

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα την «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τον μετεξοπλισμό με κάτοπτρα των ταξινομημένων στην Κοινότητα βαρέων φορτηγών οχημάτων»

COM(2006) 570 τελικό — 2006/0183 (COD)

(2007/C 161/05)

Στις 10 Νοεμβρίου 2006, και σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 71, παράγραφος 1γ) της ΣΕΚ, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα την ανωτέρω πρόταση.

Το ειδικευμένο τμήμα «Ενιαία αγορά, παραγωγή και κατανάλωση» στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, επεξεργάστηκε τη γνωμοδότησή του στις 7 Φεβρουαρίου 2007, με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. RANOCCHIARI.

Κατά την 434η σύνοδο ολομέλειας της 14ης και 15ης Μαρτίου 2007 (συνεδρίαση της 14ης Μαρτίου 2007), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 139 ψήφους υπέρ και 6 αποχές, την ακόλουθη γνωμοδότηση:

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1 Η ΕΟΚΕ, εφόσον συμφωνεί με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή όσον αφορά την αναζήτηση μιας ολοένα και μεγαλύτερης ασφάλειας στην οδική κυκλοφορία, υποστηρίζει πλήρως την υπό εξέταση πρόταση, που εντάσσεται δικαίως στις πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί για την επίτευξη του στόχου αυτού.

1.2 Η ΕΟΚΕ επικροτεί την Επιτροπή η οποία, πριν υποβάλει την πρόταση, προέβη σε προσεκτική ανάλυση κόστους — οφέλους και σε αξιολόγηση του αντίκτυπου: τούτο συνέβαλε ώστε να διαρθρωθεί μια πραγματιστική πρόταση, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις πτυχές του προβλήματος και παρέχοντας τη δέουσα προτεραιότητα στην προστασία των πλέον ευάλωτων χρηστών του δρόμου.

1.3 Ωστόσο η ΕΟΚΕ υποστηρίζει ότι πρέπει να επισημανθούν ορισμένα κρίσιμα σημεία που προκύπτουν από την πρόταση όπως είναι τώρα διατυπωμένη, προτείνοντας προσθήκες και διευκρινίσεις που θα καταστήσουν ορθότερη και πιο ευέλικτη των εφαρμογή της, όσον αφορά τα χρονοδιαγράμματα, την πιστοποίηση και τον έλεγχο της θέσης σε λειτουργία.

1.4 Η ΕΟΚΕ εύχεται η Επιτροπή να λάβει σοβαρά υπόψη της τις συστάσεις της για την ανάγκη μια πραγματικής ομοιομορφίας στη μεταχείριση ώστε να αποφεύγει στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών μελών, όπως επίσης και τις συστάσεις που αφορούν τη σημασία παροχής στα κράτη μέλη περισσότερων ενδείξεων για τα συστήματα πιστοποίησης που να εφαρμόζονται εύκολα από τις αρμόδιες εθνικές αρχές.

1.5 Η ΕΟΚΕ συνιστά θερμά στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο η προτεινόμενη οδηγία να εφαρμοστεί το ταχύτερο δυνατό και να καλύψει το μεγαλύτερο τμήμα των οχημάτων που ήδη κυκλοφορούν ούτως ώστε να σωθούν όσο το δυνατόν περισσότερες ανθρώπινες ζωές.

2. Αιτιολογία και νομοθετικό πλαίσιο της πρότασης της Επιτροπής

2.1 Η οδική ασφάλεια αποτελεί ανέκαθεν πρώτη και απόλυτη προτεραιότητα των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων. Σημαντική στιγμή για την αναζωπύρωση του ενδιαφέροντος γύρω από αυτό το θέμα υπήρξε η δημοσίευση της Λευκής Βίβλου για την πολιτική

μεταφορών ⁽¹⁾, η οποία έδρε μεταξύ των στόχων της τη μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού των θυμάτων από τροχαία ατυχήματα έως το 2010.

2.2 Μετέπειτα πρωτοβουλίες, όπως το *Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Δράσης για την Οδική Ασφάλεια (Road safety action programme)* ⁽²⁾, η πρωτοβουλία «e-safety» και πολλές άλλες, οδήγησαν σε ολοκληρωμένη προσέγγιση του προβλήματος με τη συμμετοχή της βιομηχανίας, των δημόσιων αρχών και των ενώσεων των χρηστών των δρόμων και υπερέβησαν με τον τρόπο αυτό τα όρια που είχαν τεθεί κατά το παρελθόν, ακόμη και στο όνομα της αρχής της επικουρικότητας, για την υλοποίηση συγκεκριμένων και υποχρεωτικών δράσεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

2.3 Έχει σημειωθεί μεγάλη πρόοδος: αρκεί να αναφερθεί ότι κατά τα τελευταία 30 χρόνια, ενώ έχει τριπλασιαστεί η οδική κυκλοφορία, ο αριθμός των θυμάτων από τροχαία ατυχήματα έχει μειωθεί κατά το ήμισυ. Ωστόσο τα στοιχεία αυτά δεν πρέπει με κανένα τρόπο να μας καθησυχάζουν, διότι η Ευρώπη πληρώνει ακόμη πολύ ακριβά τη συνεχή αύξηση της κινητικότητας, με περίπου 40 000 θανάτους το χρόνο και η ενθαρρυντική πρόβλεψη που έδρε η Λευκή Βίβλος το 2001 κινδυνεύει να μην επαληθευτεί.

2.4 Η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει ότι σημαντική πρόοδος από πλευράς οδικής ασφάλειας μπορεί να επιτευχθεί μόνο με την από κοινού βελτίωση των τριών «πυλώνων» που την αποτελούν, δηλαδή αυτοκινητοβιομηχανία, υποδομές και συμπεριφορά των χρηστών. Τούτο δεν σημαίνει ωστόσο ότι δεν πρέπει να ενθαρρύνεται οιαδήποτε πρωτοβουλία, που αν και αναφέρεται σε έναν μόνον από τους τρεις «πυλώνες», αποσκοπεί στην προσέγγιση του φιλόδοξου στόχου του 2001.

2.5 Υπ' αυτό το πρίσμα εξάλλου η ΕΟΚΕ είχε υποστηρίξει ⁽³⁾ τότε την έγκριση της οδηγίας 2003/97/ΕΚ ⁽⁴⁾ με την οποία προτεινόταν, με στόχο πάντα την οδική ασφάλεια, μια ενιαία λύση σε ευρωπαϊκό επίπεδο για τη μείωση των κινδύνων λόγω ελλειπών πλευρικής ορατότητας των οδηγών των βαρέων οχημάτων εμπορευματικών μεταφορών.

⁽¹⁾ Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών (COM(2001) 370 τελικό).

⁽²⁾ COM(2003) 311 τελικό.

⁽³⁾ CESE 512/2002 — ΕΕ C 149 της 21.6.2002.

⁽⁴⁾ «... σχετικά με την έγκριση τύπου των συστημάτων έμμεσης όρασης, καθώς και των οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με τις εν λόγω διατάξεις, με την οποία τροποποιείται ...» — ΕΕ L 25 της 29.1.2004.

2.6 Πράγματι, ο στόχος της οδηγίας 2003/97/ΕΚ ήταν να αντιμετωπιστεί ο κίνδυνος πιθανών ατυχημάτων, επειδή τα βαρέα φορτηγά οχήματα έχουν ένα τυφλό πλευρικό σημείο στην πλευρά του συνοδηγού, με την τοποθέτηση αποτελεσματικότερων κατόπτρων από το 2006-2007.

2.7 Πράγματι, πολλά ατυχήματα συμβαίνουν διότι οι οδηγοί οχημάτων μεγάλων διαστάσεων, ακριβώς λόγω του τυφλού σημείου του οχήματός τους, δεν αντιλαμβάνονται την παρουσία άλλων χρηστών του οδικού δικτύου πολύ κοντά ή δίπλα στο δικό τους όχημα.

2.8 Ειδικότερα, ο κίνδυνος είναι μεγαλύτερος σε διασταυρώσεις και σε κυκλικούς κόμβους όταν ο οδηγός αλλάζοντας κατεύθυνση, λόγω του τυφλού σημείου στην πλευρά του συνοδηγού, δεν βλέπει άλλους χρήστες πολύ κοντά ή δίπλα στο δικό του όχημα, όπως πεζούς, ποδηλάτες και μοτοσυκλετιστές, που είναι και οι πλέον ευάλωτοι.

2.9 Υπολογίζεται ότι περίπου 400 άτομα ετησίως χάνουν τη ζωή τους σε τέτοιες περιστάσεις και τούτο εξηγεί γιατί η ΕΟΚΕ, και όχι μόνον η ΕΟΚΕ, είχε υποστηρίξει ανεπιφύλακτα την έγκριση της οδηγίας 2003/97/ΕΚ που κατήργησε και αντικατέστησε την πρώτη οδηγία για την έγκριση τύπου συσκευών έμμεσης όρασης (71/127/ΕΟΚ) και τις μετέπειτα τροποποιήσεις. Η οδηγία που καταργήθηκε όριζε απαιτήσεις για τον τρόπο τοποθέτησης των κατόπτρων οδήγησης στα οχήματα και για την κατασκευή τους, χωρίς πάντως να θίγει τις εθνικές απαιτήσεις για το θέμα αυτό. Μόνο με την οδηγία 2003/97/ΕΚ η τοποθέτηση συγκεκριμένης σειράς κατόπτρων ή άλλων συσκευών έμμεσης όρασης καθίσταται υποχρεωτική, από εθελοντική που ήταν, σε ολόκληρη την Ευρώπη.

2.10 Όσον αφορά τους τύπους των βαρέων οχημάτων, η οδηγία 2003/97/ΕΚ αφορούσε τα οχήματα εμπορευματικών μεταφορών τύπου N2 άνω των 7,5 τόνων και N3⁽⁵⁾: και αυτή ωστόσο τροποποιήθηκε από την οδηγία 2005/27/ΕΚ⁽⁶⁾ η οποία — υπό ορισμένους όρους — επιβάλλει την υποχρέωση εγκατάστασης κατόπτρων κλάσης IV και V⁽⁷⁾ στα οχήματα βάρους 3,5 τόνων και όχι 7,5 τόνων όπως προηγούμενος.

2.11 Οι προδιαγραφές της οδηγίας 2003/97/ΕΚ εφαρμόζονται στα οχήματα με έγκριση τύπου (νέου τύπου) από τις 26 Ιανουαρίου 2006 και στα οχήματα νέας ταξινόμησης (νέα οχήματα) από τις 26 Ιανουαρίου 2007. Τούτο σημαίνει ότι για τα οχήματα που ήδη κυκλοφορούν, και τα οποία αποτελούν το μεγαλύτερο τμήμα των οχημάτων, δεν θα ισχύουν οι ίδιες προδιαγραφές.

2.12 Η Ευρωπαϊκή Ένωση διαθέτει περισσότερα από πέντε εκατομμύρια βαρέα οχήματα (>= 3,5 t). Δεδομένης της διάρκειας ζωής των οχημάτων αυτών (16 έτη) και του αργού ρυθμού αντικατάστασής τους (300 000 ταξινομήσεις ετησίως), με την έναρξη του *turn over* το 2007, η πλήρης ανανέωση όλων των οχημάτων με τα νέα κάτοπτρα θα ολοκληρωθεί το 2023.

⁽⁵⁾ N2: μέγιστο βάρος στο έδαφος > t 3,5 και <= t 12; N3: μέγιστο βάρος στο έδαφος > t 12.

⁽⁶⁾ EE L 81 της 30.5.2005.

