

DIRECTIVA 2007/38/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**din 11 iulie 2007****privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71 alineatul (1) litera (c),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽²⁾,

întrucât:

(1) O serie de accidente sunt provocate de conducători de vehicule grele pentru transportul de mărfuri care nu observă prezența altor participanți la trafic în imediata apropiere a vehiculului lor sau chiar lângă acesta. Accidentele respective survin deseori ca urmare a schimbării de direcție în intersecții, ramificații rutiere sau sensuri giratorii, în cazurile în care conducătorii auto nu detectează prezența altor participanți la trafic în unghiurile moarte din zona imediat învecinată cu vehiculele lor. Se estimează că, anual, aproximativ 400 de persoane în Europa își pierd viața în astfel de împrejurări, majoritatea fiind participanți vulnerabili la trafic, și anume bicicliști, motocicliști și pietoni.

(2) În Cartea albă din 12 septembrie 2001 privind „Politica europeană în domeniul transporturilor în perspectiva anului 2010: momentul deciziilor”, Comisia a stabilit obiectivul reducerii la jumătate, până în 2010, a numărului de accidente rutiere mortale în UE. Prin intermediul celui de-al treilea program de acțiune privind siguranța traficului, Comisia s-a angajat să analizeze problema postechipării cu dispozitive de vizibilitate indirectă a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri aflate deja în circulație, cu scopul de a reduce unghiurile moarte și de a contribui în acest mod la diminuarea numărului de accidente rutiere mortale.

(3) În cadrul foii de parcurs pentru o perioadă de 10 ani, cuprinsă în raportul final „Un cadru competitiv de regle-

mentare în sectorul automobilelor pentru secolul XXI”, grupul la nivel înalt CARS 21 a recomandat o abordare globală a siguranței traficului, inclusiv introducerea obligatorie a unor noi componente de siguranță, cum ar fi oglinzile retrovizoare pentru reducerea unghiurilor moarte la vehiculele grele pentru transportul de mărfuri.

(4) Dispozitivele de vizibilitate indirectă, cum ar fi oglinzile cu unghi larg și cele de proximitate, camerele de luat vederi, monitoarele sau alte tipuri de sisteme omologate de vizibilitate indirectă, îmbunătățesc câmpul de vizibilitate al conducătorului auto și sporesc siguranța vehiculelor.

(5) Cu toate că prezintă un potențial ridicat pentru reducerea numărului de accidente rutiere mortale, Directiva 2003/97/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽³⁾ din 10 noiembrie 2003 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a dispozitivelor de vizibilitate indirectă și a vehiculelor echipate cu dispozitivele respective vizează numai vehiculele nou înmatriculate.

(6) Prin urmare, vehiculele deja aflate în circulație nu intră sub incidența obligațiilor prevăzute de Directiva 2003/97/CE. Se poate estima că vehiculele respective nu vor fi integral înlocuite până în 2023.

(7) Pentru a sprijini reducerea accidentelor rutiere mortale și a celor grave, cauzate de vehiculele respective și care implică participanți vulnerabili la trafic, este necesar să se dispună, între timp, postechiparea cu dispozitive îmbunătățite de vizibilitate indirectă a vehiculelor în cauză.

(8) Vehiculele aflate deja în circulație trebuie echipate cu oglinzi care să reducă unghiurile laterale moarte, cu încadrarea, în același timp, în cerințele tehnice ale Directivei 2003/97/CE. Operațiunea respectivă este posibilă din punct de vedere tehnic pentru majoritatea vehiculelor în cauză.

(9) Cu toate acestea, este oportun și proporțional să se acorde excepții și derogări pentru vehiculele a căror durată de viață rămasă este scurtă, pentru vehiculele prevăzute cu oglinzi retrovizoare laterale al căror câmp de vizibilitate acoperă suprafețe nesemnificativ mai mici decât câmpurile de vizibilitate reglementate de Directiva 2003/97/CE și pentru vehiculele a căror echipare cu oglinzi retrovizoare conforme cerințelor directivei amintite nu este viabilă din punct de vedere economic.

⁽¹⁾ Aviz din 14 martie 2007 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial).

⁽²⁾ Avizul Parlamentului European din 10 mai 2007 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 25 iunie 2007.

⁽³⁾ JO L 25, 29.1.2004, p. 1. Directivă, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2006/96/CE a Consiliului (JO L 363, 20.12.2006, p. 81).

- (10) Vehiculele din categoriile N₂ și N₃ care au fost inițial înmatriculate și/sau omologate, și/sau puse în funcțiune înainte de 1 ianuarie 2000 și care sunt utilizate în special datorită importanței lor istorice nu ar trebui să fie afectate de normele și procedurile prevăzute de prezenta directivă.
- (11) Pentru vehiculele grele care nu îndeplinesc în totalitate cerințele prezentei directive din motive tehnice și/sau economice, autoritățile competente ar trebui să permită și să aprobe soluții alternative. În astfel de cazuri, statele membre ar trebui să comunice Comisiei listele cu soluțiile tehnice permise și aprobate, aceasta din urmă punându-le, la rândul ei, la dispoziția tuturor statelor membre.
- (12) Pentru a permite pieței să acopere o cerere mare de oglinzi retrovizoare într-o perioadă scurtă, este necesar să se acorde o perioadă de tranziție.
- (13) Prin excepție, cerințele prezentei directive nu ar trebui aplicate vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri în cazul cărora postechiparea cu dispozitive de vizibilitate indirectă, care acoperă în mare parte câmpul de vizibilitate impus de directiva amintită, s-a efectuat înainte de datele de transpunere a Directivei 2003/97/CE.
- (14) Procesul de postechipare a vehiculelor ar trebui să fie însoțit de măsuri adecvate de sensibilizare privind pericolele asociate existenței unor unghiuri moarte la vehiculele grele pentru transportul de mărfuri, inclusiv de eforturi de informare adresate participanților vulnerabili la trafic, precum și referitoare la reglarea și utilizarea corectă a dispozitivelor de vizibilitate indirecte.
- (15) Tipurile de vehicule, altele decât cele menționate în prezenta directivă, cum ar fi vehiculele ușoare de marfă și autobuzele, care nu sunt dotate cu dispozitive îmbunătățite de vizibilitate indirectă, sunt implicate, de asemenea, în accidentele cauzate de unghiul mort. Prin urmare, legislația comunitară privind cerințele de siguranță activă și pasivă ar trebui reînnoită continuu, în vederea îmbunătățirii și promovării siguranței rutiere.
- (16) Pentru o analiză mai cuprinzătoare și o viitoare strategie privind reducerea accidentelor cauzate de unghiul mort, Comisia ar trebui să colecteze, în conformitate cu Decizia 93/704/CE a Consiliului din 30 noiembrie 1993 privind crearea unei baze de date comunitare asupra accidentelor rutiere ⁽¹⁾ și cu alte acte comunitare relevante, cum ar fi Decizia nr. 2367/2002/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 2002 privind programul statistic comunitar pentru perioada 2003-2007 ⁽²⁾, datele relevante de la statele membre și să le prelucreze în mod corespunzător.
- (17) Directiva 96/96/CE a Consiliului din 20 decembrie 1996 de apropiere a legislațiilor statelor membre referitoare la inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora ⁽³⁾ prevede efectuarea de controale tehnice periodice pentru vehiculele folosite pentru transportul de mărfuri și a căror masă maximă admisă depășește 3,5 tone, cel puțin o dată pe an. Pentru a trece de controlul tehnic, vehiculele grele de marfă ar trebui să fie dotate, printre altele, cu oglinzi retrovizoare, în conformitate cu prevederile prezentei directive. Certificatele tehnice eliberate de statele membre pentru vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor sunt recunoscute reciproc pentru a permite libera circulație a vehiculelor pe drumurile statelor membre.
- (18) Întrucât obiectivul prezentei directive, și anume postechiparea vehiculelor aflate deja în circulație pe teritoriul Comunității, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.
- (19) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare ⁽⁴⁾, statele membre sunt încurajate să elaboreze, pentru ele însele și în interesul Comunității, propriile tabele care să ilustreze, pe cât posibil, corespondența dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere, precum și să le facă publice.

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Prezenta directivă stabilește cerințele pentru dotarea cu sisteme de vizibilitate indirectă a vehiculelor de categoriile N₂ și N₃ înmatriculate pe teritoriul Comunității, astfel cum sunt menționate la punctul 2 din secțiunea A a anexei II la Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora ⁽⁵⁾.

⁽²⁾ JO L 358, 31.12.2002, p. 1. Decizie, astfel cum a fost modificată prin Decizia nr. 787/2004/CE (JO L 138, 30.4.2004, p. 12).

⁽³⁾ JO L 46, 17.2.1997, p. 1. Directivă, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003.

⁽⁴⁾ JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 42, 23.2.1970, p. 1. Directivă, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2007/37/CE (JO L 161, 22.6.2007, p. 60).

⁽¹⁾ JO L 329, 30.12.1993, p. 63. Decizie, astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 284, 31.10.2003, p. 1).

Articolul 2

(1) Prezenta directivă se aplică în cazul categoriilor N₂ și N₃ care nu sunt omologate sau aprobate ca un vehicul unic în conformitate cu Directiva 2003/97/CE.

(2) Prezenta directivă nu se aplică următoarelor:

(a) vehiculele de categoriile N₂ și N₃ înmatriculate înainte de 1 ianuarie 2000;

(b) vehiculele de categoria N₂ a căror masă maximă totală admisă nu depășește 7,5 tone, în cazul cărora este imposibilă montarea unei oglinzi retrovizoare de clasa V, astfel încât să se asigure îndeplinirea următoarelor condiții:

(i) nicio componentă a oglinzii retrovizoare nu se află la o distanță mai mică de 2 m (se poate aplica o toleranță de + 10 cm) față de sol, indiferent de poziția de reglare, atunci când vehiculul are o încărcătură care corespunde masei sale maxime admisibile din punct de vedere tehnic; și

(ii) oglinda retrovizoare este vizibilă integral din poziția conducătorului auto;

(c) vehiculele de categoriile N₂ și N₃ care fac obiectul unor măsuri naționale intrate în vigoare înainte de datele de transpunere ale Directivei 2003/97/CE și care impun montarea, pe partea pasagerului, a altor dispozitive de vizibilitate indirectă care acoperă cel puțin 95 % din câmpul total de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru oglinzile retrovizoare de clasele IV și V prevăzute de directiva menționată.

Articolul 3

(1) De la 6 august 2007 și până la 31 martie 2009, statele membre solicită dotarea tuturor vehiculelor prevăzute la articolul 2 alineatul (1), pe partea pasagerului, cu oglinzi cu unghi de vizibilitate larg și de proximitate care îndeplinesc cerințele prevăzute pentru oglinzile de clasele IV și, respectiv, V prevăzute de Directiva 2003/97/CE.

(2) Prin derogare de la alineatul (1), cerințele prezentei directive se vor considera a fi respectate în cazul în care vehiculele sunt prevăzute, pe partea pasagerului, cu oglinzi cu unghi de vizibilitate larg și de proximitate, ale căror câmpuri de vizibilitate combinate acoperă cel puțin 95 % din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru oglinzile retrovizoare de clasa IV și cel puțin 85 % din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru oglinzile retrovizoare de clasa V în conformitate cu Directiva 2003/97/CE.

(3) Vehiculele menționate la articolul 2 care nu pot fi prevăzute cu oglinzi retrovizoare conforme cerințelor stabilite la alineatele (1) și (2), ca urmare a lipsei de soluții tehnice disponibile și viabile din punct de vedere economic, pot fi echipate cu oglinzi retrovizoare suplimentare și/sau cu alte dispozitive de vizibilitate indirectă, cu condiția ca respectivele dispozitive combinate să acopere cel puțin 95 % din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru o oglindă retrovizoare de clasa IV și cel puțin 85 % din câmpul de vizibilitate la nivelul solului prevăzut pentru o oglindă retrovizoare de clasa V în conformitate cu Directiva 2003/97/CE.

(4) Statele membre prezintă Comisiei o listă cu soluții tehnice conforme prezentului articol. Comisia pune aceste informații la dispoziția tuturor statelor membre, prin intermediul unui website sau al oricărui altor mijloace corespunzătoare.

Articolul 4

(1) Respectarea cerințelor prevăzute la articolul 3 alineatele (1), (2) și (3) este atestată prin dovada eliberată de un stat membru în conformitate cu articolul 3 din Directiva 96/96/CE.

(2) Comisia, asistată de comitetele menționate la articolul 8 din Directiva 96/96/CE și la articolul 13 alineatul (1) din Directiva 70/156/CEE, fiecare în limitele competențelor proprii, ia măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că echipamentul menționat la articolul 3 din prezenta directivă este instalat și testat pentru a verifica dacă îndeplinește cerințele inspecției tehnice auto, în conformitate cu cerințele prezentei directive. Aceste măsuri sunt adoptate până la 6 august 2008.

Articolul 5

Până la 6 august 2011, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentei directive, alături de un studiu asupra accidentelor cauzate de existența unghiului mort, care include toate categoriile de vehicule și costuri implicate și care vizează îmbunătățirea siguranței rutiere. Pe baza unei analize mai detaliate a costurilor și a beneficiilor, raportul Comisiei este însoțit, după caz, de o propunere de revizuire a legislației în vigoare.

Articolul 6

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 6 august 2008. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor acte, precum și un tabel de corespondență între respectivele acte și prezenta directivă.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 7

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 8

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasburg, 11 iulie 2007.

Pentru Parlamentul European

Președintele

H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu

Președintele

M. LOBO ANTUNES
