



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 5.10.2006
KOM(2006) 570 lõplik

2006/0183 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV

ühenduses registreeritud raskeveokitele tagantjärele peeglite paigaldamise kohta

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

(komisjoni esitatud)

SELETUSKIRI

1 ETTEPANEKU TAUST

Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Käesoleva direktiivi eesmärk on suurendada liiklejate, eelkõige vähem kaitstud liiklejate, nagu jalakäijate, jalgratturite ja mootorratturite turvalisust. Kõnealust liiklejate rühma varitseb suur oht sattuda liiklusõnnetustesse, mille võivad põhjustada raskeveokid, mille sõitjapoolsel küljel on pime nurk. Juba praegu kehtivad õigusaktid, mis kohustavad alates 2006./2007. aastast paigaldama uutele raskeveokitele täiustatud peeglikomplektid. Kuid teedele jäävad sõitma praegu kasutuses olevad veokid, mille juhtide kaudset nähtavust ei ole suurendatud. Komisjon teeb ettepaneku laiendada kaudse külgnähtavuse nõudeid, mida praegu kohaldatakse ainult uute veokite suhtes, ka kasutuses olevatele raskeveokitele.

Üldine taust

Suuremate sõidukite juhid, kes ei märka oma sõiduki kõrval või vahetus läheduses viibivaid teisi liiklejaid, põhjustavad palju liiklusõnnetusi. Need juhtuvad sageli sõidurea vahetamisel ülesõitudel, ristmikel või ringristmikel, kui juht ei näe auto vahetus ümbruses olevas pimealas teisi liiklejaid. Hinnangute järgi hukkub Euroopas sel põhjusel juhtunud õnnetustes igal aastal ligikaudu 400 inimest. Seepärast võtsid Euroopa Parlament ja nõukogu vastu direktiivi 2003/97/EÜ kaudse nähtavuse seadmete ja nendega varustatud sõidukite tüübikinnitust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, millega muudetakse direktiivi 70/156/EMÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 71/127/EMÜ. Kõnealuse direktiivi kohaselt võivad liikmesriikide ametiasutused anda alates 2006. aastast uutele sõidukitüüpidele ja 2007. aastast uutele sõidukitele tüübikinnituse ainult juhul, kui need on pimeala vähendamiseks varustatud teatavatele nõuetele vastavate peeglite ja muude kaudse nähtavuse seadmetega.

Mitu liikmesriiki on leidnud, et uutele sõidukitele ja uutele sõidukitüüpidele esitatavatest nõuetest, mis ei hõlma praegu kasutuses olevaid sõidukeid, ei piisa. Seepärast rakendasid kolm liikmesriiki – Madalmaad, Belgia ja Taani – riiklike kavasad (õigusakte, maksusoodustusi või muid rahalisi stiimuleid), et varustada käesolevas kontekstis eriti ohtlikke sõidukikategooriaid, eelkõige raskeveokeid, vastavate seadmetega tagantjärele. Peale selle julgustasid kõnealused liikmesriigid komisjoni algatama asjakohaseid õigusakte ELi tasandil. Selle kiitsid heaks ka paljud teised liikmesriigid.

Ettepanekus käsitletavas valdkonnas kehtivad õigusaktid

Kaudse nähtavuse seadmete tüübikinnituse reguleerimine Euroopa tasandil sai alguse 1971. aastal. Esimest asjaomast direktiivi 71/127/EMÜ muudeti edaspidi mitme direktiiviga, mis täiendasid peeglite loetelu ja neile esitatavaid nõudeid ning laiendasid nende reguleerimisala muudele sõidukikategooriatele. Kõnealuse direktiiviga nähti ette tahavaatepeeglite konstruktsioon ning nende sõidukitele paigaldamise viis. Liikmesriikide nõudeid kõnesolev direktiiv siiski ei mõjutanud. Alles 2003. aasta direktiiviga 2003/97/EÜ, millega tunnistati kehtetuks direktiiv 71/127/EMÜ, muudeti peeglid ja muud kaudse nähtavuse seadmed eranditult kohustuslikuks.

Direktiivi 2003/97/EÜ muudeti komisjoni direktiiviga 2005/27/EÜ, et laiendada IV ja V klassi peeglite paigaldamise üldnõuet sõidukitele massiga 3,5 tonni; varem kehtis kõnealune nõue sõidukite suhtes, mille mass oli 7,5 tonni.

Kooskõla Euroopa Liidu muude põhimõtete ja eesmärkidega

Valges raamatus „Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustada“ seadis komisjon eesmärgiks vähendada liiklusõnnetustes hukkunute arvu 2010. aastaks poole võrra. Kolmanda liiklusohutuse tegevusprogrammi raames võttis komisjon endale kohustuse uurida põhjalikult võimalusi kasutuses olevate raskeveokite täiustamiseks kaudse nähtavuse seadmetega, et vähendada nende pimeala.

2005. aasta detsembris võttis CARS 21 kõrgetasandiline töörühm vastu ELi konkurentsivõimelise autotööstuse järgmise kümne aasta tegevuskava. Liiklusohutuse suhtes soovitas rühm integreeritud lähenemist, millega võetakse arvesse sõidukitehnoogiat, infrastruktuuri ja liiklejat. Integreeritud lähenemine hõlmas uute ohustusseadmete kohustuslikku paigaldamist, muu hulgas raskeveokite pimeala vähendavate seadmete kasutuselevõttu.

2 KONSULTEERIMINE HUVIDATUD ISIKUTEGA JA MÕJU HINDAMINE

Konsulteerimine huvitatud isikutega

Konsultatsioonimeetodid, peamised sihtvaldkonnad ja vastajate üldiseloostus

2004. aastal pidas uuringu tellija tasuvusuuringu käigus nõu sidusrühmadega. Nende märkusi on võetud arvesse uuringu aruandes.

2006. aastal algatati Internetis avalik arutelu sidusrühmadega. Enamike vastajatega oldi juba tasuvusuuringu käigus ühendust võetud.

- 10 vastust saadi peeglite või muude seadmete tootjatelt eesmärgiga parandada olukorda kaudse nähtavuse alal
- 8 vastust saadi liiklusohutusega tegelevatelt organisatsioonidelt, sealhulgas ühelt Euroopa Parlamendi liikmelt
- 6 vastust saadi riiklikelt ja rahvusvahelistelt transpordiorganisatsioonidelt (DK, NL, BE, ES, UK, IRU)
- 7 vastust saadi riikide valitsustelt või piirkondlikelt valitsustelt (CY, DE, EL, NL, FI, NO, Saksamaa liidumaa Baden-Württemberg)
- 2 vastust saadi autotootjatelt ja autotootjate ühendustelt (ACEAlt ja tootjalt, kes modifitseerib Volvo veoautosid)
- 3 vastust saadi liiklejate ühendustelt (FEMA/mootorratturid, FIVA/vanaaegsed autod, ECF/jalgratturid)

Vastuste kokkuvõte ja nende arvessevõtmine

Vastustest selgus, et üldiselt ollakse teadlikud eelistest, mida annab kaudse nähtavuse ala suurendavate seadmete paigaldamine. Eriarvamustele jäädi kõnealuse algatuse lähenemisviisis ja ulatuses. Mõned sidusrühmad eelistasid vabatahtlikku paigaldamist, väiksemat vaatevälja või leidsid, et kõnealuse vaatevälja saavutamiseks võiks olla rohkem valikuvõimalusi. Teised soovisid direktiivi kõiki uute sõidukite suhtes kehtivaid nõudeid kohaldada enamate sõidukitüüpide või vanemate sõidukite suhtes.

