

DYREKTYWA 2007/38/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 11 lipca 2007 r.****w sprawie doposażenia samochodów ciężarowych zarejestrowanych we Wspólnocie w lusterka samochodowe**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1 lit. c),

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Kierujący samochodami ciężarowymi, którzy nie dostrzegają na drodze innych użytkowników znajdujących się w bardzo bliskiej odległości od prowadzonych przez nich pojazdów lub obok nich, powodują liczne wypadki. Do wypadków tych dochodzi często podczas zmiany kierunku jazdy na skrzyżowaniach, węzłach dróg lub rondach, kiedy to kierowcy nie widzą innych użytkowników dróg w strefie martwego pola znajdującej się bezpośrednio wokół ich pojazdów. Szacuje się, że każdego roku w takich okolicznościach ginie 400 osób, z których większość to szczególnie zagrożeni użytkownicy dróg tacy jak rowerzyści, motocykliści i piesi.
- (2) W białej księdze z dnia 12 września 2001 r., zatytułowanej „Europejska polityka transportowa do 2010 r. – czas na decyzje”, Komisja stawia za cel zmniejszenie do roku 2010 liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w UE o połowę. W trzecim programie działań na rzecz bezpieczeństwa drogowego Komisja zobowiązała się do zbadania możliwości doposażenia samochodów ciężarowych wprowadzonych do ruchu drogowego w urządzenia służące do pośredniego widzenia mające na celu zmniejszenie martwego pola i przyczynienia się w ten sposób do zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych.
- (3) W dziesięcioletnim harmonogramie zawartym w sprawozdaniu końcowym zatytułowanym „Konkurencyjny system prawny dla przemysłu motoryzacyjnego

w XXI wieku” grupa wysokiego szczebla CARS 21 zaleciła przyjęcie zintegrowanego podejścia w zakresie bezpieczeństwa drogowego obejmującego obowiązkowe wprowadzenie nowych elementów bezpieczeństwa, takich jak lusterka mające na celu zmniejszenie martwego pola samochodów ciężarowych.

- (4) Urządzenia służące do widzenia pośredniego, jak lusterka szerokokątne i lusterka bliskiego zasięgu, kamery, monitory lub inne systemy, poprawiają pole widzenia kierowcy i poprawiają bezpieczeństwo pojazdów.
- (5) Dyrektywa 2003/97/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽³⁾ w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w odniesieniu do homologacji typu urządzeń służących do pośredniego widzenia oraz pojazdów wyposażonych w te urządzenia daje duże możliwości ograniczenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków, ale dotyczy wyłącznie nowo zarejestrowanych pojazdów.
- (6) Pojazdy już wprowadzone do ruchu drogowego nie są w związku z tym objęte obowiązkami ustanowionymi w dyrektywie 2003/97/WE. Ocenia się, że nie wszystkie z tych pojazdów zostaną zastąpione przed 2023 r.
- (7) W międzyczasie, aby przyczynić się do zmniejszenia liczby śmiertelnych i ulegających poważnym obrażeniom ofiar wypadków drogowych z udziałem szczególnie zagrożonych użytkowników dróg powodowanych przez te pojazdy, należy przewidzieć, aby przedmiotowe pojazdy zostały doposażone w udoskonalone urządzenia służące do widzenia pośredniego.
- (8) Pojazdy już wprowadzone do ruchu drogowego powinny być wyposażone w lusterka zmniejszające boczne martwe pole, spełniając w ten sposób wymogi techniczne dyrektywy 2003/97/WE. W przypadku większości przedmiotowych pojazdów jest to technicznie wykonalne.
- (9) Właściwe i zgodne z zasadą proporcjonalności jest jednak wyłączenie z zakresu obowiązywania i zapewnienie odstępstw dla pojazdów, których pozostały czas użytkowania jest krótki, pojazdów wyposażonych w lusterka boczne zapewniające pole widzenia tylko nieznacznie mniejsze niż pole widzenia przewidziane w dyrektywie 2003/97/WE oraz pojazdów, których wyposażenie w lusterka spełniające wymogi tej dyrektywy po rozsądnych cenach nie jest technicznie możliwe.

⁽¹⁾ Opinia z dnia 14 marca 2007 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 10 maja 2007 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 25 czerwca 2007 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 25 z 29.1.2004, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Rady 2006/96/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 81).

- (10) Przepisy i procedury określone w niniejszej dyrektywie nie powinny mieć wpływu na pojazdy zaliczane do kategorii N₂ i N₃, które zostały pierwotnie zarejestrowane lub uzyskały homologację typu lub zaczęły być wykorzystywane przed dniem 1 stycznia 2000 r. i które są wykorzystywane głównie ze względu na swoją wartość zabytkową.
- (11) Właściwe organy powinny zezwolić na alternatywne rozwiązania i zatwierdzić je dla pewnej liczby ciężarówek, które nie mogą spełnić wszystkich wymogów niniejszej dyrektywy z przyczyn technicznych lub ekonomicznych. W takich przypadkach państwa członkowskie powinny przekazać Komisji wykazy dozwolonych i zatwierdzonych rozwiązań technicznych, a Komisja powinna je z kolei udostępnić wszystkim państwom członkowskim.
- (12) Aby umożliwić zaspokojenie dużego zapotrzebowania na lusterka na rynku w krótkim czasie, należy przewidzieć okres przejściowy.
- (13) Samochody ciężarowe, które przed terminami transpozycji dyrektywy 2003/97/WE zostały wyposażone w urządzenia służące do widzenia pośredniego, których pole widzenia w dużej mierze jest zgodne z wymogami tej dyrektywy, nie powinny być objęte wymogami niniejszej dyrektywy.
- (14) Inicjatywie wyposażenia pojazdów w lusterka samochodowe powinny towarzyszyć odpowiednie działania mające na celu uświadamianie zagrożeń związanych z występowaniem martwego pola przy samochodzie ciężarowym, w tym kampanie uświadamiające dla najbardziej zagrożonych użytkowników dróg, takich jak rowerzyści, motocykliści i piesi, oraz dotyczące właściwego ustawienia i właściwego korzystania z urządzeń służących do widzenia pośredniego.
- (15) Inne typy pojazdów niż objęte niniejszą dyrektywą, takie jak małe samochody ciężarowe i autobusy, które nie są wyposażone w ulepszone urządzenia służące do widzenia pośredniego, często uczestniczą w wypadkach, których przyczyną jest martwe pole. Istnieje zatem potrzeba dokonywania ciągłych przeglądów prawodawstwa wspólnotowego w sprawie czynnych i biernych wymogów bezpieczeństwa, mających na celu poprawę i wspieranie bezpieczeństwa na drodze.
- (16) W celu dokonania wszechstronnejszej analizy oraz opracowania przyszłej strategii w zakresie ograniczenia liczby wypadków spowodowanych martwym polem Komisja – w ramach decyzji Rady 93/704/WE z dnia 30 listopada 1993 r. w sprawie stworzenia wspólnotowej bazy danych wypadków drogowych⁽¹⁾ oraz innych stosownych przepisów wspólnotowych, takich jak decyzja nr 2367/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie programu statystycznego na lata 2003–2007⁽²⁾ – powinna zebrać odpowiednie dane z państw członkowskich i przystąpić do stosownego ich przetworzenia.
- (17) Dyrektywa Rady 96/96/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep⁽³⁾ przewiduje obowiązek przeprowadzania okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych wykorzystywanych do przewozu towarów o maksymalnej dopuszczalnej masie przekraczającej 3,5 tony przynajmniej raz do roku. Aby przejść badania przydatności do ruchu drogowego samochodu ciężarowe powinny między innymi być wyposażone w lusterka wsteczne odpowiadające wymogom tej dyrektywy. Świadectwa przydatności do ruchu drogowego wydawane przez państwa członkowskie dla pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium są wzajemnie uznawane w celu zapewnienia swobodnego poruszania się pojazdów na drogach państw członkowskich.
- (18) Zważywszy na to, iż cel niniejszej dyrektywy, czyli doposażenie pojazdów wprowadzonych do ruchu we Wspólnocie w lusterka, nie może być w wystarczający sposób osiągnięty przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jej skalę i skutek może zostać lepiej osiągnięty na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną we wspomnianym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (19) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽⁴⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, dla ich własnych celów i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelację pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami jej transpozycji, oraz do podawania ich do wiadomości publicznej.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Niniejsza dyrektywa ustanawia wymogi dotyczące wyposażania zarejestrowanych we Wspólnocie pojazdów kategorii N₂ i N₃, o których mowa w sekcji A pkt 2 załącznika II do dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep⁽⁵⁾, w systemy widzenia pośredniego.

⁽¹⁾ Dz.U. L 329 z 30.12.1993, str. 63. Decyzja zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

⁽²⁾ Dz.U. L 358 z 31.12.2002, str. 1. Decyzja zmieniona decyzją nr 787/2004/WE (Dz.U. L 138 z 30.4.2004, str. 12).

⁽³⁾ Dz.U. L 46 z 17.2.1997, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, str. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2007/37/WE (Dz.U. L 161 z 22.6.2007, str. 60).

Artykuł 2

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do pojazdów kategorii N₂ i N₃, które nie mają homologacji typu lub homologacji jako jeden pojazd na mocy dyrektywy 2003/97/WE.

2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do następujących pojazdów:

a) pojazdów kategorii N₂ i N₃ zarejestrowanych przed dniem 1 stycznia 2000 r.;

b) pojazdów kategorii N₂, których maksymalna dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 7,5 tony, w przypadku których niemożliwe jest zamontowanie lusterek klasy V w sposób gwarantujący spełnienie następujących warunków:

i) żadna część lusterka nie znajduje się w odległości mniejszej niż 2 m (możliwe jest przyjęcie tolerancji +10 cm) od podłoża, niezależnie od pozycji ustawienia lusterka, gdy pojazd znajduje się pod obciążeniem odpowiadającym jego maksymalnej technicznie dopuszczalnej masie; oraz

ii) lusterko jest w pełni widoczne z miejsca kierowcy;

c) pojazdów kategorii N₂ i N₃, podlegających krajowym przepisom, które weszły w życie przed terminem transpozycji dyrektywy 2003/97/WE, wymagającym wyposażenia, po stronie pasażera, w inne urządzenia widzenia pośredniego, obejmujące co najmniej 95 % całkowitego pola widzenia na poziomie podłoża lusterek klasy IV i klasy V zgodnie z tą dyrektywą.

Artykuł 3

1. Ze skutkiem od dnia 6 sierpnia 2007 r., a najpóźniej do dnia 31 marca 2009 r., państwa członkowskie zapewniają wyposażenie wszystkich pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 1, od strony pasażera w lusterka szerokokątne i lusterka bliskiego zasięgu spełniające wymogi określone w dyrektywie 2003/97/WE dotyczące odpowiednio lusterek klasy IV i klasy V.

2. W drodze odstępstwa od ust. 1, wymogi niniejszej dyrektywy uważa się za spełnione, jeżeli pojazdy są wyposażone, po stronie pasażera, w lusterka szerokokątne i bliskiego zasięgu, których kombinacja pola widzenia odpowiada co najmniej 95 % całkowitego pola widzenia na poziomie podłoża lusterek klasy IV i co najmniej 85 % pola widzenia na poziomie podłoża lusterek klasy V zgodnie z dyrektywą 2003/97/WE.

3. Pojazdy, o których mowa w art. 2, które z powodu braku dostępnych i rozsądnych z ekonomicznego punktu widzenia rozwiązań technicznych nie mogą zostać wyposażone w lusterka spełniające wymogi określone w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, mogą zostać wyposażone w dodatkowe lusterka lub inne urządzenia służące do pośredniego widzenia pod warunkiem, że połączenie takich urządzeń gwarantuje objęcie nimi co najmniej 95 % całkowitego pola widzenia na poziomie podłoża lusterek klasy IV i co najmniej 85 % pola widzenia na poziomie podłoża lusterek klasy V zgodnie z dyrektywą 2003/97/WE.

4. Państwa członkowskie przekazują Komisji listę rozwiązań technicznych spełniających wymogi niniejszego artykułu. Komisja udostępnia otrzymane informacje publicznie poprzez swoją stronę internetową lub za pomocą wszelkich innych stosownych środków – wszystkim państwom członkowskim.

Artykuł 4

1. Spełnianie wymogów określonych w art. 3 ust. 1, 2 i 3 zostaje stwierdzone w drodze dowodu wydanego przez państwo członkowskie zgodnie z art. 3 dyrektywy 96/96/WE.

2. Komisja, wspomagana przez komitety wymienione w art. 8 dyrektywy 96/96/WE i art. 13 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG w ramach ich odnośnych mandatów, podejmuje stosowne środki w celu zapewnienia, aby wyposażenie, o którym mowa w art. 3 niniejszej dyrektywy, było zainstalowane i zbadane pod względem zgodności i przydatności do ruchu drogowego zgodnie z wymogami niniejszej dyrektywy. Środki te powinny zostać podjęte najpóźniej w dniu 6 sierpnia 2008 r.

Artykuł 5

W terminie do dnia 6 sierpnia 2011 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie wdrażania niniejszej dyrektywy wraz z mającym na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach opracowaniem dotyczącym wypadków, których przyczyną jest martwe pole, obejmującym wszystkie pojazdy i powstałe koszty. Sprawozdaniu Komisji powinien towarzyszyć w odpowiednich przypadkach wniosek dotyczący przeglądu obowiązujących przepisów, oparty o wszechstronniejszą analizę kosztów i korzyści.

Artykuł 6

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie do dnia 6 sierpnia 2008 r. Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji między tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 7

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 8

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 11 lipca 2007 r.

*W imieniu Parlamentu
Europejskiego
H.-G. PÖTTERING
Przewodniczący*

*W imieniu
Rady
M. LOBO ANTUNES
Przewodniczący*
