



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 5.10.2006
COM(2006) 570 final

2006/0183 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**relativa a la retroadaptación de los retrovisores de los vehículos pesados de transporte
de mercancías matriculados en la Comunidad**

{SEC(2006) 1238}
{SEC(2006) 1239}

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1 CONTEXTO DE LA PROPUESTA

Motivación y objetivos de la propuesta

La propuesta de Directiva tiene por objeto aumentar la seguridad de los usuarios de la carretera, en particular los más vulnerables, como peatones, ciclistas y motociclistas. Ese grupo de usuarios corre un riesgo importante de verse implicado en accidentes con vehículos pesados que tienen un ángulo muerto lateral del lado del pasajero. Ya existe una normativa que hace obligatoria a partir de 2006/2007 una serie de retrovisores mejorados para los vehículos pesados nuevos. No obstante, los camiones existentes seguirán en circulación sin ninguna mejora de su campo de visión indirecta. La Comisión propone ampliar al parque actual de vehículos pesados los requisitos correspondientes al campo de visión indirecta lateral, que ahora sólo se aplican a los vehículos nuevos.

Contexto general

Algunos accidentes se producen cuando los conductores de vehículos de grandes dimensiones no advierten que otros usuarios de la carretera están muy cerca o junto a su vehículo. Esos accidentes suelen deberse a un cambio de dirección en los cruces, intersecciones o rotondas, donde el conductor no detecta la presencia de otros usuarios de la carretera en los ángulos muertos que existen en la zona contigua a su vehículo. Se estima que cada año mueren en Europa 400 personas en esas circunstancias. Así pues, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron la Directiva 2003/97/CE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de los dispositivos de visión indirecta y de los vehículos equipados con estos dispositivos, por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE y se deroga la Directiva 71/127/CEE. De acuerdo con esa Directiva, los nuevos tipos de vehículos, a partir de 2006, y los nuevos vehículos, a partir de 2007, sólo pueden ser homologados por las autoridades de los Estados miembros si están equipados con un conjunto de retrovisores y otros sistemas de visión indirecta que cumplan los requisitos destinados a reducir sus ángulos muertos.

Varios Estados miembros consideraron que la obligación que afectaba únicamente a los vehículos nuevos y a los tipos de vehículos nuevos no era suficiente. Así pues, tres Estados miembros –Países Bajos, Bélgica y Dinamarca– aplican sistemas nacionales (normativa, deducciones fiscales o incentivos financieros) para retroadaptar ciertas categorías de vehículos que constituyen un peligro específico en este contexto, es decir, los vehículos pesados de transporte de mercancías. Asimismo, esos Estados miembros animaron a la Comisión a adoptar la legislación pertinente a escala de la UE. Esa propuesta recibió también una acogida favorable por parte de otros Estados miembros.

Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta

La legislación europea sobre homologación de sistemas de visión indirecta remonta a 1971. La primera Directiva (71/127/CEE) fue modificada por una serie de directivas que añadían más retrovisores y más perfeccionados y ampliaban su ámbito de aplicación a otras categorías de vehículos. Esa Directiva establecía requisitos sobre el diseño de los retrovisores y su instalación en los vehículos, pero no afectaba, sin embargo, a los requisitos nacionales.

Finalmente en 2003, una nueva directiva, la Directiva 2003/97/CE, por la que se deroga la Directiva 71/127/CEE, impuso los retrovisores y otros sistemas de visión indirecta.

La Directiva 2003/97/CE fue modificada por la Directiva 2005/27/CE de la Comisión con objeto de ampliar el requisito general de instalar retrovisores de las clases IV y V en los vehículos de 3,5 toneladas además de en los de 7,5 toneladas.

Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión

En su Libro Blanco «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad», la Comisión Europea estableció el objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas a causa de accidentes de tráfico de aquí a 2010. En su tercer Programa de acción europeo de seguridad vial, la Comisión se comprometió a estudiar la posibilidad de retroadaptar los vehículos pesados en circulación con dispositivos de visión indirecta a fin de reducir sus ángulos muertos.

En diciembre de 2005, el Grupo de alto nivel CARS 21 adoptó un plan de trabajo de 10 años para una industria automovilística competitiva. En relación con la seguridad vial, el grupo recomendó una estrategia integrada que tuviera en cuenta la tecnología de los vehículos, las infraestructuras y los usuarios de la carretera. Esa estrategia integrada incluía la introducción obligatoria de nuevas características de seguridad como, por ejemplo, la mejora de los ángulos muertos de los vehículos pesados.

2 CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

Consulta de las partes interesadas

Métodos y principales sectores de consulta, perfil general de los consultados

En 2004, el contratista del estudio consultó a los interesados durante el análisis de rentabilidad. Sus observaciones se tuvieron en cuenta en el informe del estudio.

El proceso de consulta pública con los interesados se inició por Internet en 2006. La mayoría de los participantes en la consulta ya habían sido contactados durante el estudio.

- 10 de las respuestas proceden de fabricantes de retrovisores u otros dispositivos destinados a aumentar el campo de visión indirecta de los vehículos;
- 8, de organizaciones de seguridad vial y de un miembro del Parlamento Europeo;
- 6, de asociaciones nacionales e internacionales de transportistas de mercancías por carretera (DK, NL, BE, ES, UK, IRU);
- 7, de gobiernos nacionales o regionales (CY, DE, EL, NL, FI, NO, Baden-Württemberg/Estado federado alemán);
- 2, de fabricantes y de asociaciones de fabricantes (ACEA y un fabricante que modifica los camiones Volvo);
- 3, de asociaciones de usuarios (FEMA/motociclistas, FIVA/vehículos de época o históricos, ECF/ciclistas).

Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta

En general, las respuestas reconocen las ventajas de retroadaptar los dispositivos que aumentan el campo de visión indirecta. Difieren respecto a la estrategia y al alcance de una iniciativa de ese tipo. Algunos interesados preferirían una retroadaptación voluntaria, un campo de visión más reducido o una mayor variedad de posibilidades para alcanzar ese campo de visión. Otros desearían aplicar todos los requisitos de la Directiva para los vehículos nuevos a un mayor número de tipos de vehículos o a vehículo más antiguos.

La Comisión ha analizado detenidamente todas esas observaciones. Una iniciativa meramente voluntaria no garantiza los resultados esperados. Además, la Comisión prevé una solución sencilla y directa, que reduzca los costes y aumente los beneficios. Las soluciones propuestas por muchos participantes podrían beneficiar a sus interesados, pero irían en detrimento de la eficacia general de la propuesta. Por último, y muy especialmente, la Comisión ha tomado nota de que todas las observaciones de los usuarios vulnerables, el grupo destinatario de esta medida, fueron extremadamente positivas. En la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta figuran más detalles de los resultados de la consulta de los interesados.

Del 12/4/2006 al 24/5/2006 se realizó una consulta abierta por Internet. La Comisión recibió 36 respuestas. Los resultados figuran en la dirección siguiente:
http://ec.europa.eu/transport/road/roadsafety/index_en.htm.

Obtención y utilización de asesoramiento técnico

Ámbitos científicos/de asesoramiento

Estudio de mercado y análisis de rentabilidad

Metodología empleada

Contrato de estudio

Principales organizaciones y expertos consultados

Gobiernos nacionales, fabricantes de retrovisores, fabricantes de automóviles e institutos de seguridad vial.

Síntesis del asesoramiento recibido y utilizado

De la consulta de los interesados no se infiere que la propuesta presente riesgos potencialmente graves con consecuencias irreversibles.

Los transportistas propusieron la realización de campañas de sensibilización tanto para los conductores como para los usuarios de la carretera vulnerables, recomendación que se incluyó en la Directiva. Además, se indicó que la media de edad del parque automovilístico era más elevada en unos Estados miembros que en otros. Por consiguiente, los Estados miembros pueden ampliar el alcance de la Directiva para incluir los vehículos de más de 10 años.

Medios utilizados para divulgar los dictámenes técnicos

El análisis de rentabilidad se publicó en el sitio web EUROPA y puede descargarse de la dirección siguiente:

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

- **Evaluación de impacto**

La opción de no adoptar medida alguna significa perder la oportunidad de salvar vidas con una medida sencilla y no demasiado costosa. La retroadaptación sólo tiene sentido si se realiza antes de que todo el parque de vehículos pesados se sustituya por vehículos nuevos cuyos retrovisores se ajusten a la Directiva 2003/97/CE, lo que puede ocurrir después de 2020. El impacto de una Directiva de retroadaptación es limitado en el tiempo y disminuye de año en año.

