



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 5.10.2006  
COM(2006) 570 definitief

2006/0183 (COD)

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**betreffende de installatie van spiegels op bestaande in de Gemeenschap geregistreerde vrachtwagens**

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

(door de Commissie ingediend)

## **TOELICHTING**

### **1 ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL**

#### **Motivering en doel van het voorstel**

Dit voorstel voor een richtlijn heeft als doel de verkeersveiligheid te verhogen, met name voor zwakke weggebruikers zoals voetgangers, fietsers en motorrijders. Deze groep loopt een hoog risico om betrokken te raken bij ongevallen met vrachtwagens, die aan de passagierszijde een dode hoek hebben. Voor nieuwe vrachtwagens bestaat reeds wetgeving op grond waarvan zij vanaf 2006/2007 met betere spiegels moeten worden uitgerust. Bestaande vrachtwagens zullen echter in het verkeer blijven zonder een verbetering van hun indirecte gezichtsveld. De Commissie stelt voor de voorschriften betreffende het zijdelingse indirecte gezichtsveld, die op dit moment alleen van toepassing zijn op nieuwe voertuigen, eveneens toe te passen op het bestaande vrachtwagenpark.

#### **Algemene context**

Een aantal ongevallen wordt veroorzaakt doordat bestuurders van grote voertuigen zich er niet bewust van zijn dan andere weggebruikers zich zeer dichtbij of naast hun voertuig bevinden. Deze ongevallen hebben vaak te maken met een afslagbeweging bij een kruispunt, splitsing of rotonde waarbij de vrachtwagenbestuurder andere weggebruikers die zich in de dode hoek naast zijn voertuig bevinden, niet opmerkt. In Europa komen jaarlijks naar schatting 400 personen bij dit soort ongevallen om het leven. Daarom hebben het Europees Parlement en de Raad Richtlijn 2003/97/EG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de typegoedkeuring van inrichtingen voor indirect zicht en van voertuigen met deze inrichtingen, tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG en tot intrekking van Richtlijn 71/127/EEG, aangenomen. Volgens deze richtlijn kunnen nieuwe voertuigtypes en nieuwe voertuigen vanaf respectievelijk 2006 en 2007 nog slechts door de keuringsinstanties van de lidstaten worden goedgekeurd indien ze zijn uitgerust met spiegels en andere systemen voor indirect zicht die aan bepaalde voorschriften voldoen zodat de dode hoek wordt verkleind.

Verschillende lidstaten waren van mening dat een verplichting voor nieuwe voertuigen en voertuigtypes, zonder aanpassing van de bestaande voertuigen, niet ver genoeg gaat. Drie lidstaten – Nederland, België en Denemarken – hebben derhalve een nationale regeling ingevoerd (wetgeving, belastingvoordelen of andere financiële stimuli) voor de aanpassing van vrachtwagens, die in deze context een bijzonder gevaar opleveren. Voorts hebben deze lidstaten er bij de Commissie op aangedrongen werk te maken van Europese regelgeving in dit verband. Dit voorstel wordt ook door een aantal andere lidstaten gesteund.

#### **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

De Europese regelgeving inzake de typekeuring van systemen voor indirect zicht dateert van 1971. De oorspronkelijk Richtlijn 71/127/EEG is geleidelijk aangepast door een aantal richtlijnen waarbij extra en meer geavanceerde spiegels werden ingevoerd en de werkingssfeer werd uitgebreid tot andere voertuigcategorieën. In de richtlijn waren tevens voorschriften opgenomen over de constructie en de plaatsing van achteruitkijkspiegels op voertuigen. Deze richtlijn liet de respectieve nationale voorschriften echter onverlet. Pas in 2003 werd bij Richtlijn 2003/97/EG de installatie opgelegd van een aantal welbepaalde spiegels en andere systemen voor indirect zicht en werd Richtlijn 71/127/EEG ingetrokken.

Richtlijn 2003/97/EG is gewijzigd bij Richtlijn 2005/27/EG van de Commissie waarbij de algemene voorschriften betreffende de installatie van spiegels van klasse IV en V ook van toepassing werden op voertuigen vanaf 3,5t in plaats van 7,5t.

## **Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de EU**

In het Witboek “Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: Tijd om te kiezen” heeft de Commissie de doelstelling naar voren geschoven om het aantal verkeersslachtoffers tegen 2010 met de helft te verminderen. In haar derde Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid heeft de Commissie zich ertoe verbonden te onderzoeken of ook bestaande vrachtwagens kunnen worden uitgerust met systemen voor indirect zicht om de dode hoek weg te werken.

In december 2005 heeft de CARS 21 groep op hoog niveau een 10-jarenactieplan aangenomen voor het concurrentievermogen van de Europese auto-industrie. Op het gebied van verkeersveiligheid, pleitte de CARS 21 groep voor een geïntegreerde benadering van voertuigtechnologie, infrastructuur en de weggebruiker. De geïntegreerde benadering omvat onder meer de verplichte invoering van nieuwe veiligheidsvoorzieningen, bijvoorbeeld om de dode hoek bij vrachtwagens weg te werken.

## **2 RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING**

### **Raadpleging van belanghebbende partijen**

#### *Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten*

De belanghebbende partijen werden in 2004 door de contractant geraadpleegd in het kader van de kosten-batenanalyse. Hun opmerkingen zijn meegenomen bij de opstelling van het studierapport.

In 2006 werd een publieke raadpleging georganiseerd via het internet. De meeste respondenten van deze raadpleging werden reeds gecontacteerd tijdens de studiefase.

- 10 reacties zijn afkomstig van fabrikanten van voertuiguitrusting zoals spiegels en andere systemen om het indirecte gezichtsveld te verbeteren;
- 8 reacties van verkeersveiligheidsorganisaties, waaronder één die is ingediend door een Europees parlementslid;
- 6 reacties van nationale en internationale beroepsverenigingen van wegvervoerders (DK, NL, BE, ES, UK, IRU);
- 7 reacties van nationale of regionale regeringen (CY, DE, EL, NL, FI, NO en Baden-Württemberg/Duitse deelstaat);
- 2 reacties van constructeurs en constructeursverenigingen (ACEA en een constructeur die Volvo vrachtwagens ombouwt);
- 3 gebruikersverenigingen (FEMA/motorrijders, FIVA/historische voertuigen, ECF/fietsers).

### Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

De meeste respondenten zijn het ermee eens dat de installatie van uitrusting om het indirecte gezichtsveld te verbeteren voordelen oplevert. De standpunten over de gewenste benadering en reikwijdte van een dergelijke maatregel lopen echter uiteen. Sommige belanghebbenden geven de voorkeur aan een vrijwillige aanpassing, een kleiner gezichtsveld of meer mogelijkheden om het gewenste gezichtsveld te bereiken. Anderen menen dat alle eisen van de richtlijn voor nieuwe voertuigen op meer voertuigen of ook op oudere voertuigen moeten worden toegepast.

De Commissie heeft alle adviezen zorgvuldig bestudeerd. Een zuiver vrijwillige regeling biedt geen garanties voor de gewenste resultaten. Voorts wenst de Commissie een eenvoudige en doeltreffende oplossing waarbij de kosten tot een minimum beperkt worden en een maximaal resultaat wordt bereikt. De door veel respondenten voorgestelde oplossingen zijn weliswaar gunstig voor hun sector, maar brengen de algemene doelmatigheid van het voorstel in het gedrang. Ten slotte, en vooral, heeft de Commissie acte genomen van de uitermate positieve reacties van de zwakke weggebruikers, de doelgroep van deze maatregel. Meer informatie over de resultaten van de raadpleging van de actoren is te vinden in de bij dit voorstel gevoegde effectbeoordeling.

Van 12.4.2006 tot 24.5.2006 heeft via het internet een openbare raadpleging plaatsgevonden. De Commissie heeft 36 reacties ontvangen. De resultaten zijn beschikbaar op:  
[http://ec.europa.eu/transport/road/roadsafety/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/roadsafety/index_en.htm).

### **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

#### Betrokken wetenschaps- en kennisgebieden

Marktonderzoek, kosten-batenanalyse

#### Gebruikte methode

Studieovereenkomst

#### Belangrijkste geraadpleegde organisaties en deskundigen

Nationale regeringen, fabrikanten van spiegels, voertuigconstructeurs, verkeersveiligheidsinstanties.