⁽⁷⁾ Κλάση I εσωτερικά κάτοπτρα· κλάσεις II και III κύρια εξωτερικά κάτοπτρα· κλάση IV εξωτερικά ευρυγώνια κάτοπτρα· κλάση V εξωτερικά κάτοπτρα άμεσης εγγύτητας· κλάση VI πρόδια κάτοπτρα.

2.13 Η πρόταση της Επιτροπής την οποία καλείται να εξετάσει τώρα η ΕΟΚΕ, θέτει ως στόχο την εξεύρεση λύσεων προκειμένου να καταστούν ασφαλέστερα το συντομότερο δυνατό τα οχήματα που ήδη κυκλοφορούν.

3. Κύρια σημεία της πρότασης

3.1 Πολύ συνοπτικά, με την υπό εξέταση πρόταση, που διαμορφώνεται ως προσωρινή διάταξη, η Επιτροπή ζητά να επεκταθούν στα οχήματα των κατηγοριών N2 και N3 που ήδη κυκλοφορούν οι διατάξεις της οδηγίας 2003/97/ΕΚ όσον αφορά τα νέα κάτοπτρα των κλάσεων IV και V (ορατότητα από την πλευρά του συνοδηγού), με τις ακόλουθες εξαιρέσεις:

— Οχήματα που έχουν ταξινομηθεί περισσότερο από 10 έτη πριν την ημερομηνία μεταφοράς της οδηγίας στην εθνική νομοθεσία (περίπου το 1998),

— οχήματα στα οποία δεν είναι δυνατό να τοποθετηθούν κάτοπτρα των κλάσεων IV και V και που πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) κανένα τμήμα των κατόπτρων δεν απέχει λιγότερο από 2 μέτρα (± 10 εκ.) από το έδαφος, ανεξαρτήτως ρύθμισης, όταν το όχημα είναι φορτωμένο με το ανώτατο τεχνικά επιτρεπόμενο βάρος·

β) τα κάτοπτρα είναι πλήρως ορατά από τη θέση οδήγησης·

— οχήματα που ήδη υπόκεινται σε εθνικά μέτρα⁽⁸⁾ που απαιτούν την τοποθέτηση άλλων μέσων έμμεσης όρασης ικανών να καλύπτουν τουλάχιστον το 95 % του συνολικού οπτικού πεδίου στην επιφάνεια του εδάφους το οποίο εξασφαλίζουν τα κάτοπτρα που προβλέπονται από την οδηγία 2003/97/ΕΚ.

3.2 Τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να εφαρμόσουν την οδηγία, και κατά συνέπεια να επιβάλουν την τοποθέτηση των νέων κατόπτρων, ένα έτος μετά την ημερομηνία έναρξης της ισχύος της οδηγίας, με ορισμένες πιθανές εξαιρέσεις:

— η τήρηση των απαιτήσεων της παρούσας οδηγίας θεωρείται ότι έχει επιτευχθεί εφόσον τα οχήματα είναι εξοπλισμένα με κάτοπτρα που παρέχουν οπτικά πεδία των οποίων ο συνδυασμός καλύπτει τουλάχιστον το 99 % του συνολικού οπτικού πεδίου στην επιφάνεια του εδάφους που εξασφαλίζουν τα κάτοπτρα των κλάσεων IV και V βάσει της οδηγίας 2003/97/ΕΚ,

— τα κράτη μέλη μπορούν να παρέχουν τη δυνατότητα στα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί 4 έως 7 έτη πριν την έναρξη ισχύος της οδηγίας ένα επιπλέον έτος για την προσαρμογή τους και στα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί από 7 έως 10 πριν δύο επιπλέον έτη.

⁽⁸⁾ Οι χώρες που αποκαλούνται παππούδες («grandfather»): Βέλγιο, Δανία και Ολλανδία. Σε αυτές τις χώρες θα προστεθεί και η Γερμανία όπου μια εθελοντική συμφωνία μεταξύ κυβέρνησης και κατασκευαστών φορτηγών επιθυμεί να επιτύχει τα ίδια αποτελέσματα με τις χώρες «grandfather» για τα οχήματα που κατασκευάστηκαν μετά το 2000.

3.3 Τα οχήματα που είναι αδύνατον να εξοπλιστούν με κάτοπτρα σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, λόγω έλλειψης διαθέσιμων τεχνικών λύσεων, επιτρέπεται να εξοπλιστούν με άλλα συστήματα έμμεσης όρασης (ηλεκτρονικές κάμερες ή άλλα ηλεκτρονικά μέσα) υπό τον όρο ότι αυτά καλύπτουν τουλάχιστον το 99 % του προαναφερθέντος συνολικού οπτικού πεδίου. Σε αυτές τις περιπτώσεις τα οχήματα θα πρέπει να λαμβάνουν χωριστή έγκριση από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών.

3.4 Τα κράτη μέλη έχουν την δυνατότητα να επεκτείνουν την εφαρμογή της οδηγίας και σε οχήματα με παλαιότητα πέραν των 10 ετών.

4. Γενικές παρατηρήσεις

4.1 Αξίζει τον κόπο να υπογραμμιστεί ότι η πρόταση έχει νόημα εάν εφαρμοστεί σε σύντομο χρονικό διάστημα ώστε να επηρεάσει σημαντικά τα οχήματα που ήδη κυκλοφορούν. Πράγματι, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Επιτροπής η προοδευτική αύξηση των οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με τα νέα κάτοπτρα θα συμβάλει στη διάσωση 1 200 ακόμη ανθρώπινων ζωών.

4.2 Ωστόσο η ίδια η Επιτροπή, στην αξιολόγηση του αντικτύπου που συνοδεύει την πρόταση⁽⁹⁾, αναγνωρίζει ότι η άμεση και αυστηρή εφαρμογή των νέων διατάξεων ενδέχεται να δημιουργήσει πολλά προβλήματα τεχνικής φύσεως, με αρνητικές συνέπειες ακόμα και οικονομικού χαρακτήρα, για τους φορείς του τομέα, καθώς και πιθανές στρεβλώσεις της αγοράς.

4.3 Η Επιτροπή προβλέπει ότι για πάνω από το ήμισυ των οχημάτων που ήδη κυκλοφορούν, η αντικατάσταση των κατόπτρων είναι εφικτή και με λογικό κόστος, δηλαδή γύρω στα 150 ευρώ⁽¹⁰⁾. Για τα υπόλοιπα οχήματα, υπάρχουν απλές λύσεις, όπως μια ελαφρά αναθεώρηση προς τα κάτω των προδιαγραφών ορατότητας (> 99 %) αλλά και πιο πολύπλοκες για τα παλαιότερα οχήματα για τα οποία σε ορισμένες περιπτώσεις απαιτούνται ουσιαστικές μετατροπές του θαλάμου οδήγησης, αβέβαιης αποτελεσματικότητας εξάλλου, που κοστίζουν χιλιάδες ευρώ.

4.4 Μπροστά σε αυτές τις εναλλακτικές λύσεις, και σε σχέση με τις δύσκολες ή με τις φαινομενικά δισεπίλυτες περιπτώσεις (λόγω του μοντέλου του οχήματος), η Επιτροπή «καλεί τις εθνικές αρχές ελέγχου να επιδείξουν ευελιξία και να αποδεχτούν κατ' εξαίρεση λύσεις με λογικό κόστος»⁽¹¹⁾.

4.5 Η ΕΟΚΕ, αν και κατανοεί τους λόγους αυτής της απροσδιόριστης κατάστασης, εξαιτίας της πληθώρας των τεχνικών προβλημάτων που πρέπει να αντιμετωπιστούν, θεωρεί ότι η πρόταση όπως είναι διατυπωμένη ενέχει κινδύνους σημαντικά διαφορετικών ερμηνειών, με αρνητικές συνέπειες στην ευρωπαϊκή αγορά των εμπορευματικών μεταφορών.

4.6 Τα κρίσιμα σημεία που επισημαίνει η ΕΟΚΕ στην πρόταση, έτσι όπως είναι διατυπωμένη, είναι κυρίως δύο: ο κίνδυνος άνοιξης μεταχείρισης των φορέων στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, με αποτέλεσμα τη στρέβλωση του ανταγωνισμού, και η

απουσία ενός απλού, ομοιογενούς και αξιόπιστου συστήματος πιστοποίησης και ελέγχου των νέων διατάξεων.

4.6.1 Σε ό,τι αφορά το πρώτο σημείο, αντενδίδκνται να ζητηθεί για τα νέα κάτοπτρα ποσοστό κάλυψης του οπτικού πεδίου κατά 99 %, ενώ παράλληλα επιτρέπεται στα κράτη μέλη που έχουν ήδη νομοθετήσει για το θέμα αυτό το ποσοστό του 95 %. Η ΕΟΚΕ θεωρεί πιο δίκαιο, αλλά και πιο απλό για τους ελέγχους, να καθιερωθεί ενιαίο ποσοστό που να ισχύει για ολόκληρη την ΕΕ.

4.6.2 Όσον αφορά δε την ίση μεταχείριση, η δυνατότητα που παρέχεται στα κράτη μέλη να καθυστερούν αυτόνομα την εφαρμογή των νέων μέτρων για τα παλαιότερα οχήματα⁽¹²⁾, ενδέχεται να δημιουργήσει στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στα οχήματα που κυκλοφορούν διεθνώς. Για τον λόγο αυτό, η ΕΟΚΕ προτείνει το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής των προβλεπόμενων μέτρων να είναι το ίδιο σε όλα τα κράτη μέλη.

4.6.2.1 Εν προκειμένω, λόγω του μεγάλου αριθμού των οχημάτων και της πολυπλοκότητας της πιστοποίησης, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι μία περίοδος προσαρμογής δύο ετών μετά την μεταφορά της οδηγίας είναι απαραίτητη, αλλά και επαρκής. Για το θέμα αυτό, οι γενικοί προσανατολισμοί του τελευταίου Συμβουλίου Μεταφορών⁽¹³⁾ φαίνεται να συμφωνούν με την προτεινόμενη λύση. Αντιθέτως, το ίδιο Συμβούλιο μοιάζει να θέλει να εφαρμόσει την οδηγία στα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί όχι από το 1998, αλλά μετά την 1η Ιανουαρίου 2000, αποκλείοντας με τον τρόπο αυτό το 15 % των οχημάτων που ήδη κυκλοφορούν.

4.6.3 Ακόμη πιο κρίσιμο είναι για την ΕΟΚΕ το δεύτερο πρόβλημα που επισημάνθηκε σχετικά με την πιστοποίηση και τον έλεγχο των νέων προδιαγραφών. Είναι πράγματι αμφίβολο εάν ο έλεγχος και η πιστοποίηση μπορούν να πραγματοποιηθούν αποτελεσματικά σε κάθε όχημα στα πλαίσια του περιοδικού τεχνικού ελέγχου. Ο προσδιορισμός του πεδίου ορατότητας αποτελεί πράγματι ένα έργο δύσκολο στο οποίο εμπλέκονται διαφορετικές και πολύπλοκες παράμετροι και ενδείξεις.

4.6.3.1 Κανονικά η εγκεκριμένη σήμανση, όπως στην περίπτωση της επανειλημμένα αναφερθείσας οδηγίας 2003/97/ΕΚ, αφορά την πιστοποίηση ενός συνόλου (κάτοπτρο, βραχίονας, θάλαμος οδήγησης, κάθισμα και ύψος του κατόπτρου από το έδαφος) που δεν εξαρτάται μόνον από το κάτοπτρο, αλλά και από τον τύπο του οχήματος στο οποίο θα τοποθετηθεί. Οι δοκιμές αυτές πραγματοποιήθηκαν σε ένα πρωτότυπο η αποδοχή του οποίου συνεπάγεται και εξασφαλίζει την αποδοχή της μετέπειτα μαζικής παραγωγής. Κατά συνέπεια τα κάτοπτρα εγκρίνονται ως ένα ενιαίο σύνολο στοιχείων, με ένα σήμα έγκρισης που τίθεται επί του πλαισίου του κατόπτρου ώστε σε περίπτωση αντικατάστασης του γυαλιού του κατόπτρου να μη χρειάζεται και η αντικατάσταση του σήματος. Επομένως, τα οχήματα που ήδη κυκλοφορούν με έγκριση τύπου της παλιάς οδηγίας 71/127/ΕΟΚ, εάν αντικαταστήσουν μόνο το γυαλί του κατόπτρου θα βρεθούν να έχουν ένα σήμα έγκρισης το οποίο θα αναφέρεται σε μια οδηγία που έχει καταργηθεί.

⁽⁹⁾ SEC(2006) 1238 και SEC(2006) 1239.

⁽¹⁰⁾ Ποσό λογικό εάν υπολογίσει κανείς μόνο την αντικατάσταση του γυαλιού του κατόπτρου, αλλά που αυξάνεται σημαντικά εάν τοποθετηθεί ένα ολόκληρο κάτοπτρο.

⁽¹¹⁾ Αξιολόγηση αντικτύπου, ιταλικό κείμενο, σελ. 5.

⁽¹²⁾ Πρβλ. σημείο 3.2.

⁽¹³⁾ Συμβούλιο ΜΤΕ της 12.12.2006.

4.6.3.2 Ωστόσο, εάν δεν προβλεφθεί μια κάποια εγγύηση πιστότητας (σήμα, πιστοποιητικό, κλπ.), υπάρχει ο κίνδυνος να πρέπει να ελεγχθούν όλα τα οχήματα και να υποβληθούν στις δοκιμές που προβλέπονται από την οδηγία 2003/97/ΕΚ, σαν να έπρεπε να εγκριθεί εκ νέου το οπτικό πεδίο κάθε μεμονωμένου οχήματος, σύμφωνα με όσα προβλέπονται για τις περιπτώσεις όπου για να επιτευχθεί το προβλεπόμενο οπτικό πεδίο πρέπει να χρησιμοποιούνται ηλεκτρονικά μέσα. Εύκολα φαντάζεται κάποιος τι συνέπειες μπορεί να έχει αυτό στον φόρτο εργασίας των αρχών πιστοποίησης και ελέγχου, εάν σκεφτεί ότι πρόκειται για εκατομμύρια οχημάτων.

4.6.3.3 Με τη λύση που προτείνει η Επιτροπή και το Συμβούλιο η πιστοποίηση συμμόρφωσης ανατίθεται στους ετήσιους τεχνικούς ελέγχους (*road worthiness test*) που ορίζονται με την οδηγία 96/96/ΕΚ της 20ής Δεκεμβρίου 1996 για τα οχήματα βάρους άνω των 3,5 τόνων.

4.6.3.4 Οι έλεγχοι αυτοί, σε ό,τι αφορά τα κάτοπτρα, περιορίζονται στην επισήμανση της παρουσίας τους στα επίμαχα σημεία, στην ακεραιότητά τους και στην ασφάλεια της τοποθέτησής τους. Είναι όμως απίθανο να πιστοποιήσουν ότι το συνολικό αποτέλεσμα ορατότητας, όπως αναφέρεται παραπάνω, επιτυγχάνει το απαιτούμενο ποσοστό.

4.6.3.5 Η λύση που προτείνει η ΕΟΚΕ και η οποία είναι πιο πρακτική στην εκτέλεσή της και πιο αξιόπιστη ως προς τα αποτελέσματά της συνίσταται στην πρόβλεψη δήλωσης πιστότητας από τον υπεύθυνο τοποθέτησης των νέων κατόπτρων. Θα μπορούσε να είναι ένα έγγραφο με την υπογραφή του υπεύθυνου της επιχείρησης, στο οποίο θα αναφέρονται, πέραν όλων των στοιχείων του οχήματος, και τα στοιχεία που αφορούν τα κάτοπτρα ή τα γυαλιά κατόπτρων που αντικαταστάθηκαν. Η δήλωση αυτή θα φυλάσσεται στο όχημα και θα ισχύει τόσο στα πλαίσια του ετήσιου τεχνικού ελέγχου όσο και στην περίπτωση οδικού ελέγχου. Εξάλλου, επειδή πρόκειται για έγγραφο που θα περιλαμβάνει μόνο αριθμητικούς κωδικούς, δεν θα παρουσιάζει ιδιαίτερα προβλήματα μετάφρασης στις κοινοτικές γλώσσες.

Βρυξέλλες, 14 Μαρτίου 2007.

5. Ειδικές παρατηρήσεις

5.1 Στην αιτιολογική έκθεση της πρότασης υπενθυμίζεται ότι η οδηγία 2003/97/ΕΚ τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/27/ΕΚ της Επιτροπής για να επεκταθεί η γενική υποχρέωση τοποθέτησης κατόπτρων των κλάσεων IV και V στα οχήματα των 3,5 τόνων αντί των αρχικά προβλεπόμενων 7,5 τόνων.

5.1.1 Η διατύπωση αυτή είναι όμως απαιτηλή εφόσον μπορεί να διαβαστεί ως μία διάταξη που ισχύει για όλα τα οχήματα της κατηγορίας N2 κάτω των 7,5 τόνων. Στην πραγματικότητα, η οδηγία 2005/27/ΕΚ προβλέπει την υποχρέωση μόνον για τα οχήματα της κατηγορίας N2 των οποίων ο θάλαμος οδήγησης είναι παρόμοιος με εκείνον των οχημάτων της κατηγορίας N3, όπου ένα κάτοπτρο της κλάσεως V μπορεί να τοποθετηθεί σε απόσταση δύο μέτρων από το έδαφος. Μόνο σε αυτή την περίπτωση μπορεί να ζητηθεί η εγκατάσταση των δύο νέων κατόπτρων.

5.1.2 Η ΕΟΚΕ προτείνει συνεπώς, για μεγαλύτερη σαφήνεια, να αναθεωρηθεί το άρθρο 2 β) της πρότασης και να προστεθεί ειδική εξαίρεση που να αφορά τα οχήματα της κατηγορίας N2 βάρους όχι ανώτερου των 7,5 τόνων στα οποία είναι αδύνατο να τοποθετηθεί κάτοπτρο της κλάσεως V, σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται στην οδηγία 2005/27/ΕΚ.

5.2 Στην αιτιολογική σκέψη 8, προβλέπονται εξαιρέσεις για «τα οχήματα με μικρό υπόλοιπο διάρκειας ζωής» και εννοούνται βεβαίως τα οχήματα που κυκλοφορούν ήδη εδώ και αρκετά χρόνια και κατά συνέπεια έχουν περιορισμένο υπόλοιπο ζωής. Δεδομένου ότι η μέση διάρκεια ζωής των οχημάτων που κυκλοφορούν ποικίλει από το ένα κράτος μέλος στο άλλο, ενδείκνυται η Επιτροπή να διασαφηνίσει καλύτερα την έννοια αυτή θέτοντας αριθμητικά όρια.

5.3 Σε πολλά οχήματα που ήδη κυκλοφορούν έχει τοποθετηθεί προαιρετικά ένα ευρυγώνιο κάτοπτρο (κλάση IV) στην πλευρά του οδηγού. Με την υποχρέωση που θεσπίζεται τώρα για την εγκατάσταση νέου ευρυγωνίου κατόπτρου στην πλευρά του συνοδηγού θα πρέπει να αντικατασταθεί και το πρώτο κάτοπτρο. Πράγματι, ο οδηγός, οποίος πρέπει να ελέγχει μία σειρά κατόπτρων, ενδέχεται να έχει πρόβλημα εκτίμησης με δύο ευρυγώνια κάτοπτρα διαφορετικής καμπυλότητας.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Δημήτρης ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