

Aviz al Comitetului Economic și Social European privind „Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind instalarea ulterioară a oglinzilor retrovizoare pe vehiculele comerciale grele înmatriculate în Comunitate”

COM(2006) 570 final — 2006/0183 (COD)

(2007/C 161/05)

La 10 noiembrie 2006, Consiliul, în conformitate cu articolul 71 alineatul (1) litera (c) din Tratatul de instituire a Comunității Europene, a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social cu privire la propunerea sus-menționată.

Secțiunea pentru piața unică, producție și consum, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 7 februarie 2007. Raportor: dl RANOCCHIARI.

În cea de-a 434-a sesiune plenară, care a avut loc la 14 martie 2007, Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 139 voturi pentru și 6 abțineri.

1. Concluzii și recomandări

1.1 CESE, care împărtășește angajamentul Comisiei pentru obținerea unei siguranțe rutiere din ce în ce mai mari, susține pe deplin propunerea în dezbatere, care se înscrie pe bună dreptate printre inițiativele întreprinse pentru atingerea acestui obiectiv.

1.2 CESE felicită Comisia pentru că a realizat, înainte de a-și prezenta propunerea, o evaluare a costurilor și beneficiilor și o analiză de impact foarte detaliată, ceea ce a permis structurarea propunerii de manieră pragmatică, ținând seama de toate aspectele problemei și acordând prioritatea necesară protecției celor mai vulnerabili utilizatori ai drumurilor.

1.3 CESE consideră, cu toate acestea, că este necesar să semnaleze anumite puncte critice care par să reiasă din propunere în formularea ei actuală, propunând completări și precizări care ar trebui să permită o aplicare mai ușoară și mai corectă din punctul de vedere al programului, al certificării și al monitorizării aplicării.

1.4 CESE dorește ca Comisia să acorde importanța cuvenită sugestiilor sale cu privire la necesitatea unei egalități efective de tratament, pentru a se evita denaturările concurenței între statele membre, precum și celor privitoare la importanța faptului de a le furniza statelor membre indicații mai ample privind sistemele de certificare, pe care autoritățile naționale competente în materie să le poată utiliza cu ușurință.

1.5 CESE recomandă cu insistență Consiliului și Parlamentului European ca propunerea de directivă să fie pusă în aplicare cât mai curând posibil și în așa fel încât să acopere marea majoritate a parcului auto în circulație, pentru a se putea garanta salvarea de vieți omenești conform preconizărilor.

2. Expunere de motive și contextul legislativ al propunerii Comisiei

2.1 Siguranța rutieră a constituit dintotdeauna una dintre prioritățile absolute ale instituțiilor comunitare. Un moment important al angajamentului reînnoit în acest sens l-a constituit

publicarea Cărții albe privind politica în domeniul transporturilor ⁽¹⁾, care includea printre obiective reducerea numărului de persoane ucise pe șosele până în anul 2010.

2.2 Mai multe inițiative succesive, cum ar fi „Programul european de acțiune pentru siguranța rutieră” ⁽²⁾, inițiativa „e-safety” și multe altele, au experimentat o abordare integrată a acestei probleme, implicând industria, autoritățile publice și asociațiile reprezentative ale utilizatorilor drumurilor, depășind astfel obstacolele apărute în trecut, printre altele și în numele principiului subsidiarității, în calea realizării unor acțiuni practice și obligatorii la nivel european.

2.3 Au fost realizate multe progrese: este suficient să amintim că, în ultimii 30 de ani, în timp ce traficul rutier s-a triplat, numărul de victime ale accidentelor rutiere s-a înjumătățit. Totuși, acest fapt nu trebuie nicidecum să ne liniștească conștiința, deoarece Europa plătește încă un preț prea mare pentru creșterea neîncetată a mobilității, cu circa 40 000 de decese pe an și cu perspectiva sumbră ca provocarea lansată prin Cartea albă din 2001 să nu poată fi îndeplinită.

2.4 CESE recunoaște că progrese decisive în domeniul siguranței rutiere se pot obține numai prin îmbunătățirea tuturor celor trei „piloni” ai acesteia, adică industria mijloacelor de transport rutier, infrastructura și comportamentul utilizatorilor. Cu toate acestea, CESE este în favoarea oricărei inițiative care, chiar dacă se referă doar la unul dintre acești piloni, este în măsură să contribuie la realizarea obiectivului ambițios din 2001.

2.5 Din această perspectivă, CESE a susținut ⁽³⁾ adoptarea, la momentul respectiv, a Directivei 2003/97/CE ⁽⁴⁾ care propunea, tot pentru îmbunătățirea siguranței rutiere, o soluție armonizată la nivel european pentru a reduce pericolele derivate dintr-o vizibilitate laterală insuficientă pentru șoferii vehiculelor comerciale grele.

⁽¹⁾ Politica europeană în domeniul transporturilor până în 2010: momentul deciziei (COM(2001) 370 final).

⁽²⁾ COM(2003) 311 final.

⁽³⁾ CESE 512/2002 — JO C 149, 21.6.2002.

⁽⁴⁾ „... privind omologarea de tip a dispozitivelor de vizibilitate indirectă și a vehiculelor echipate cu dispozitivele respective, de modificare a ...” — JO L 25, 29.1.2004.

2.6 Într-adevăr, obiectivul Directivei 2003/97/CE era de a elimina riscurile de accidente datorate faptului că vehiculele grele au un unghi mort lateral pe partea pasagerului, impunând, pentru aceasta, utilizarea unui set de oglinzi retrovizoare mai eficiente începând din 2006-2007.

2.7 Multe accidente rutiere se produc pentru că șoferii vehiculelor de mari dimensiuni, din cauza unghiului mort, nu își dau seama de prezența altor utilizatori ai drumurilor în imediata apropiere a vehiculului lor.

2.8 Acest risc apare, în special, la intersecții sau în sensurile giratorii, atunci când șoferul, la schimbarea direcției, trebuie să compenseze un unghi mort lateral pe partea pasagerului, care nu îi permite să îi vadă pe utilizatorii drumurilor care se găsesc în imediata apropiere a vehiculului, cum ar fi pietoni, bicicliști, motocicliști, care sunt și cei mai vulnerabili utilizatori ai drumurilor.

2.9 Se estimează că circa 400 de persoane mor anual în astfel de circumstanțe, ceea ce este un motiv suficient pentru a explica de ce CESE, printre alții, a susținut fără rezerve adoptarea Directivei 2003/97/CE, care a abrogat și înlocuit prima directivă privind omologarea dispozitivelor de vizibilitate indirectă (71/127/CEE), cu modificările ulterioare. Directiva abrogată stabilea cerințele privitoare la construcția și montarea oglinzilor retrovizoare, dar fără a modifica dispozițiile naționale în materie. Abia prin Directiva 2003/97/CE s-a impus utilizarea unui set de oglinzi retrovizoare sau a altui dispozitiv de vizibilitate indirectă, care erau facultative până atunci, pe întreg teritoriul european.

2.10 În ceea ce privește tipurile de vehicule grele, Directiva 2003/97/CE se referă la vehiculele pentru transport marfă din categoria N2 peste 7,5 t și N3 ⁽⁵⁾: cu toate acestea, ea a fost deja modificată de Directiva 2005/27/CE ⁽⁶⁾, care, în anumite condiții, impune instalarea oglinzilor retrovizoare din clasa IV și V ⁽⁷⁾ la vehiculele cu greutatea peste 3,5 t, în loc de 7,5 t, cum se prevedea anterior.

2.11 Dispozițiile Directivei 2003/97/CE se aplică vehiculelor omologate (tipuri noi) începând de la 26 ianuarie 2006 și celor nou înmatriculate (vehicule noi) începând de la 26 ianuarie 2007. Acest lucru înseamnă că vehiculele aflate deja în circulație, care reprezintă marea majoritate a parcului auto, nu fac obiectul acestor dispoziții.

2.12 În Uniunea Europeană, există peste cinci milioane de vehicule grele ($\geq 3,5$ t). Luând în considerare durata de viață a acestor vehicule (de circa 16 ani) și rata lentă de înlocuire a parcului (300 000 înmatriculări pe an), luând ca punct de

pornire anul 2007, abia în 2023 va fi echipat întreg parcul cu noile oglinzi retrovizoare.

2.13 Propunerea Comisiei, pe care CESE este solicitat să o examineze, dorește să găsească soluții pentru a securiza și parcul aflat deja în circulație, cât mai rapid posibil.

3. Conținutul propunerii

3.1 În esență, prin propunerea aflată în dezbatere, care este o măsură temporară, Comisia solicită extinderea dispozițiilor Directivei 2003/97/CE cu privire la noile oglinzi retrovizoare din clasa IV și V (vizibilitate pe partea pasagerului) și la vehiculele N2 și N3 aflate deja în circulație, cu următoarele excepții:

— vehiculele înmatriculate cu peste 10 ani înainte de data transpunerii directivei în legislațiile naționale (aproximativ 1998),

— vehiculele pe care este imposibil să se instaleze oglinzi retrovizoare din clasa IV și V care îndeplinesc următoarele condiții:

a) nici o parte a oglinzilor retrovizoare nu se află la mai puțin de 2 metri (± 10 cm) de sol, atunci când vehiculul este încărcat cu sarcina maximă admisă;

b) oglinzile retrovizoare sunt vizibile în întregime din poziția de condus;

— vehiculele supuse deja măsurilor naționale ⁽⁸⁾ care impuneau montarea altor dispozitive de vizibilitate indirectă care să poată acoperi cel puțin 95 % din câmpul de vizibilitate total la nivelul solului, asigurat prin oglinzile retrovizoare prevăzute de Directiva 2003/97/CE.

3.2 Statele membre trebuie să aplice directiva și, prin urmare, trebuie să se asigure că instalarea noilor oglinzi retrovizoare se face în termen de 12 luni de la intrarea în vigoare, fără nici o derogare posibilă:

— se consideră că directiva este respectată în cazul în care vehiculele sunt echipate cu oglinzi retrovizoare care, combinate, să acopere cel puțin 99 % din câmpul de vizibilitate total la nivelul solului, asigurat de oglinzile retrovizoare din clasa IV și V prevăzute de directiva 2003/97/CE,

— statele membre pot acorda vehiculelor înmatriculate cu 4 până la 7 ani înainte de intrarea în vigoare a directivei un termen suplimentar de un an pentru a se conforma acesteia, iar celor înmatriculate cu 7 până la 10 ani înainte, doi ani suplimentari.

⁽⁵⁾ N2: greutate maximă pe sol $> 3,5$ t și ≤ 12 t; N3: greutate maximă pe sol > 12 t.

⁽⁶⁾ JO L 81, 30.5.2005.

⁽⁷⁾ Clasa I oglinzi retrovizoare interioare; clasele II și III oglinzi retrovizoare exterioare principale; clasa IV oglinzi retrovizoare exterioare cu unghi larg; clasa V oglinzi retrovizoare exterioare de proximitate; clasa VI oglinzi retrovizoare pentru vizibilitate frontală.

⁽⁸⁾ Așa numitele „grandfather” (tări precursore): Belgia, Danemarca și Țările de Jos. La acestea se adaugă și Germania, unde un acord voluntar între guvern și constructorii de camioane a permis obținerea unor rezultate similare cu cele ale țărilor precursore pentru vehiculele construite după anul 2000.

3.3 Pentru vehiculele la care este imposibil, din punct de vedere tehnic, să se monteze oglinzile retrovizoare prevăzute, se pot utiliza alte dispozitive de vizibilitate indirectă (camere video sau alte instrumente electronice), cu condiția să fie asigurată vizibilitatea în proporția de 99 % menționată mai sus. În aceste cazuri, vehiculele vor trebui omologate individual de către autoritățile competente ale statelor membre.

3.4 Statele membre au posibilitatea de a extinde aplicarea directivei și la vehiculele mai vechi de zece ani.

4. Observații generale

4.1 Trebuie subliniat faptul că propunerea are sens numai dacă va fi pusă în aplicare suficient de repede pentru a avea un impact semnificativ asupra parcului aflat în circulație. Într-adevăr, în conformitate cu estimarea Comisiei, creșterea progresivă a numărului de vehicule dotate cu noile oglinzi retrovizoare va permite salvarea a încă 1 200 de vieți umane.

4.2 Cu toate acestea, în analiza de impact anexată propunerii ⁽⁹⁾, Comisia recunoaște că o aplicare imediată și riguroasă a noilor prevederi ar crea numeroase probleme tehnice, care ar avea repercusiuni negative, inclusiv economice, asupra operatorilor din sector și ar produce posibile denaturări ale pieței.

4.3 Comisia prevede că, pentru mai mult de jumătate din parcul auto în circulație, înlocuirea oglinzilor retrovizoare se poate face ușor cu costuri reduse, adică în jur de 150 euro ⁽¹⁰⁾. Pentru restul parcului, soluțiile variază de la o scădere ușoară a cerințelor de vizibilitate (> 99 %) până la soluții foarte complexe pentru vehiculele mai vechi, dintre care unele ar necesita modificări structurale ale cabinei, al căror succes este îndoielnic și care ar costa mii de euro.

4.4 Date fiind aceste variabile, pentru cazurile complexe sau (pentru anumite modele versiuni de vehicule) aparent de nereșolvat, Comisia invită autoritățile naționale de control să dea dovadă de flexibilitate, acceptând soluții cu caracter excepțional la costuri rezonabile ⁽¹¹⁾.

4.5 Cu toate că înțelege motivele acestei lipse de precizie, provocate de multitudinea problemelor tehnice de rezolvat, CESE consideră că propunerea în formularea actuală riscă să dea naștere unor divergențe considerabile de interpretare, cu repercusiuni negative asupra pieței europene a transportului de mărfuri.

4.6 Punctele critice identificate de CESE în propunere, în formularea ei actuală, se referă în principal la două aspecte: riscul unui tratament inegal între operatorii din sectorul transportului de mărfuri și, în consecință, denaturarea concurenței și

lipsa unui sistem simplu, eficient și omogen de certificare și de monitorizare a noilor dispoziții.

4.6.1 Având în vedere primul aspect, pare inoportun să se impună pentru oglinzile noi o acoperire de 99 %, permițându-le, în același timp, statelor membre care au deja o legislație în materie o limită de 95 %. CESE consideră mai echitabil și mai simplu de verificat să se stabilească un singur procent valabil pentru întreaga Uniune Europeană.

4.6.2 Tot în materie de egalitate de tratament, posibilitatea acordată statelor membre de a amâna, în mod autonom, aplicarea noilor măsuri pentru vehiculele mai vechi ⁽¹²⁾ poate duce la denaturări ale concurenței între vehiculele care participă la traficul internațional. CESE recomandă, de aceea, ca termenul pentru punerea în aplicare a măsurilor prevăzute să fie același în toate statele membre.

4.6.2.1 În acest sens, date fiind numărul mare de vehicule și complexitatea procedurii de certificare, CESE consideră că o perioadă de adaptare de doi ani de la transpunerea directivei este necesară și suficientă. Asupra acestui punct, abordarea generală a recentului Consiliu pentru Transport ⁽¹³⁾ pare să fie în conformitate cu soluția propusă aici. Pe de altă parte, același Consiliu părea să planifice aplicarea directivei la vehiculele înmatriculate începând cu 1 ianuarie 2000, în loc de 1998, excluzând astfel circa 15 % din parcul auto aflat în circulație.

4.6.3 CESE consideră că a doua problemă semnalată, și anume certificarea și monitorizarea noilor dispoziții, este și mai gravă. Există îndoieli cu privire la faptul că verificarea și certificarea câmpului de vizibilitate pot fi efectuate eficient la fiecare vehicul cu ocazia inspecției tehnice periodice. Determinarea câmpului de vizibilitate este o operație foarte laborioasă, care implică o serie de parametri și de măsurători diverse și complexe.

4.6.3.1 În mod normal, marca de omologare, la fel ca în cazul Directivei 2003/97/CE menționate anterior, se referă la certificarea unui ansamblu (oglinză retrovizoare, brațe, cabină, scaun, înălțimea oglinzii față de sol) care nu depinde doar de oglinda retrovizoare, ci și de modelul vehiculului pe care este montat. Aceste verificări sunt efectuate pe un prototip, a cărui omologare implică și garantează conformitatea întregii producții de serie ulterioare. În consecință, oglinzile retrovizoare sunt omologate ca un ansamblu unic de elemente, cu o marcă de omologare afișată pe corpul oglinzii, care nu trebuie schimbat în cazul înlocuirii sticlei reflectorizante. Prin urmare, vehiculele aflate deja în circulație care sunt omologate pe baza Directivei 71/127/CEE anterioare vor avea, în cazul în care se înlocuiește numai sticla reflectorizantă, o marcă de omologare care face trimitere la o directivă abrogată.

⁽⁹⁾ SEC(2006) 1238 și SEC(2006) 1239.

⁽¹⁰⁾ Suma este realistă în cazul în care se înlocuiește numai sticla reflectorizantă, dar crește considerabil dacă trebuie să se instaleze oglinda completă.

⁽¹¹⁾ Analiza de impact, p. 5.

⁽¹²⁾ Cf. punctului 3.2.

⁽¹³⁾ Consiliul pentru TTE, 12.12.2006.

4.6.3.2 De aceea, dacă nu se prevede nici o garanție de conformitate (marcă, certificat etc.), există riscul să fie necesară inspectarea tuturor vehiculelor și supunerea acestora la testele prevăzute de Directiva 2003/97/CE, la fel ca în cazul unei reomologări a câmpului de vizibilitate al fiecărui vehicul, prin analogie cu dispozițiile privind cazul în care, pentru realizarea câmpului de vizibilitate prevăzut, se utilizează instrumente electronice. Consecințele acestei măsuri asupra volumului de lucru al autorităților de certificare și de monitorizare sunt ușor de imaginat, știind că este vorba despre milioane de vehicule.

4.6.3.3 Soluția indicată de Comisia Europeană și de Consiliu include certificarea de conformitate în verificările anuale (*road worthiness test*) stabilite de Directiva 96/96/CE din 20 decembrie 1996 pentru vehiculele cu masa mai mare de 3,5 t.

4.6.3.4 Aceste verificări se limitează, în ceea ce privește oglinzile retrovizoare, la verificarea montării în punctele stabilite, la integritatea și la siguranța fixării lor. Prin urmare, este puțin probabil să se poată certifica, pe baza acestor teste, dacă rezultatul verificării gradului de acoperire al câmpului de vizibilitate, așa cum a fost descris mai sus, îndeplinește proporțiile cerute.

4.6.3.5 Soluția pe care CESE își permite să o sugereze, care pare mai practică în aplicare și cu rezultate mai fiabile, este ca firma care instalează oglinzile retrovizoare noi să emită o declarație de conformitate. Aceasta poate fi un document, semnat de reprezentantul firmei, care să includă, pe lângă toate datele vehiculului, și datele privitoare la oglinzile retrovizoare sau la sticlele reflectorizante înlocuite. Această declarație se păstrează în vehicul și poate fi folosită pentru revizia anuală sau în cazul unui control stradal. În plus, deoarece acest document conține aproape exclusiv coduri numerice, nu va ridica probleme deosebite de traducere în limbile comunitare.

5. Observații specifice

5.1 În raportul introductiv al propunerii, se menționează că Directiva 2003/97/CE a fost modificată de Directiva 2005/27/CE, care extinde obligația de instalare a oglinzilor retrovizoare din clasa IV și V la vehiculele N2 cu greutatea de 3,5 t, în loc de 7,5 t, cum era anterior.

5.1.1 Cu toate acestea, formularea este înșelătoare, deoarece ea poate fi interpretată ca o dispoziție valabilă pentru toate vehiculele N2 cu greutatea sub 7,5 t. În realitate, Directiva 2005/27/CE prevede obligația numai pentru vehiculele N2 care au cabina similară cu cea a vehiculelor N3, pe care se poate monta o oglindă din clasa V la doi metri de sol. Numai în acest caz se poate cere instalarea noilor oglinzi retrovizoare.

5.1.2 De aceea, CESE sugerează, pentru clarificare, să se revizuiască articolul 2 litera (b) din propunere prin adăugarea unei scutiri specifice pentru vehiculele N2 cu greutate mai mică de 7,5 t la care este imposibil să se monteze o oglindă retrovizoare din clasa V, în conformitate cu dispozițiile Directivei 2005/27/CE.

5.2 Considerentul 8 prevede scutirea pentru „vehiculele cu o durată de viață scurtă”, referindu-se, în mod clar, la vehiculele care au fost deja utilizate un număr considerabil de ani și care au, prin urmare, o durată de viață rămasă limitată. Având în vedere că durata de viață medie a parcului auto în circulație nu este omogenă între statele membre, ar fi util ca Comisia să clarifice mai bine conceptul și să îl cuantifice.

5.3 Multe vehicule aflate deja în circulație au montate o oglindă retrovizoare opțională cu unghi larg (Clasa IV) pe partea șoferului. Datorită cerinței aprobate acum de instalare a unei oglinzi retrovizoare noi cu unghi larg pe partea pasagerului, va trebui înlocuită și oglinda de pe partea șoferului. Șoferul, care deja trebuie să controleze mai multe oglinzi retrovizoare, ar putea avea probleme de evaluare a distanțelor folosind două oglinzi retrovizoare cu unghi larg având o curbă diferită.

Bruxelles, 14 martie 2007.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Dimitris DIMITRIADIS