Komisjon on kõiki märkusi põhjalikult kaalunud. Täiesti vabatahtlik algatus ei taga soovitud tulemusi. Peale selle näeb komisjon ette lihtsa ja otsese lahenduse, mis tagab vähimad kulud ja suurima kasu. Paljude märkuste esitajate väljapakutud lahendused oleksid võib-olla kasulikud sidusrühmadele eraldivõetuna, kuid vähendaksid ettepaneku üldist tõhusust. Lõpuks – ja mis kõige olulisem – täheldas komisjon, et vähem kaitstud liiklejate, kes on käesoleva meetme sihtrühm, kõik märkused olid valdavalt positiivsed. Täpsemad üksikasjad sidusrühmadega peetud arutelu tulemuste kohta on esitatud käesolevale ettepanekule lisatud mõju hinnangus.

Ajavahemikul 12. aprill 2006–24. mai 2006 viidi Internetis läbi avalik arutelu. Komisjon sai 36 vastust. Tulemused on kättesaadavad veebisaidil:
http://ec.europa.eu/transport/road/roadsafety/index_en.htm.

Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine

Asjaomased teadus- ja ekspertiisivaldkonnad

Turuülevaade, tasuvusanalüüs

Kasutatud meetod

Uuringuleping

Peamised organisatsioonid/eksperdid, kellega konsulteeriti

Riikide valitsused, peeglitootjad, autotootjad, liiklusohutusega tegelevad asutused

Kokkuvõtte saadud nõuannetest ja nende kasutamisest

Konsultatsioonidest sidusrühmadega ei selgunud asjaolusid, mis mõjutaksid käesolevat ettepanekut oluliselt ja pöördumatult.

Transpordiorganisatsioonid soovitasid korraldada teadlikkuse tõstmise kampaaniaid nii autojuhtidele kui ka vähem kaitstud liiklejatele ning see soovitus lisati ka direktiivi. Samuti tõdeti, et mõne liikmesriigi autopargi keskmine vanus on kõrgem kui teiste liikmesriikide omadel. Seepärast võivad liikmesriigid laiendada direktiivi reguleerimisala ka üle 10 aasta vanustele sõidukitele.

Eksperdiarvamuse avalikustamiseks kasutatud vahendid

Tasuvusuuring avaldati Euroopa Liidu portaalis ning seda on võimalik alla laadida veebisaidilt: http://ec.europa.eu/transport/road/publications/projectfiles/mirrors_en.htm

• Mõju hindamine

Esimene võimalus, mille kohaselt „ei tehta mitte midagi“, tähendab mitte kasutada võimalust säästa otsese ja mitte liiga kuluka meetme abil elusid. Sõidukitele tagantjärele varustuse paigaldamine on otstarbekas üksnes siis, kui seda tehakse enne kõigi raskeveokite asendamist uute veokitega, millele on juba paigaldatud direktiivis 2003/97/EÜ sätestatud nõuetele vastavad peeglid. Hinnangute järgi vahetub sõidukipark välja pärast 2020. aastat. Tagantjärele paigaldamist käsitleva direktiivi mõju on ajaliselt piiratud ning see väheneb iga aastaga.

Teine võimalus on direktiivis 2003/97/EÜ sätestatud kõigi külgmist vaatevälja käsitlevate nõuete kohaldamine kõigi raskeveokite suhtes (massiga üle 3,5 tonni). Arvestades kasutuses olevat autoparki võib oletada, et kõnealune meede on väga kulutasuv. Siiski võib nõutavate seadmete paigaldamine olenevalt sõidukitüübist erineda. Mõne sõidukitüübi puhul (eriti vanemad sõidukitüübid) võib direktiivi 2003/97/EÜ kõigi nõuete täitmiseks olla vajalik juhikabiini ümberehitamine, sest suurematel peeglitel on suurem tuuletakistus. See võib tekitada olulisi kulutusi, mis on suurusjärgus paar tuhat eurot.

Kolmas võimalus on kohaldada külgmist vaatevälja käsitlevaid direktiivis 2003/97/EÜ sätestatud nõudeid eranditult kõigi raskeveokite suhtes. Rohkem kui 50%-l raskeveokitest, mis sõidavad Euroopa teedel, on võimalik asendada vanad peegliklaasid uutega, mis vastavad direktiivis 2003/97/EÜ sätestatud nõuetele ning tagavad nõutava kaudse nähtavuse. Uusi peegliklaase saaks paigaldada 25%-le raskeveokitest, kui tagantjärele paigaldamise nõudeid vaatevälja osas veidi vähendada (>99%). Sellistel juhtudel maksaks peeglite paigaldamine üldjuhul alla 150 euro. Enamikule ülejäänud 20–25%-st raskeveokitest on uued peeglid võimalik paigaldada suuremate, kuid siiski mõistlike kuludega. Mõnel juhul (<10%) on lubatud paigaldada lisaseadmed, et täita vähemalt direktiivis 2003/97/EÜ sätestatud nõudeid, mis hõlmavad vaatevälja. See on asjakohane juhul, kui peeglite vahetamine nõuab juhikabiini konstruktsiooni olulist muutmist või kui nõuetele vastav peegel ei ole kättesaadav.

3 ETTEPANeku õIGUSLIK KÜLG

Kavandatud meetme kokkuvõte

Käesoleva direktiivi eesmärk on suurendada kasutuses olevate raskeveokite kaudset nähtavust ning aidata säästa elusid Euroopa teedel. Kuna kasutuses olevate raskeveokite kaudse nähtavuse laiendamine hõlmab tehnilist laadi muudatusi juba heakskiidetud ja seaduslikult tunnustatud süsteemis, pööratakse erilist tähelepanu modifitseerimise tehnilisele teostatavusele ja majanduslikule tasuvusele.

Praegu ei ole olemas tehnilist lahendust, mis tagaks sõiduki ümber maapinnal toimuvat hõlmava 100% nähtavuse. See kehtib nii sõiduautode kui ka – ja isegi rohkem – raskeveokite kohta. Hoolimata sellest, et peeglid on väga head abivahendid kaudse nähtavuse parandamiseks ning neid on kasutatud peaaegu alates auto leiutamisest, on teatavate alade, näiteks raskeveoki taga asuva ala, nähtavus füüsiliselt piiratud.

Kõige suurem probleem on juhi piiratud võimalus saada, tajuda ja töödelda sõidu ajal erinevat teavet. Praegu kasutuses olevate peeglitel ja vasakpoolse juhiistmega sõiduki juht peab parempöörde sooritamisel lisaks ette ja vasakule vaatamisele vaatama kahte tahavaatepeeglisse sõitjapoolsel küljel ja ühte lähivaatepeeglisse sõitjapoolse ukse kohal. Pärast 2007. aastat ehitatud veokitele paigaldatakse täiendav esipeegel, et oleks näha ka vahetult sõiduki ees olev maapind.

Muude elektrooniliste seadmete paigaldamine, mis vähendaksid nn pimeala ja nõuaksid eelkõige kasutuses olevate sõidukite puhul juhikabiini ümberehitamist ning tooksid kaasa olulisi kulutusi, on enamikul juhtudel tõenäoliselt teisejärguline. Kõnealuseid seadmeid võib siiski paigaldada, kui need vastavad direktiivis 2003/97/EÜ sätestatud nõuetele. Modifitseerimise aluseks on direktiivi tehniline lähenemine uutele sõidukitele, mida võib praegu pidada parimaks lahenduseks.

Tasuvuse seisukohast ei ole otstarbekas kõiki uutele sõidukitele esitatavaid nõudeid kohaldada ka praegu kasutuses olevate sõidukite suhtes. Väikeveokitele või bussidele tagantjärele peeglite või kaamerate paigaldamise puhul on tasuvuse suhtarv igal juhul väiksem kui 1. Raskeveokite puhul on see suurem kui 1 ainult külgmise kaudse nähtavuse korral. Tasuvusanalüüsi tulemuste põhjal on tasuv ainult stsenaarium, mis näeb ette raskeveokite külgmise vaatevälja laiendamist.

Selleks et võimalust maksimaalselt ära kasutada (meetme kasutegur väheneb aja jooksul), võimaldada tootjatel nõudmistega kohaneda ning olla vanemate veokite omanike suhtes võimalikult paindlik, on mõistlik ette näha käesolevas tagantjärele paigaldamist käsitlevas direktiivis sätestatud nõuete järkjärguline rakendamine. Pärast 2004. aastat registreeritud raskeveokid peavad olema modifitseeritud hiljemalt ühe, pärast 2001. aastat registreeritud raskeveokid hiljemalt kahe ja pärast 1998. aastat registreeritud raskeveokid hiljemalt kolme aasta jooksul pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Käesolev ettepanek lähtub eelkõige kulutõhususe põhimõttest. Selleks et tagada kõigi riigis registreeritud sõidukite vastavus direktiivis sätestatud nõuetele, peavad liikmesriigid ette nägema usaldusväärse, tõhusa ning mõnel juhul paindliku kontrollikorra. Enamike sõidukite modifitseerimine on võimalik mõistlike kulutustega ning turul kättesaadavate seadmetega. Mõnel juhul võib modifitseerimine olla tehniliselt keerukam. Eelkõige sellistel juhtudel peaksid liikmesriigid kontrolliasutuste jaoks ette nägema paindlikud ja juhtumipõhised lahendused, mis võimaldaksid anda heakskiitu alternatiivsetele lahendustele.

Mõned liikmesriigid on lisaks kehtivatele Euroopa õigusaktidele juba võtnud riiklikke meetmeid, et laiendada raskeveokite külgmist nähtavust. Kõnealused meetmed ei kattu kas täielikult või osaliselt direktiiviga 2003/97/EÜ ettenähtud tehnilise lähenemisega. Siiski võivad ka need lähenemisviisid olla tulemuslikud ning vähendada külgmist pimeala. Seetõttu tehakse direktiiviga erand kõnealustes riikides, nimelt Madalmaades, Taanis ja Belgias, registreeritud raskeveokitele, mis on vastavalt riiklikele kavadele varustatud kaudse nähtavuse seadmetega enne käesoleva direktiivi jõustumist. Siiski peavad kõik liikmesriigid tagama, et kõigile raskeveokitele, mida on modifitseeritud pärast käesoleva direktiivi jõustumist, on paigaldatud sellega ette nähtud kaudse nähtavuse seadmed.

Rohkem kui 10 aastat enne käesoleva direktiivi jõustumist registreeritud sõidukite suhtes käesoleva direktiivi sätteid ei kohaldata. Vanemate sõidukite modifitseerimiskulud on tõenäoliselt suuremad kui sellest saadav kasu, mis auto vananedes, kuni selle mahakandmiseni, pidevalt väheneb.

Õiguslik alus

Meede on kavandatud EÜ asutamislepingu artikli 71 alusel.

Subsidiaarsuse põhimõte

Subsidiaarsuse põhimõtet kohaldatakse juhul, kui ettepanek ei kuulu ühenduse ainupädevusse.

Liikmesriigid ei suuda ettepaneku eesmärgi piisaval määral saavutada järgmis(t)el põhjus(t)el.

Direktiiviga 2003/97/EÜ ühtlustati peeglite suhtes kehtivad nõuded Euroopa tasandil. Modifitseerimisalgatused liikmesriigi tasandil hõlmaksid ainult asjaomasel liikmesriigis registreeritud sõidukeid. Raskeveokitel on väga oluline osa üleeuroopalises ja isegi rahvusvahelises liikluses. Riikliku tasandi lahendus ei oleks piisav.

Liikmesriigis kehtivat peeglite paigaldamise kohustust on võimalik käsitada ka kaubandustõkkena, eriti seepärast, et olemas on Euroopa tasandil ühtlustatud õigusaktid. Ühtse Euroopa lähenemisega modifitseerimisele nähakse ette võrdsed võimalused Euroopa konkurentsivõimelisel maanteetransporditurul.

Ühenduse meetmega saavutatakse ettepaneku eesmärgid paremini järgmis(t)el põhjus(t)el.

Ühtne Euroopa kohustus on mastaabisäästlik. Sellega keelatakse riiklikul tasandil erinevad tehnilised lahendused, mis võivad tekitada probleeme juhul, kui vanad veokid müüakse muudesse Euroopa riikidesse, kus kehtivad teistsugused nõuded.

Euroopa tasandi õigusaktid vähendavad pimeala tõttu toimunud liiklusõnnetuste arvu, milles osalevad mõnes muus ELi liikmesriigis registreeritud raskeveokid.

Raskeveokid kuuluvad selliste sõidukite kategooriasse, mis osalevad kõige rohkem rahvusvahelises liikluses. Kõnealune kategooria peaks olema esimene, mille tõttu tuleks kaaluda nõuete ühtlustamist üleeuroopalisel tasandil.

Seepärast on ettepanek kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega.

Proportsionaalsuse põhimõte

Ettepanek on proportsionaalsuse põhimõttega kooskõlas järgmis(t)el põhjus(t)el.

Kuna direktiiviga nähakse ette üksikasjalik tehniline lähenemine, jäetakse sellega liikmesriikidele piisavalt ruumi koostada oma kavad, et tagada nõuete täitmine.

Eelistatud variant jätab liikmesriikidele piisavalt tegutsemisruumi, et leida kõige kulutõhusamad vahendid direktiivi ülevõtmiseks, pidades silmas jõustamist ja kontrollikorda.

Õigusakti valik

Kavandatud õigusakt(id): direktiiv.

Muud õigusaktid ei oleks asjakohased järgmis(t)el põhjus(t)el.

Alternatiivid juriidilisele kohustusele on teadlikkuse tõstmise kampaaniad ning asjaomast sektorit hõlmavad vabatahtlikud kokkulepped. Kuna modifitseerimine on otstarbekas üksnes teataval ajavahemikul (4–6 aasta jooksul alates 2007. aastast), ei ole transpordisektorit hõlmav vabatahtlik kokkulepe asjakohane. Pealegi on selge, et transpordisektor ei soovi endale võtta

kohustust sõlmida kõnealune kokkulepe. Teadlikkuse tõstmise kampaaniad on edukad lühemas perspektiivis. Need peaksid kaasnema uute peeglite turuletoomisega.

4 MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta ühenduse eelarvet.

5 TÄIENDAV TEAVE

Simulatsioon, katsejärg ja üleminekuperiood

Ettepaneku jaoks oli või on ette nähtud üleminekuperiood.

Vastavustabel

Liikmesriigid peavad komisjonile edastama direktiivi siseriiklikku õigusse ülevõtvate sätete tekstid ning nende sätete ja käesoleva direktiivi vastavustabeli.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV

ühenduses registreeritud raskeveokitele tagantjärele peeglite paigaldamise kohta

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 71 lõike 1 punkti c,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,¹

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,²

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,³

toimides Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras⁴

ning arvestades järgmist:

- (1) Raskeveokite juhid, kes ei näe oma sõiduki kõrval või vahetus läheduses viibivaid teisi liiklejaid, põhjustavad palju liiklusõnnetusi. Need juhtuvad sageli sõidurea vahetamisel ülesõitudel, ristmikel või ringristmikel, kui juht ei näe auto vahetus ümbruses olevas pimealas teisi liiklejaid. Hinnangute järgi hukub Euroopas sel põhjusel juhtunud õnnetustes igal aastal ligikaudu 400 inimest, enamik neist on vähem kaitstud liiklejad, nagu jalgratturid, mootorratturid ja jalakäijad.
- (2) Oma 12. septembri 2001. aasta valges raamatus „Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustada“⁵ seadis komisjon eesmärgiks vähendada liiklusõnnetustes hukkunute arvu 2010. aastaks poole võrra. Kolmanda liiklusohutuse tegevusprogrammi⁶ raames võttis komisjon endale kohustuse uurida põhjalikult võimalusi kasutuses olevate raskeveokite täiustamiseks kaudse nähtavuse seadmetega, et vähendada nende pimeala ning aidata sel viisil kaasa liiklusõnnetustes hukkunute arvu vähendamisele.
- (3) Kümne aasta tegevuskava lõpparuandes „21. sajandi konkurentsivõimeline mootorsõidukite reguleerimissüsteem“ soovitas CARS 21 kõrgetasemeline töörühm liiklusohutuse suhtes integreeritud lähenemist, mis hõlmab uute ohustusseadmete, nagu raskeveokite pimeala vähendavate peeglite, kohustuslikku paigaldamist.

¹ ELT C , , lk .

² ELT C , , lk .

³ ELT C , , lk .

⁴ ELT C , , lk .

⁵ KOM(2001)370 (lõplik).

⁶ KOM(2003)311 (lõplik).

- (4) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. novembri 2003. aasta direktiivi 2003/97/EÜ kaudse nähtavuse seadmete ja nendega varustatud sõidukite tüübikinnitust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, millega muudetakse direktiivi 70/156/EMÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 71/127/EMÜ,⁷ mistõttu suudetakse sellega oluliselt vähendada selliste õnnetusjuhtumite arvu, milles osalevad ainult hiljuti registreeritud sõidukid.
- (5) Direktiivis 2003/97/EÜ sätestatud kohustused ei laiene kasutuses olevatele sõidukitele. Kasutuses olevaid sõidukeid ei vahetata hinnangute järgi täielikult välja enne 2023. aastat.
- (6) Selleks et vähendada kasutuses olevate sõidukite põhjustatud surmaga lõppevaid liiklusõnnetusi, milles osalevad vähem kaitstud liiklejad, on vahepealseks perioodiks asjakohane sätestada kõnealuste sõidukite tagantjärele varustamine täiustatud kaudse nähtavuse seadmetega.
- (7) Sellistele kasutuses olevatele sõidukitele tuleks paigaldada peeglid, mis vähendavad külgmist pimeala ning vastavad samal ajal direktiivis 2003/97/EÜ sätestatud tehnilistele nõuetele. Enamiku asjaomaste sõidukite puhul on see tehniliselt teostatav.
- (8) Siiski on vajalik ja proportsionaalne ette näha erandid sõidukitele, mille järelejäänud kasutusiga on lühike, mis on varustatud küljepeeglitega, mille vaatevälja suurus hõlmab peaaegu sama suurt ala nagu on sätestatud direktiivis 2003/97/EÜ, ning millele on tehniliselt võimatu paigaldada kõnealuses direktiivis sätestatud nõuetele vastavaid peegleid.
- (9) Selleks et võimaldada turul väga lühikese aja jooksul toime tulla väga suure nõudlusega peeglite järele, tuleks ette näha üleminekuperioodid.
- (10) Sellised raskeveokid, millele enne direktiivi 2003/97/EÜ jõustumist on paigaldatud kaudse nähtavuse seadmed, mis katavad enamuse kõnealuse direktiiviga nõutavast vaateväljast, tuleks vabastada kohustusest täita käesolevas õigusaktis sätestatud nõudeid.
- (11) Peeglite paigaldamisega peaksid kaasnema meetmed, millega tõstetakse teadlikkust ohtudest, mis on seotud raskeveoki pimeala olemasoluga.
- (12) Kuna võetava meetme, milleks on kasutuses olevate, ühenduse liikluses osalevate sõidukite tagantjärele varustamine kaudse nähtavuse seadmetega, eesmärke ei suuda liikmesriigid riiklikul tasandil piisaval määral saavutada ning seda on võimalik, arvestades käesoleva direktiivi ulatust ja mõju, paremini saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale,

⁷ ELT L 25, 29.1.2004, lk 1. Direktiivi on muudetud komisjoni direktiiviga 2005/27/EÜ (ELT L 81, 30.3.2005, lk 44.)

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Käesolevas direktiivis sätestatakse ühenduses registreeritud ja nõukogu direktiivis 70/156/EMÜ osutatud N₂ ja N₃ kategooria sõidukite kaudse nähtavuse seadmete paigaldamise nõuded.

Artikkel 2

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse direktiivi 70/156/EÜ⁸ II lisa punktis 2 osutatud N₂ ja N₃ kategooria sõidukite suhtes, mis ei kuulu direktiivi 2003/97/EÜ reguleerimisalasse.
2. Käesolevat direktiivi ei kohaldata järgmiste sõidukikategooriate suhtes:
 - a) N₂ ja N₃ kategooria sõidukid, mis on registreeritud rohkem kui 10 aastat enne artiklis 7 sätestatud kuupäeva;
 - b) N₂ ja N₃ kategooria sõidukid, millele ei ole võimalik paigaldada IV ja V klassi peegleid viisil, mis tagab vastavuse järgmistele nõuetele:
 - i) mitte ükski peegli osa ei ole olenemata reguleerimisasendist maapinnast vähem kui 2 m (± 10 cm) kõrgusel, kui sõidukil on suurimale tehniliselt lubatud täismassile vastav koorem;
 - ii) peeglid on juhtimiskohalt täielikult nähtavad;
 - c) N₂ ja N₃ kategooria sõidukid, mis enne direktiivi 2003/97/EÜ jõustumist kuulusid nende riiklike meetmete reguleerimisalasse, millega nõuti muude kaudse nähtavuse seadmete paigaldamist, mis kataksid mitte vähem kui 95% kõnealuses direktiivis osutatud IV ja V klassi peeglitelt maapinnal nõutavast vaateväljast.

Artikkel 3

Pärast artiklis 7 sätestatud kuupäeva tagavad liikmesriigid, et kõikidele artikli 2 lõikes 1 osutatud sõidukitele paigaldatakse sõitjapoolsele küljele lähivaate- ja lainurkpeeglid, mis vastavad direktiivis 2003/97/EÜ IV ja V klassi peeglitele sätestatud nõuetele.

Erandina lõikest 1 käsitatakse kõnealuse direktiivi nõuetele vastavatena selliseid sõidukeid, mis on varustatud peeglitega, mille vaateväljad kombineerituna katavad vähemalt 99% direktiivis 2003/97/EÜ osutatud IV ja V klassi peeglite kogu vaateväljast maapinnal.

⁸ EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2006/40/EÜ (ELT L 161, 14.6.2006, lk 12).

Artikkel 4

Erandina artikli 3 lõikest 1 võivad liikmesriigid ette näha järgmist:

- 1) sõidukid, mis on registreeritud 4–7 aastat enne artiklis 7 sätestatud kuupäeva, peavad vastama käesoleva direktiivi nõuetele hiljemalt 1 aasta pärast osutatud kuupäeva;
- 2) sõidukid, mis on registreeritud 7–10 aastat enne artiklis 7 sätestatud kuupäeva, peavad vastama käesoleva direktiivi nõuetele hiljemalt 2 aastat pärast osutatud kuupäeva.

Artikkel 5

N₂ ja N₃ kategooria sõidukitele, millele ei saa kättesaadavate tehniliste lahenduste puudumise tõttu paigaldada käesoleva direktiivi nõuetele vastavaid peegleid, võib paigaldada muid kaudse nähtavuse seadmeid, tingimusel et sellised seadmed hõlmavad vähemalt sama suurt ala, nagu on sätestatud artikli 3 lõikes 2.

Sõidukid, mida on lõike 1 kohaselt varustatud tagantjärele, peavad saama liikmesriigi pädevalt asutuselt eraldi heakskiidu.

Artikkel 6

Liikmesriigid täiendavad käesoleva direktiivi kohaselt ette nähtud meetmeid algatustega, et tõsta teadlikkust ohtudest, mida tekitab liiklejatele sõiduki pimeala.

Artikkel 7

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud haldus- ja õigusnormid hiljemalt [aasta pärast käesoleva direktiivi jõustumist]. Nad edastavad kõnealuste õigusnormide teksti ning kõnealuste normide ja käesoleva direktiivi vahelise vastavustabeli viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid võtavad need õigusnormid vastu, lisavad nad nendesse normidesse või nende normide ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste riiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 8

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Artikkel 9

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
President

Nõukogu nimel
eesistuja