#### Ontvangen en gebruikte adviezen

De raadpleging van de betrokken actoren over het voorstel heeft geen potentieel ernstige risico's met onomkeerbare gevolgen aan het licht gebracht.

Het voorstel van de beroepsverenigingen om begeleidende bewustmakingscampagnes te organiseren ten behoeve van zowel vrachtwagenbestuurders als zwakke weggebruikers is als aanbeveling opgenomen in de richtlijn. Voorts is erop gewezen dat het wagenpark in sommige lidstaten gemiddeld ouder is dan in andere landen. De lidstaten bepalen derhalve zelf of ze de richtlijn ook wensen toe te passen op voertuigen van meer dan tien jaar oud.

#### Middelen die zijn gebruikt om het advies van de deskundigen openbaar te maken

De kosten-batenanalyse is gepubliceerd op EUROPA en kan worden gedownload:  
[http://ec.europa.eu/transport/road/publications/projectfiles/mirrors\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/publications/projectfiles/mirrors_en.htm)

- Effectbeoordeling

“Geen actie ondernemen” betekent de kans missen om levens te redden door een eenvoudige en betaalbare maatregel. De aanpassing van de voertuigen heeft alleen zin indien de maatregel wordt voltooid voor de vervanging van het volledige vrachtwagenpark door nieuwe vrachtwagens die zijn uitgerust met spiegels welke voldoen aan Richtlijn 2003/97/EG. Dit zal wellicht het geval zijn na 2020. Het effect van deze richtlijn is beperkt in de tijd en neemt elk jaar af.

De toepassing van alle voorschriften van Richtlijn 2003/97/EG inzake het zijdelingse gezichtsveld op alle vrachtwagens (> 3,5 t) is een tweede optie. Wanneer men het hele wagenpark in beschouwing neemt, mag men ervan uitgaan dat dit een erg kostenefficiënte maatregel is. Het valt evenwel te verwachten dat de installatie van de vereiste uitrusting zal verschillen naargelang van het soort voertuig. Gelet op de hogere windbelasting van grotere spiegels, vergt de volledige toepassing van de voorschriften van Richtlijn 2003/97/EG bij sommige oudere voertuigen belangrijke aanpassingen aan de cabinestructuur. In dat geval kunnen de kosten oplopen tot meerdere duizenden euro.

Een derde optie bestaat er derhalve in gedifferentieerde normen inzake het zijdelingse gezichtsveld te hanteren op basis van Richtlijn 2003/97/EG. Bij meer dan 50% van de in Europa rijdende vrachtwagens kunnen de oude spiegelglazen worden vervangen door nieuwe die aan Richtlijn 2003/97/EG voldoen en waardoor het vereiste indirecte gezichtsveld wordt gehaald. Bij nog eens 25% kunnen nieuwe glazen worden gemonteerd indien de normen voor de verbetering van het gezichtsveld lichtjes afgezwakt worden (>99%). In dergelijke gevallen kost de aanpassing normaal gezien minder dan 150 euro. Het grootste deel van de overblijvende 20-25% van het wagenpark kan tegen een hogere, doch redelijke, kostprijs met nieuwe spiegels worden uitgerust. In sommige gevallen (<10%) mogen aanvullende instrumenten worden geïnstalleerd om minstens het gezichtsveld van Richtlijn 2003/97/EG te bereiken. Dit kan het geval zijn indien de vervanging van de spiegels aanzienlijke wijzigingen van de cabinestructuur zou vergen of er geen spiegel op de markt is die aan de normen voldoet.

### **3 JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL**

#### **Samenvatting van de voorgestelde maatregel(en)**

Deze richtlijn beoogt een verbetering van het indirecte gezichtsveld van zware vrachtwagens en heeft als doel het aantal slachtoffer op de Europese wegen terug te dringen. Aangezien de verbetering van het indirecte gezichtsveld van bestaande vrachtwagens technische aanpassingen impliceert aan een reeds goedgekeurd en wettelijk aanvaard systeem, wordt bijzondere aandacht besteed aan de technische haalbaarheid en economische doelmatigheid van de aanpassing.

Op dit moment bestaat er geen technische oplossing die 100% van het grondoppervlak rond het voertuig dekt. Dit geldt voor passagiersvoertuigen en in nog sterkere mate voor vrachtwagens. Bijna sedert het ontstaan van de auto, worden spiegels gebruikt als een handig

instrument om het indirecte gezichtsveld in beeld te brengen, maar nog steeds bezitten ze een aantal fysieke beperkingen, bv. de achterzijde van vrachtwagens blijft onzichtbaar.

De belangrijkste beperking is de beperkte capaciteit van de bestuurder om de diverse informatie tijdens het rijden te verzamelen, waar te nemen en te verwerken. Met de huidige set spiegels dient een bestuurder van een linkssturende vrachtwagen om rechtsaf te draaien niet alleen vooruit en naar links te kijken, maar ook naar twee spiegels aan zijn rechterzijde en een trottoirspiegel boven de rechterdeur. Een vrachtwagen die na 2007 is gebouwd zal uitgerust zijn met een aanvullende frontspiegel die het grondoppervlak vlak voor het voertuig in beeld brengt.

Extra elektronische systemen om de zogenaamde dode hoek weg te werken en die, met name op bestaande voertuigen, aanzienlijke en dure structurele aanpassingen zouden vergen, zullen wellicht slechts beperkt toegepast worden. Indien deze systemen echter voldoen aan de eisen van Richtlijn 2003/97/EG mogen ze worden gebruikt. De technische voorschriften van de richtlijn voor nieuwe voertuigen, die op dit moment als een referentie ter zake mag worden beschouwd, vormt het referentiekader voor alle aanpassingen.

Vanuit kosten-batenoogpunt heeft het geen zin alle eisen voor nieuwe voertuigen ook toe te passen op bestaande voertuigen. De aanpassing van lichte vrachtwagens of bussen met spiegels en camera's biedt in alle gevallen een verhouding tussen baten en kosten van minder dan 1. Voor zware vrachtwagens is de verhouding tussen baten en kosten alleen hoger dan 1 wat het zijdelings indirecte gezichtsveld betreft. Op basis van de resultaten van de kosten-batenanalyse wordt alleen het scenario zware vrachtwagens/zijzicht in overweging genomen.

Om deze kans optimaal te benutten (het voordeel van de maatregel neemt af naarmate de tijd verstrijkt), de fabrikanten te laten inspelen op de vraag en eigenaars van oudere vrachtwagens meer flexibiliteit te bieden, is een progressieve tenuitvoerlegging van deze richtlijn wenselijk. Zware vrachtwagens die na 2004 zijn ingeschreven, dienen één jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn te zijn aangepast, na 2001 ingeschreven zware vrachtwagens na twee jaar en na 1998 ingeschreven vrachtwagens uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn.

Het principe van kostenefficiëntie ligt aan de basis van dit voorstel. Wat de handhaving van de eisen van deze richtlijn betreft, dienen de lidstaten te voorzien in betrouwbare en doeltreffende, en soms ook flexibele, controleprocedures om te waarborgen dat alle in hun land geregistreerde voertuigen aan de normen voldoen. De meeste voertuigen kunnen tegen een redelijke kostprijs worden aangepast met reeds op de markt beschikbare uitrusting. Soms is de aanpassing echter technisch complexer. Met name in die gevallen dienen de lidstaten flexibel te zijn en ruimte te laten voor oplossingen op maat, zodat de keuringsinstanties alternatieve oplossingen kunnen goedkeuren.

Een aantal lidstaten hebben, bovenop de bepalingen van de geldende Europese regelgeving, reeds maatregelen genomen om het laterale indirecte gezichtsveld van vrachtwagenbestuurders te verbeteren. Deze maatregelen stroken niet of niet volledig met de technische aanpak van Richtlijn 2003/97/EG. Niettemin kan het resultaat, een voldoende blik op de zijdelingse dode hoek, ook met deze middelen worden bereikt. De richtlijn voorziet dan ook in een uitzondering voor vrachtwagens die in deze landen, namelijk Nederland, Denemarken en België, zijn ingeschreven en die vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn overeenkomstig de nationale regelgeving zijn uitgerust met systemen voor indirect zicht. Alle lidstaten dienen er evenwel op toe te zien dat de systemen voor indirect zicht die na de

inwerkingtreding van deze richtlijn op vrachtwagens worden geïnstalleerd, voldoen aan de bepalingen van deze richtlijn.

Voorts worden voertuigen die meer dan tien jaar voor de inwerkingtreding van deze richtlijn zijn ingeschreven, vrijgesteld. De kosten voor de aanpassing van oudere voertuigen zouden wellicht hoger liggen dan de verwachte baten, die afnemen naarmate het einde van de levensduur van het voertuig nadert.

### **Rechtsgrondslag**

Deze maatregel is gebaseerd op artikel 71 van het EG-Verdrag.

### **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voorzover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden(en) niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt.

Bij Richtlijn 2003/97/EG zijn geharmoniseerde Europese voorschriften ingevoerd inzake spiegels. Een door de lidstaten opgelegde aanpassing zou alleen betrekking hebben op voertuigen die in de betrokken lidstaat zijn ingeschreven. Zware vrachtwagen worden vaak ingeschakeld in Europees of zelfs internationaal verkeer. Een zuiver nationale oplossing biedt dan ook geen bevredigend antwoord.

Nationale aanpassingsverplichtingen zouden tevens als een handelsbelemmering kunnen worden beschouwd, te meer daar op dit gebied reeds Europese regelgeving bestaat. Een gemeenschappelijke Europese regeling voor de aanpassing van de voertuigen waarborgt gelijke concurrentievoorwaarden op de erg concurrentiële Europese wegvervoersmarkt.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden(en) beter door een optreden van de Gemeenschap worden verwezenlijkt.

Een gemeenschappelijke Europese verplichting biedt schaalvoordelen. Op deze manier wordt voorkomen dat verschillende technische oplossingen ontstaan in de lidstaten waarbij problemen kunnen rijzen wanneer vrachtwagens worden verkocht aan andere Europese landen, waar andere normen gelden.

Europese regelgeving zal leiden tot een daling van het aantal dodehoekongevallen met in een ander EU-land ingeschreven vrachtwagens.

Vrachtwagens vormen de voertuigencategorie die het vaakst internationale verplaatsingen maakt. Bij de harmonisering van Europese voorschriften moet dan ook prioriteit worden gegeven aan deze voertuigencategorie.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

### **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is om de volgende reden(en) in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel.

Terwijl de technische aspecten gedetailleerd worden omschreven laat de richtlijn heel wat ruimte aan de lidstaten om te bepalen hoe zij de richtlijn wensen te handhaven.

De voorgestelde aanpak laat de lidstaten veel manoeuvreerruimte om te bepalen hoe de richtlijn op de meest kostenefficiënte manier kan worden omgezet wat handhaving en controleprocedures betreft.

### **Keuze van instrumenten**

Voorgesteld(e) instrument(en): richtlijn.

Andere instrumenten zouden om de volgende reden(en) ongeschikt zijn.

Het alternatief voor een wettelijke verplichting zijn bewustmakingscampagnes en vrijwillige overeenkomsten met de sector. Aangezien aanpassingen alleen zinvol zijn binnen een bepaalde tijdsspanne (4 tot 6 jaar vanaf 2007) lijkt een vrijwillige overeenkomst met de vervoerssector niet het gepaste instrument. Voorts beschikt de sector kennelijk niet over de bevoegdheid om deze verbintenis aan te gaan. Bewustmakingscampagnes blijken succesvol op korte termijn. De invoering van de spiegels moet vergezeld gaan van dergelijke campagnes.

## **4 GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Gemeenschap.

## **5 AANVULLENDE INFORMATIE**

### **Simulatie, testfase en overgangperiode**

Er is of zal worden voorzien in een overgangperiode voor het voorstel.

### **Transponeringstabel**

De lidstaten delen de Commissie de tekst van de nationale bepalingen tot omzetting van de richtlijn mee, alsmede een transponeringstabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

Voorstel voor een

## **RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

### **betreffende de installatie van spiegels op bestaande in de Gemeenschap geregistreerde vrachtwagens**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71, lid 1, onder c,

Gelet op het voorstel van de Commissie<sup>1</sup>,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>2</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>3</sup>,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag<sup>4</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Een aantal ongevallen wordt veroorzaakt door vrachtwagenbestuurders die zich er niet bewust van zijn dat andere weggebruikers zich zeer dichtbij of naast hun voertuig bevinden. Deze ongevallen hebben vaak te maken met een afslagbeweging bij een kruispunt, splitsing of rotonde waarbij de vrachtwagenbestuurder andere weggebruikers die zich in de dode hoek naast zijn voertuig bevinden, niet opmerkt. In Europa komen jaarlijks naar schatting 400 personen, voornamelijk zwakke weggebruikers zoals fietsers, motorrijders en voetgangers, bij dergelijke ongevallen om het leven.
- (2) In het Witboek van 12 september 2001 “Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: Tijd om te kiezen”<sup>5</sup> heeft de Commissie de doelstelling naar voren geschoven om het aantal verkeersslachtoffers tegen 2010 met de helft terug te dringen. In haar derde Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid<sup>6</sup> heeft de Commissie zich ertoe verbonden te onderzoeken of ook bestaande vrachtwagens kunnen worden uitgerust met systemen voor indirect zicht om de dode hoek weg te werken en het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen.

---

<sup>1</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>2</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>3</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>4</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>5</sup> COM(2001) 370 def.

<sup>6</sup> COM(2003) 311 def.

- (3) In het eindrapport van zijn 10-jarenactieplan "A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century" pleit de CARS 21 groep op hoog niveau voor een geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid waaronder de verplichte invoering van nieuwe veiligheidssystemen, zoals spiegels, om de dode hoek bij vrachtwagens te verkleinen.
- (4) Richtlijn 2003/97/EG van het Europees Parlement en de Raad van 10 november 2003 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de typegoedkeuring van inrichtingen voor indirect zicht en van voertuigen met deze inrichtingen, tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG en tot intrekking van Richtlijn 71/127/EEG<sup>7</sup>, zal weliswaar zorgen voor een sterke daling van het aantal slachtoffers, maar is alleen van toepassing op nieuwe voertuigen.
- (5) Voertuigen die reeds in gebruik zijn, vallen niet onder de bepalingen van Richtlijn 2003/97/EG. Het duurt waarschijnlijk nog tot 2023 eer deze voertuigen allemaal zijn vervangen.
- (6) Om het aantal aanrijdingen tussen deze voertuigen en zwakke weggebruikers te verminderen is het raadzaam deze voertuigen in de tussentijd uit te rusten met betere systemen voor indirect zicht.
- (7) Deze voertuigen dienen te worden uitgerust met spiegels die voldoen aan de technische voorschriften van Richtlijn 2003/97/EG om de zijdelingse dode hoek te verkleinen. Bij de meeste bestaande voertuigen levert de aanpassing geen technische problemen op.
- (8) Het wordt passend en evenredig beschouwd een uitzondering te maken voor voertuigen waarvan de resterende levensduur te kort is, voertuigen die zijn uitgerust met zijspiegels met een gezichtsveld dat slechts een fractie kleiner is dan het in Richtlijn 2003/97/EG voorgeschreven gezichtsveld en voertuigen die om technische redenen niet kunnen worden uitgerust met spiegels die aan die richtlijn voldoen.
- (9) Om de markt de kans te bieden in te spelen op de zeer grote vraag naar spiegels gedurende een zeer korte periode, dient te worden voorzien in een overgangsperiode.
- (10) Vrachtwagens die vóór de inwerkingtreding van Richtlijn 2003/97/EG werden uitgerust met systemen voor indirect zicht, die het bij die richtlijn vereiste gezichtsveld grotendeels bedekken, moeten worden vrijgesteld van de bepalingen van deze regelgeving.
- (11) De installatie van de spiegels moet gepaard gaan met maatregelen om het bewustzijn over de gevaren van de dode hoek bij vrachtwagens te verhogen.
- (12) Daar de doelstellingen van het overwogen optreden, namelijk de installatie van spiegels op bestaande vrachtwagens in de Gemeenschap, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve vanwege de omvang en de gevolgen van het optreden beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap overeenkomstig het in artikel 5 van het EG-Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel maatregelen treffen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel

---

<sup>7</sup> PB L 25 van 29.1.2004, blz.1.; richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 2005/27/EG van de Commissie (PB L 81 van 30.3.2005, blz. 44).

neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat voor de verwezenlijking van die doelstellingen noodzakelijk is.

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

### *Artikel 1*

Bij deze richtlijn worden normen vastgesteld voor de uitrusting van in de Gemeenschap ingeschreven voertuigen van de categorieën N<sub>2</sub> en N<sub>3</sub> als bedoeld in Richtlijn 70/156/EEG van de Raad met systemen voor indirect zicht.

### *Artikel 2*

1. Deze richtlijn is van toepassing op voertuigen van de categorieën N<sub>2</sub> en N<sub>3</sub> als bedoeld in punt 2 van bijlage II bij Richtlijn 70/156/EEG welke niet onder Richtlijn 2003/97/EG vallen<sup>8</sup>.
2. Deze richtlijn is niet van toepassing op:
  - a) Voertuigen van de categorieën N<sub>2</sub> en N<sub>3</sub> die meer dan 10 jaar voor de in artikel 7 genoemde datum zijn ingeschreven.
  - b) Voertuigen van de categorieën N<sub>2</sub> en N<sub>3</sub> waarop het onmogelijk is spiegels van klasse IV en V te monteren en aan de volgende voorwaarden te voldoen:
    - i) geen enkel onderdeel van de spiegel mag zich op een hoogte van minder dan 2 m ( $\pm 10$  cm) boven de grond bevinden bij een belasting die overeenkomt met de maximale technisch toelaatbare massa;
    - ii) de spiegels zijn volledig zichtbaar vanaf de bestuurdersplaats.
  - c) Voertuigen van de categorieën N<sub>2</sub> en N<sub>3</sub> die voor de inwerkingtreding van Richtlijn 2003/97/EG op grond van maatregelen van de lidstaten zijn uitgerust met andere systemen voor indirect zicht die toelaten minstens 95% van het in de richtlijn voor spiegels van klasse IV en V voorgeschreven totale gezichtsveld op grondniveau te overzien.

### *Artikel 3*

De lidstaten zorgen ervoor dat alle in artikel 2, lid 1, bedoelde voertuigen vanaf de in artikel 7 genoemde datum aan de passagierszijde zijn uitgerust met trottoir- en breedtespiegels die voldoen aan de respectieve voorschriften voor spiegels van klasse IV en V van Richtlijn 2003/97/EG.

Bij wijze van uitzondering wordt ervan uitgegaan dat aan de bepalingen van deze richtlijn is voldaan wanneer het voertuig is uitgerust met spiegels die toelaten ten minste 99% van het in

---

<sup>8</sup> PB L 42 van 23.2.1970, blz.1.; richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2006/40/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 161 van 14.6.2006, blz. 12).

Richtlijn 2003/97/EG voor spiegels van klasse IV en V bedoelde gezichtsveld op grondniveau te overzien.

#### *Artikel 4*

Bij wijze van uitzondering op het eerste lid van artikel 3 kunnen de lidstaten bepalen dat:

- (1) voertuigen die tussen 4 en 7 jaar voor de in artikel 7 genoemde datum zijn ingeschreven uiterlijk één jaar na die datum dienen te voldoen aan de bepalingen van deze richtlijn;
- (2) voertuigen die tussen 7 en 10 jaar voor de in artikel 7 genoemde datum zijn ingeschreven uiterlijk twee jaar na die datum dienen te voldoen aan de bepalingen van deze richtlijn;

#### *Artikel 5*

Voertuigen van de categorieën N<sub>2</sub> en N<sub>3</sub> die bij gebrek aan technische oplossingen niet kunnen worden uitgerust met spiegels die aan deze richtlijn voldoen, mogen worden uitgerust met andere systemen voor indirect zicht indien met deze systemen minstens hetzelfde gezichtsveld kan worden overzien als bedoeld in het tweede lid van artikel 3.

Voertuigen die overeenkomstig het eerste lid worden aangepast, dienen individueel door de bevoegde instanties van de lidstaten te worden goedgekeurd.

#### *Artikel 6*

De lidstaten ondersteunen de maatregelen van deze richtlijn met initiatieven om weggebruikers beter bewust te maken over de gevaren van de dode hoek van voertuigen.

#### *Artikel 7*

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om [uiterlijk één jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van de bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

### *Artikel 8*

Deze richtlijn treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

### *Artikel 9*

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel op

*Voor het Europees Parlement*  
*De Voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De Voorzitter*