La aplicación de todos los requisitos de la Directiva 2003/97/CE en relación con el campo de visión lateral de todos los vehículos pesados de transporte de mercancías (>3,5 toneladas) constituye la segunda opción. Habida cuenta de todo el parque de vehículos, puede deducirse que esta medida es altamente rentable. Es probable, sin embargo, que la instalación de los dispositivos necesarios difiera de un tipo de vehículo a otro. En algunos tipos de vehículos, en particular los más antiguos, la aplicación de los requisitos de la Directiva 2003/97/CE puede exigir modificaciones importantes de la estructura de la cabina debido a una mayor resistencia al viento de los retrovisores más voluminosos. Esto puede dar lugar a costes sustanciales del orden de varios miles de euros.

Una tercera opción consiste, por tanto, en aplicar una serie diferenciada de requisitos con arreglo a la Directiva 2003/97/CE en relación con el campo de visión lateral para todos los vehículos pesados. En más del 50 % de los vehículos pesados que circulan por las carreteras europeas, se pueden sustituir los antiguos espejos retrovisores por otros nuevos que se ajusten a la Directiva 2003/97/CE y cubran el campo de visión indirecta exigido. En otro 25 %, se podrían instalar nuevos espejos siempre que se redujeran ligeramente (>99 %) los requisitos de retroadaptación en relación con el campo de visión. El coste en esos casos es normalmente inferior a 150 euros. Por lo que respecta al 20-25 % restante, la mayor parte de los vehículos podría ser objeto de retroadaptación con retrovisores nuevos a un coste más elevado pero razonable. En algunos casos (<10 %), se permite instalar dispositivos suplementarios para cubrir al menos el campo de visión establecido en la Directiva 2003/97/CE. Este podría ser el caso si el cambio de retrovisores exigiese modificaciones sustanciales de la estructura de la cabina o si no hubiese retrovisores que pudiesen cumplir los requisitos.

3 ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

Resumen de la acción propuesta

El objetivo de la presente Directiva es aumentar el campo de visión indirecta de los vehículos pesados de transporte de mercancías existentes y contribuir así a salvar vidas en las carreteras europeas. Dado que el aumento del campo de visión indirecta de los vehículos pesados en circulación implica modificaciones técnicas de un sistema ya homologado y legalmente autorizado, se presta una atención especial a la viabilidad técnica y a la rentabilidad de tal medida.

No existe, por el momento, ninguna solución técnica que pueda cubrir al 100 % la zona a ras de suelo situada junto a un vehículo. Eso ocurre con los vehículos de pasajeros y aún más con

los vehículos pesados de transporte de mercancías. Además, aunque los retrovisores son un medio excelente de cubrir el campo de visión indirecta, utilizado prácticamente desde que existen los automóviles, existen limitaciones físicas para ciertas zonas, como las situadas en la parte trasera de los vehículos pesados.

La restricción más importante es la capacidad limitada del conductor de reunir, percibir y procesar diferentes datos mientras circula. Con la serie actual de retrovisores, un conductor de un camión de conducción a la izquierda que gire a la derecha, además de mirar al frente y a la izquierda, tiene que mirar también dos retrovisores situados a la derecha y un retrovisor de proximidad situado encima de la puerta derecha. Los camiones fabricados después de 2007 llevarán un retrovisor frontal suplementario para cubrir asimismo la zona a ras de suelo situada justo delante del vehículo.

No es muy probable que los sistemas electrónicos suplementarios que cubren los ángulos muertos desempeñen un papel importante en la retroadaptación, ya que, especialmente en los vehículos en circulación, se requieren modificaciones estructurales considerables que suponen unos costes significativos. Podrán instalarse, sin embargo, si tales sistemas se ajustan a los requisitos de la Directiva 2003/97/CE. El enfoque técnico de la directiva para los vehículos nuevos, que puede considerarse el estado de la técnica más avanzada, es el marco de referencia para todo posible ejercicio de retroadaptación.

Desde el punto de vista de la rentabilidad, no tiene sentido aplicar a los vehículos existentes la serie completa de requisitos aplicables a los vehículos nuevos. La retroadaptación de los vehículos ligeros o los autobuses con retrovisores o cámaras tiene en todos los casos una relación coste/beneficio muy inferior a 1. En lo que se refiere a los vehículos pesados, la relación coste/beneficio es superior a 1 sólo en el caso del campo de visión indirecta lateral. Sobre la base de los resultados del análisis de rentabilidad, sólo se considera la hipótesis vehículos pesados/visión lateral.

Para aprovechar al máximo la oportunidad que brinda la medida (cuyos beneficios disminuyen con el tiempo), permitir que los fabricantes respondan a la demanda y garantizar una mayor flexibilidad a los propietarios de camiones antiguos, conviene prever una aplicación progresiva de la presente Directiva. Los vehículos pesados matriculados después de 2004 deben retroadaptarse un año después de la entrada en vigor de la Directiva, los vehículos pesados matriculados después de 2001, dos años después y los vehículos matriculados después de 1998, a más tardar tres años después de la entrada en vigor.

La rentabilidad es el principio subyacente de esta propuesta. En relación con la aplicación de los requisitos de la presente Directiva, los Estados miembros deben prever procedimientos de control fiables, eficaces y, en algunos casos, flexibles para garantizar que todos los vehículos matriculados en su país satisfagan esos requisitos. La retroadaptación de la mayor parte de los vehículos puede realizarse a un coste razonable y con dispositivos que ya se encuentran en el mercado. En algunos casos, la retroadaptación puede resultar más difícil desde el punto de vista técnico. En esos casos, los Estados miembros deben garantizar la flexibilidad necesaria y soluciones caso por caso de manera que la autoridad responsable de la inspección homologue soluciones alternativas.

Algunos Estados miembros ya han tomado medidas a escala nacional para aumentar el campo de visión indirecta lateral de los conductores de vehículos pesados, además de los requisitos correspondientes a la normativa europea vigente. Esas medidas no se ajustan o no se ajustan plenamente a las disposiciones técnicas de la Directiva 2003/97/CE. No obstante, el resultado,

es decir, una cobertura suficiente del ángulo muerto lateral, puede lograrse también por medio de esas medidas. Por consiguiente, la Directiva concede una excepción a los vehículos pesados matriculados en esos países, a saber Países Bajos, Dinamarca y Bélgica, que lleven sistemas de visión indirecta de conformidad con los regímenes nacionales antes de la entrada en vigor de la presente Directiva. No obstante, todos los Estados miembros deben asegurarse de que todos los vehículos pesados retroadaptados después de la entrada en vigor de la presente Directiva se ajustan a los sistemas de visión indirecta previstos en esa Directiva.

Asimismo, los vehículos matriculados más de 10 años antes de la entrada en vigor de la presente Directiva quedarán exentos de su cumplimiento. Es probable que el coste de retroadaptar un vehículo más antiguo sea más elevado que los beneficios previstos, dado que estos disminuyen evidentemente con el tiempo hasta el momento en que se da de baja del registro al vehículo.

Base jurídica

La medida propuesta se fundamenta en el artículo 71 del Tratado CE.

Principio de subsidiariedad

El principio de subsidiariedad se aplica en la medida en que la propuesta no es competencia exclusiva de la Comunidad.

Los objetivos de la propuesta no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por los motivos que se exponen a continuación.

Con la Directiva 2003/97/CE, los retrovisores se armonizaron a escala europea. Las medidas de retroadaptación adoptadas a nivel de Estado miembro afectarían únicamente a los vehículos matriculados en ese Estado miembro. Los vehículos pesados representan una parte muy importante del tráfico europeo e incluso internacional. Una solución meramente nacional no sería satisfactoria.

Una obligación de retroadaptación a escala nacional podría considerarse asimismo un obstáculo al comercio, dado que ya existe legislación europea armonizada al respecto. Una estrategia europea común sobre la retroadaptación garantiza unas condiciones equitativas para todos en un mercado europeo de transporte por carretera sumamente competitivo.

La actuación comunitaria cumplirá mejor los objetivos de la propuesta por los motivos que se exponen a continuación.

Una obligación europea común tiene ventajas en términos de economías de escala. Prohíbe soluciones técnicas diferentes a escala nacional, ya que pueden provocar problemas a los vendedores de camiones de ocasión en otros países europeos que tienen requisitos diferentes.

La legislación europea reducirá el número de accidentes con vehículos pesados matriculados en otro país de la UE debidos al ángulo muerto.

Los vehículos pesados constituyen la categoría de vehículo que más suele contribuir al tráfico internacional. Debería ser por tanto la primera categoría de vehículos considerada para una armonización de los requisitos a escala europea.

Por consiguiente, la propuesta cumple el principio de subsidiariedad.

Principio de proporcionalidad

La propuesta cumple el principio de proporcionalidad por los motivos que se exponen a continuación.

Si bien el enfoque técnico se describe en detalle, la Directiva deja un amplio margen de maniobra a los Estados miembros para que establezcan sus propios sistemas a fin de garantizar su cumplimiento.

La opción preferida deja libertad a los Estados miembros para encontrar los medios más rentables de transponer la Directiva en lo que se refiere a los procedimientos de aplicación y control.

Instrumentos elegidos

Instrumentos propuestos: Directiva.

Otros medios no serían adecuados por los motivos que se exponen a continuación.

Las alternativas a las obligaciones legales consisten en campañas de sensibilización y acuerdos voluntarios del sector. Ya que el ejercicio de retroadaptación sólo tiene sentido dentro de un plazo limitado (de 4 a 6 años a partir de 2007), no parece adecuado un acuerdo voluntario del sector del transporte de mercancías por carretera. Además, ese sector no parece que pueda realizar dicho compromiso. Las campañas de sensibilización parecen útiles a corto plazo y deben acompañar a la introducción de los retrovisores.

4 REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene implicación alguna para el presupuesto comunitario.

5 INFORMACIÓN ADICIONAL

Simulación, fase piloto y periodo transitorio

Hubo o habrá un periodo transitorio para la propuesta.

Tabla de correspondencias

Los Estados miembros deben comunicar a la Comisión el texto de las disposiciones nacionales que transponen la Directiva, así como una tabla de correspondencias entre esas disposiciones y la presente Directiva.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativa a la retroadaptación de los retrovisores de los vehículos pesados de transporte de mercancías matriculados en la Comunidad

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 71, apartado 1, letra c),

Vista la propuesta de la Comisión¹,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones³,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado⁴,

Considerando lo siguiente:

- (1) Algunos accidentes se producen cuando los conductores de vehículos pesados no advierten que otros usuarios de la carretera están muy cerca o junto a su vehículo. Esos accidentes suelen deberse a cambios de dirección en los cruces, intersecciones o rotondas, donde el conductor no detecta la presencia de otros usuarios de la carretera en los ángulos muertos que existen en la zona contigua a su vehículo. Se estima que alrededor de 400 personas mueren cada año en Europa en esas circunstancias, la mayor parte usuarios vulnerables de la carretera, como ciclistas, motociclistas y peatones.
- (2) En su Libro Blanco de 12 de septiembre de 2001 «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad»⁵, la Comisión Europea estableció el objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales de accidentes de tráfico de aquí a 2010. En su tercer Programa de acción europeo de seguridad vial⁶, la Comisión se comprometió a estudiar la posibilidad de retroadaptar los vehículos pesados en circulación con dispositivos de visión indirecta a fin de reducir sus ángulos muertos y contribuir así a reducir el número de accidentes mortales en carretera.

¹ DO C de , p. .

² DO C de , p. .

³ DO C de , p. .

⁴ DO C de , p. .

⁵ COM(2001) 370 final.

⁶ COM(2003) 311 final.

- (3) En su plan de trabajo de 10 años que figura en el informe final *A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century* (Sistema regulador para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI), el Grupo de alto nivel CARS 21 recomendaba un enfoque integrado en relación con la seguridad vial que incluía la introducción obligatoria de nuevos dispositivos de seguridad, como retrovisores para reducir el ángulo muerto de los vehículos pesados.
- (4) La Directiva 2003/97/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de noviembre de 2003, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de los dispositivos de visión indirecta y de los vehículos equipados con estos dispositivos, por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE y se deroga la Directiva 71/127/CEE⁷, presenta un gran potencial de reducción del número de víctimas, pero sólo afecta a vehículos de nueva matriculación.
- (5) Por tanto, los vehículos que ya están en circulación no están sujetos a las obligaciones establecidas en la Directiva 2003/97/CE. Se estima que esos vehículos no serán sustituidos en su totalidad hasta 2023.
- (6) Para contribuir a reducir la mortalidad en carretera debida a esos vehículos, en la que se ven implicados usuarios vulnerables, conviene prever, mientras tanto, la retroadaptación de los vehículos considerados con dispositivos mejorados de visión indirecta.
- (7) Esos vehículos en circulación deben ir equipados con retrovisores que reduzcan el ángulo muerto lateral y satisfagan al mismo tiempo los requisitos técnicos de la Directiva 2003/97/CE. Esta medida es técnicamente viable por lo que respecta a la mayoría de los vehículos considerados.
- (8) Resulta, sin embargo, adecuado y proporcionado establecer excepciones para los vehículos cuya vida útil restante sea reducida, los vehículos equipados con retrovisores laterales cuyo campo de visión cubra sólo un poco menos que el campo de visión establecido en la Directiva 2003/97/CE y los vehículos en los que resulte técnicamente imposible instalar retrovisores conformes con la Directiva.
- (9) Deben preverse períodos transitorios para hacer frente a una demanda de retrovisores muy elevada en un período muy corto.
- (10) Los vehículos pesados retroadaptados antes de la entrada en vigor de la Directiva 2003/97/CE con dispositivos de visión indirecta que cubren en gran medida el campo de visión exigido por esa Directiva deben quedar exentos de los requisitos de dicha legislación.
- (11) El ejercicio de retroadaptación debe ir acompañado de medidas destinadas a aumentar la sensibilización respecto a los peligros relacionados con la existencia de ángulos muertos en los vehículos pesados.
- (12) Dado que los objetivos de la acción que debe emprenderse, en particular la retroadaptación de los vehículos existentes que circulan en la Comunidad, no pueden

⁷ DO L 25 de 29.1.2004, p.1. Directiva modificada por la Directiva 2005/27/CE de la Comisión (DO L 81 de 30.3.2005, p. 44.).

ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a su magnitud o sus efectos, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La presente Directiva establece requisitos para el equipamiento con sistemas de visión indirecta de los vehículos matriculados en la Comunidad de las categorías N₂ y N₃ a que se refiere la Directiva 70/156/CEE del Consejo.

Artículo 2

1. La presente Directiva se aplicará a los vehículos de las categorías N₂ y N₃, a que se refiere el anexo II, punto 2, de la Directiva 70/156/CEE, que no estén regulados por la Directiva 2003/97/CE⁸.
2. La presente Directiva no se aplicará a:
 - a) los vehículos de las categorías N₂ y N₃ matriculados más de 10 años antes de la fecha establecida en el artículo 7;
 - b) los vehículos de las categorías N₂ y N₃ cuando sea imposible instalar retrovisores de las clases IV y V de manera que se garantice el cumplimiento de las condiciones siguientes:
 - i) ninguna parte de los retrovisores esté a menos de 2 metros del suelo (± 10 cm), independientemente de la posición de ajuste, cuando el vehículo esté cargado con toda su carga permisible,
 - ii) los retrovisores sean totalmente visibles desde la posición del conductor;
 - c) los vehículos de las categorías N₂ y N₃ que hayan sido objeto, antes de la entrada en vigor de la Directiva 2003/97/CE, de medidas nacionales que exijan la instalación de otros medios de visión indirecta que cubran al menos el 95 % del campo de visión total a ras de suelo de los retrovisores de las clases IV y V con arreglo a dicha Directiva.

Artículo 3

Con efecto a partir de la fecha establecida en el artículo 7, los Estados miembros garantizarán que todos los vehículos indicados en el artículo 2, apartado 1, estén equipados, del lado del

⁸ DO L 42 de 23.2.1970, p.1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 161 de 14.6.2006, p. 12.).

pasajero, con retrovisores gran angular y de proximidad que satisfagan los requisitos de los retrovisores de las clases IV y V con arreglo a la Directiva 2003/97/CE.

Como excepción al apartado 1, se considerarán satisfechos los requisitos de la presente Directiva si los vehículos están equipados con retrovisores cuya combinación de campo de visión cubra al menos el 99 % del campo total de visión a ras de suelo de los retrovisores de las clases IV y V al amparo de la Directiva 2003/97/CE.

Artículo 4

Como excepción al artículo 3, apartado 1, los Estados miembros podrán prever lo siguiente:

- (1) los vehículos matriculados dentro de un período comprendido entre 4 y 7 años antes de la fecha establecida en el artículo 7 cumplirán los requisitos de la presente Directiva a más tardar un año después de esa fecha;
- (2) los vehículos matriculados dentro de un período comprendido entre 7 y 10 años antes de la fecha establecida en el artículo 7 cumplirán los requisitos de la presente Directiva a más tardar dos años después de esa fecha.

Artículo 5

Los vehículos de las categorías N₂ y N₃ que, a falta de soluciones técnicas, no puedan llevar retrovisores conformes con la presente Directiva, podrán ir equipados con otros dispositivos de visión indirecta siempre que esos dispositivos cubran al menos el mismo campo de visión que el establecido en el artículo 3, apartado 2.

Los vehículos retroadaptados de conformidad con el párrafo primero serán homologados cada uno de ellos por separado por las autoridades competentes de los Estados miembros.

Artículo 6

Los Estados miembros llevarán a cabo, además de las medidas previstas en la presente Directiva, iniciativas para fomentar la sensibilización respecto a los peligros que representan para los usuarios de la carretera los ángulos muertos de los vehículos.

Artículo 7

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar [un año después de la entrada en vigor de la Directiva]. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 8

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 9

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente