfelt dækker mindst 99 % af det samlede synsfelt ved jordhøjde, som er angivet for spejle af klasse IV og V i direktiv 2003/97/EF.

Artikel 4

Uanset artikel 3, stk. 1, kan medlemsstaterne fastsætte følgende:

⁸ EFT L 42 af 23.2.1970, s.1. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/40/EF (EUT L 161 af 14.6.2006, s. 12).

- (1) Køretøjer, som er indregistreret 4-7 år før den i artikel 7 angivne dato, skal opfylde kravene i dette direktiv senest 1 år efter denne dato.
- (2) Køretøjer, som er indregistreret 7-10 år før den i artikel 7 angivne dato, skal opfylde kravene i dette direktiv senest 2 år efter denne dato.

Artikel 5

Køretøjer i klasse N₂ og N₃, som grundet manglen på tilgængelige tekniske løsninger ikke kan udstyres med spejle, som er i overensstemmelse med dette direktiv, kan udstyres med andre anordninger til indirekte udsyn, forudsat at sådanne anordninger som minimum dækker samme synsfelt, som er angivet i artikel 3, stk. 2.

Køretøjer, som eftermonteres med udstyr i henhold til stk. 1, godkendes individuelt af de kompetente myndigheder i medlemsstaterne.

Artikel 6

I forbindelse med indførelsen af foranstaltninger i henhold til dette direktiv iværksætter medlemsstaterne oplysningskampagner om, hvilke farer de døde vinkler udgør for trafikanterne.

Artikel 7

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv [inden for et år fra dets ikrafttræden]. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 8

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 9

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand