



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 5.10.2006
KOM(2006) 570 slutlig

2006/0183 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om eftermontering av speglar på tunga fordon registrerade i gemenskapen

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

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

1 BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

Motiv och syfte

Det här förslaget till direktiv syftar till att förbättra säkerheten för trafikanter, i synnerhet utsatta grupper som fotgängare, cyklister och motorcyklister. Dessa grupper löper stor risk att råka ut för olyckor med tunga fordon, som har en död vinkel på passagerarsidan. Det finns redan lagar som från och med 2006/2007 gör förbättrade speglar obligatoriska på nya tunga fordon. Befintliga lastbilar kommer dock att fortsätta vara i trafik utan att deras indirekta siktfält förbättras. Kommissionen föreslår att de krav på det laterala indirekta siktfältet som i dagsläget bara gäller nya fordon, skall gälla även för befintliga tunga fordon.

Allmän bakgrund

Flera olyckor orsakas av att förare av tunga fordon inte är medvetna om att andra trafikanter befinner sig mycket nära eller bredvid fordonet. Olyckorna sker ofta vid filbyten i korsningar eller rondeller när föraren missar andra trafikanter i döda vinkeln. Enligt uppskattningar dödas cirka 400 personer varje år i Europa under sådana omständigheter. Därför antog Europaparlamentet och rådet direktiv 2003/97/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av anordningar för indirekt sikt och av fordon försedda med sådana anordningar, om ändring av direktiv 70/156/EEG och om upphävande av direktiv 71/127/EEG. I det direktivet fastställs att medlemsstaternas myndigheter bara kan bevilja godkännanden under 2006 för nya fordonstyper och under 2007 för nya fordon om de är utrustade med speglar och andra anordningar för indirekt sikt som uppfyller vissa krav för att minska döda vinkeln.

Vissa medlemsstater ansåg att om kravet enbart gällde nya fordon och nya fordonstyper, och inte befintliga fordon, var det inte tillräckligt. Tre medlemsstater (Nederländerna, Belgien och Danmark) införde därför nationella system i form av lagstiftning, skatterabatter eller andra ekonomiska incitament för ombyggnad av vissa fordonskategorier som i de här sammanhangen utgör en särskild fara, till exempel tunga fordon. De tre medlemsstaterna uppmanade dessutom kommissionen att bana väg för relevant lagstiftning på EU-nivå. Flera andra medlemsstater välkomnade initiativet.

Gällande bestämmelser

Den europeiska lagstiftningen om typgodkännande av system för indirekt sikt går tillbaka till 1971. Det första direktivet, 71/127/EEG, ändrades stegvis genom flera direktiv genom att krav på fler och mer avancerade speglar lades till och genom att det utvidgades till andra fordonskategorier. I direktivet fastställdes regler för backspeglarnas konstruktion och montering på fordonen. Nationella krav påverkades dock inte av direktivet. Det var först 2003 som speglar eller andra system för indirekt sikt blev obligatoriska genom antagandet av ett nytt direktiv, 2003/97/EG, som ersatte direktiv 71/127/EEG.

Direktiv 2003/97/EG har ändrats genom kommissionens direktiv 2005/27/EG så att det allmänna kravet på montering av klass IV- och klass V-speglar skall gälla fordon med en vikt på högst 3,5 ton i stället för högst 7,5 ton som tidigare.

Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden

I sin vitbok ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden” satte Europeiska kommissionen målet att antalet dödsoffer i trafiken skulle halveras fram till 2010. I sitt tredje åtgärdsprogram för trafiksäkerhet åtog sig kommissionen att undersöka frågan om att eftermontera tunga fordon i trafik med anordningar för indirekt sikt för att minska döda vinkeln.

I december 2005 antog högnivågruppen ”Cars 21” en tioårig plan för en konkurrenskraftig bilindustri inom EU. På trafiksäkerhetsområdet rekommenderade gruppen ett integrerat tillvägagångssätt som omfattade fordonsteknik, infrastruktur och trafikanter. Tillvägagångssättet innehöll bland annat obligatoriskt införande av nya säkerhetskoncept, till exempel speglar på tunga fordon för att minska den döda vinkeln.

2 SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSPANALYS

Samråd med berörda parter

Metoder, målsektorer och deltagarnas allmänna profil

Berörda parter konsulterades under den kostnads/nyttoanalys som utfördes av den som 2004 anförtrotts uppdraget. Parternas kommentarer har beaktats i undersökningsrapporten.

Ett offentligt samråd med berörda parter inleddes 2006 via Internet. De flesta av dem som svarade på samrådet hade redan kontaktats under undersökningen.

- Tio av svaren kom från tillverkare av exempelvis speglar eller andra system för att förbättra det indirekta siktfältet
- Åtta kom från trafiksäkerhetsorganisationer, varav ett svar kom från en ledamot i Europaparlamentet
- Sex stycken kom från nationella och internationella åkerisammanslutningar (DK, NL, BE, ES, UK, IRU)
- Sju stycken kom från nationella eller regionala regeringar (CY, DE, EL, NL, FI, NO och den tyska delstaten Baden-Württemberg)
- Två svar kom från tillverkare och tillverkarsammanslutningar (ACEA och en tillverkare som bygger om Volvo-lastbilar)
- Tre kom från användarorganisationer (FEMA/motorcyklister, FIVA/historiska fordon, ECF/cyklister)

Sammanfattning av svaren och av hur de har beaktats

I allmänhet var man i svaren överens om fördelarna med eftermontering av system som förbättrar det indirekta siktfältet. Däremot rådde det delade meningar om vilket tillvägagångssätt som skulle vara lämpligt och hur omfattande initiativet skulle vara. Vissa berörda parter föredrog frivillig eftermontering, ett mindre siktfält eller fler alternativ för att

uppnå siktfältet. Övriga ansåg att man borde tillämpa alla krav på nya fordon i direktivet på fler fordonstyper eller på äldre fordon.

Kommissionen har noga övervägt samtliga kommentarer. Ett helt frivilligt initiativ är ingen garanti för att de förväntade resultaten uppnås. Dessutom förväntar sig kommissionen en enkel lösning som minimerar kostnaderna och maximerar fördelarna. Förslagen från flera av de berörda parterna skulle kanske gynna dem själva och deras intressenter, men göra förslaget mindre effektivt. Slutligen, och inte minst viktigt, noterade kommissionen att samtliga kommentarer från utsatta grupper, dvs. målgruppen för åtgärden, överlag var positiva. Mer uppgifter om resultaten från samrådet med de berörda parterna finns i konsekvensbedömningen som bifogas det här förslaget.

Ett öppet samråd genomfördes på Internet mellan den 12 april 2006 och den 24 maj 2006. Kommissionen mottog 36 svar. Resultaten finns på följande webbplats:
http://ec.europa.eu/transport/road/roadsafety/index_en.htm.

Extern experthjälp

Berörda fackområden

Marknadsundersökning, kostnads/nyttoanalys

Metoder

Undersökningskontrakt

De viktigaste organisationer och experter som rådfrågats

Nationella regeringar, spegeltillverkare, fordonstillverkare och trafiksäkerhetsinstitut

Sammanfattning av mottagna och tillämpade råd

Samrådet avslöjade inga potentiellt allvarliga risker med oåterkalleliga konsekvenser i förslaget.

Representanterna för åkerierna föreslog kampanjer för att öka medvetenheten både hos förare och utsatta trafikantgrupper. Förslaget togs med i direktivet. Vidare påpekades att fordonsflottorna i vissa medlemsstater har högre genomsnittsålder än i andra. Det står därför medlemsstaterna fritt att utvidga direktivet till att även gälla fordon som är äldre än tio år.

Offentliggörande av experternas rekommendationer

Kostnads/nyttoanalysen offentliggjordes på webbplatsen Europa och kan laddas ner från följande webbplats:

http://ec.europa.eu/transport/road/publications/projectfiles/mirrors_en.htm

• Konsekvensanalys

Alternativet att inte vidta några åtgärder skulle innebära att vi missar en möjlighet att rädda människoliv genom enkla åtgärder som dessutom inte är speciellt kostnadskrävande. Eftermontering kan bara motiveras om den slutförs innan hela flottan av tunga fordon har bytts ut mot nya tunga fordon som har speglar som uppfyller kraven i direktiv 2003/97/EG.

Det förväntas ske efter 2020. Den effekt ett eftermonteringsdirektiv skulle få är tidsbegränsad och avtar dessutom år för år.

Det andra alternativet utgörs av att man tillämpar samtliga krav i direktiv 2003/97/EG för det laterala siktfältet för alla tunga fordon (>3,5 ton). Om man beaktar hela fordonsflottan, kan man anta att den åtgärden är mycket gynnsam ur kostnadssynpunkt. Monteringen av de olika systemen kan dock skilja sig åt mellan olika fordonstyper. I fråga om vissa fordonstyper, framförallt äldre konstruktioner, kan tillämpningen av kraven i direktiv 2003/97/EG leda till kraftiga modifieringar av hytten beroende på det ökade luftmotstånd större speglar medför. Detta kan leda till höga kostnader på flera tusen euro.

Ett tredje alternativ är därför att tillämpa differentierade krav för det laterala siktfältet på alla tunga fordon med direktiv 2003/97/EG som underlag. På mer än hälften av alla tunga fordon som är i trafik i Europa går det att ersätta de gamla spegelglasen med nya som uppfyller kraven i direktiv 2003/97/EG och som täcker det indirekta siktfält som krävs. Ytterligare 25 % skulle kunna förses med nya glas om kraven för eftermontering i fråga om siktfältet minskas något (>99 %). Kostnaden för sådan eftermontering ligger i normalfallet under 150 euro. De flesta av de återstående 20-25 % kan eftermonteras med nya speglar till en visserligen högre, men ändå rimlig kostnad. I vissa fall (<10 %) är det tillåtet att installera ytterligare system för att täcka minst det siktfält som anges i direktiv 2003/97/EG. Det kan vara fallet om utbytet av speglar kräver kraftiga modifieringar av hytten eller om det inte finns några speglar på marknaden som uppfyller kraven.

3 RÄTTSLIGA ASPEKTER

Sammanfattning av den föreslagna åtgärden

Det här direktivet syftar till att förbättra det indirekta siktfältet på befintliga tunga fordon och till att minska antalet dödsolyckor på de europeiska vägarna. Eftersom förbättring av det indirekta siktfältet på befintliga tunga fordon innebär tekniska förändringar i ett system som redan är godkänt, även rättsligt, ägnas den tekniska genomförbarheten och den ekonomiska effektiviteten av eftermonteringen särskild uppmärksamhet.

För närvarande finns ingen teknisk lösning som gör att 100 % av markytan runt ett fordon kan täckas. Det gäller för personbilar och i ännu högre grad för tunga fordon. Även om speglar är ett utmärkt sätt att täcka in det indirekta siktfältet, och som i princip funnits sedan bilarna uppfanns, finns det fysiska gränser för vissa områden, exempelvis bakom tunga fordon.

Den viktigaste begränsningen utgörs av förarens begränsade förmåga att samla in, varsebli och behandla information samtidigt som fordonet rör sig. En förare i en vänsterstyrd lastbil utrustad med dagens uppsättning speglar måste vid en högersväng, förutom att hålla uppsikt rakt fram och åt vänster, även titta i två backspeglar på höger sida och en närzonsspegel ovanför höger dörr. På lastbilar som byggs efter 2007 kommer det även att finnas en extra frontspegel som skall täcka in markområdet direkt framför fordonet.

Ytterligare elektroniska system för att täcka in döda vinkeln som - framförallt på befintliga fordon - skulle kräva omfattande modifieringar av fordonet och leda till betydande kostnader, kommer förmodligen inte att spela någon större roll vid eftermontering. Om sådana system uppfyller kraven i direktiv 2003/97/EG får de installeras. Det tekniska tillvägagångssättet i

direktivet för nya fordon, som kan anses representera den senaste tekniska utvecklingen, utgör referensramen för eventuella eftermonteringar.

Om man väger fördelar och kostnader mot varandra är det inte rimligt att tillämpa samtliga krav på nya fordon även på befintliga fordon. Att eftermontera speglar eller kameror på lätta lastbilar eller bussar har i samtliga fall ett kostnads/nyttoförhållande som är lägre än 1. För tunga fordon är kostnads/nyttoförhållandet högre än 1 endast i fråga om det laterala indirekta siktfältet. Med resultaten från kostnads/nyttoanalysen som underlag har bara problemet tunga fordon/sikt åt sidan beaktats.

Om man vill utnyttja det här gyllene tillfället som håller på att gå förlorat (fördelen med åtgärden avtar med tiden) och att låta tillverkarna ta hand om efterfrågan och öka flexibiliteten för ägare till äldre lastbilar, är det rimligt att gradvis genomföra direktivet om eftermontering. På tunga fordon registrerade efter 2004 måste eftermontering ske senast ett år efter direktivets ikraftträdande, på tunga fordon registrerade efter 2001 senast två år efter ikraftträdandet och på tunga fordon registrerade efter 1998 senast tre år efter ikraftträdandet.

Det här förslaget bygger på principen om kostnadseffektivitet. I fråga om kontroll av efterlevnaden av kraven i det här direktivet, uppmanas medlemsstaterna att inrätta pålitliga och effektiva, och i vissa fall flexibla, kontrollförfaranden, för att se till att alla fordon registrerade i respektive land uppfyller dessa krav. För de flesta av fordonen kan eftermontering ske till rimliga kostnader och med system som redan finns på marknaden. I vissa fall kan dock eftermontering vara mer tekniskt komplicerad. Framförallt i de fallen bör medlemsstaterna vara flexibla och erbjuda lösningar från fall till fall så att kontrollmyndigheten kan godkänna alternativa lösningar.

Vissa medlemsstater har redan vidtagit nationella åtgärder för att förbättra det laterala indirekta siktfältet för förare av tunga fordon som komplement till gällande krav i europeisk lagstiftning. De åtgärderna uppfyller inte, eller bara delvis, det tekniska tillvägagångssättet i direktiv 2003/97/EG. Det önskade resultatet, tillräcklig täckning av döda vinkeln, kan dock uppnås genom de åtgärderna. Direktivet innehåller därför ett undantag för tunga fordon registrerade i de länderna, dvs. Nederländerna, Danmark och Belgien, som innan det här direktivet trädde i kraft utrustats med system för indirekt sikt som uppfyller kraven i nationella system. Samtliga medlemsstater måste dock se till att samtliga tunga fordon som eftermonteras med system för indirekt sikt efter ikraftträdandet av det här direktivet uppfyller kraven i direktivet.

Fordon som registrerats mer än 10 år före ikraftträdandet av det här direktivet undantas från det. Förmodligen skulle kostnaderna för att bygga om äldre fordon vara högre än de förväntade fördelarna, eftersom fördelarna minskar över tiden tills fordonet skrotas.

Rättslig grund

Åtgärden föreslås på grundval av artikel 71 i EG-fördraget.

Subsidiaritetsprincipen

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig i den mån förslaget inte faller under gemenskapens exklusiva behörighet.

Medlemsstaterna kan av följande skäl inte i tillräcklig utsträckning själva uppnå målen för förslaget:

Genom direktiv 2003/97/EG harmoniseras speglar på europeisk nivå. Eftermonteringsåtgärder på medlemsstatsnivå skulle bara omfatta fordon registrerade i respektive medlemsstat. Tunga fordon trafikerar ofta europeiska eller internationella rutter, och en rent nationell lösning är därför inte tillfredsställande.

Nationella krav på eftermontering kan också uppfattas som handelshinder, inte minst eftersom det finns harmoniserad europeisk lagstiftning på området. Ett gemensamt europeiskt tillvägagångssätt i fråga om eftermontering skapar rättvisa marknadsvillkor på en hårt konkurrensutsatt europeisk vägtransportmarknad.

Genom att gemenskapen vidtar åtgärder kommer det att bli lättare att uppnå målen för förslaget och detta av följande skäl:

En gemensam europeisk skyldighet innebär stordriftsfördelar. En sådan skyldighet förbjuder olika tekniska lösningar på nationell nivå, som kan leda till problem när gamla lastbilar säljs till andra europeiska länder, som har andra krav.

Europeisk lagstiftning kommer att minska antalet olyckor beroende på döda vinkeln med tunga fordon registrerade i ett annat EU-land.

Tunga fordon är den fordonskategori som oftast används i internationell trafik. Den bör vara den första fordonskategori som skall omfattas av europeisk harmonisering av kraven.

Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Proportionalitetsprincipen

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

Även om det tekniska tillvägagångssättet är beskrivet i detalj, lämnar direktivet stort utrymme för medlemsstaterna att utforma egna system för att garantera efterlevnad.

Det valda alternativet lämnar stort handlingsutrymme åt medlemsstaterna i fråga om att hitta det mest kostnadseffektiva sättet att införliva direktivet när det gäller kontroll av efterlevnad och kontrollförfaranden.

Val av regleringsform

Föreslagen regleringsform: direktiv.

Övriga regleringsformer skulle vara olämpliga av följande skäl:

Alternativet till en rättslig skyldighet är kampanjer för att öka medvetenheten och frivilliga avtal med sektorn. Eftersom eftermonteringsåtgärderna bara kan motiveras under en begränsad period (cirka fyra till sex år räknat från 2007), är en frivillig överenskommelse med åkerisektorn inte lämplig. Dessutom verkar åkerisektorn inte kunna träffa en sådan överenskommelse. Kampanjer för att öka medvetenheten tycks ge goda resultat på kort sikt. De bör därför komplettera införandet av speglar.

4 BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte gemenskapens budget.

5 ÖVRIGA UPPLYSNINGAR

Simulering, pilotfas och övergångsperiod

Förslaget har varit eller kommer att bli föremål för en övergångsperiod.

Jämförelsetabell

Medlemsstaterna skall överlämna texterna till nationella bestämmelser genom vilka direktivet införlivas till kommissionen tillsammans med en jämförelsetabell för dessa bestämmelser och bestämmelserna i detta direktiv.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om eftermontering av speglar på tunga fordon registrerade i gemenskapen

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1 c,

med beaktande av kommissionens förslag,¹

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,²

med beaktande av Regionkommitténs yttrande,³

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁴, och

av följande skäl:

- (1) Flera olyckor orsakas av att förare av tunga fordon inte är medvetna om att andra trafikanter befinner sig mycket nära eller bredvid det tunga fordonet. Olyckorna sker ofta vid filbyten i korsningar eller rondeller när föraren missar andra trafikanter i döda vinkeln. Enligt uppskattningar dödas cirka 400 personer varje år i Europa under sådana omständigheter, varav de flesta är utsatta trafikantgrupper som cyklister, motorcyklister och fotgängare.
- (2) I sin vitbok ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden”⁵ satte Europeiska kommissionen målet att antalet dödsoffer i trafiken skulle halveras fram till 2010. I sitt tredje åtgärdsprogram för trafiksäkerhet⁶ åtog sig kommissionen att undersöka frågan om att eftermontera tunga fordon i trafik med anordningar för indirekt sikt för att minska döda vinkeln och på så vis bidra till färre dödsolyckor.
- (3) I sin tioåriga plan ”Ett konkurrenskraftigt regleringssystem för bilindustrin för det 21:a århundradet” rekommenderade högnivågruppen Cars 21 ett integrerat tillvägagångssätt på trafiksäkerhetsområdet som omfattar obligatoriskt införande av nya

¹ EUT C, s. .

² EUT C, s. .

³ EUT C, s. .

⁴ EUT C, s. .

⁵ KOM(2001) 370 slutlig.

⁶ KOM(2003) 311 slutlig.

säkerhetskoncept, till exempel speglar på tunga fordon för att minska den döda vinkeln.

- (4) Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/97/EG av den 10 november 2003 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av anordningar för indirekt sikt och av fordon försedda med sådana anordningar, om ändring av direktiv 70/156/EEG och om upphävande av direktiv 71/127/EEG⁷, kan visserligen leda till färre antal dödsoffer, men de berör bara nyligen registrerade fordon.
- (5) Fordon som redan är i trafik omfattas inte av bestämmelserna i direktiv 2003/97/EG. Uppskattningsvis kommer de fordonen att helt och hållet ha ersatts först 2023.
- (6) För att bidra till att antalet dödsolyckor som orsakas av de fordonen och där utsatta trafikantgrupper är inblandade, är det under tiden lämpligt att se till att de aktuella fordonen eftermonteras med förbättrade anordningar för indirekt sikt.
- (7) Den typen av befintliga fordon bör utrustas med speglar som minskar den döda vinkeln samtidigt som de uppfyller de tekniska kraven i direktiv 2003/97/EG. För de flesta av de fordon som skulle beröras är det tekniskt möjligt.
- (8) Det är dock lämpligt och väl avvägt att undanta fordon med få år kvar i trafik, fordon som är utrustade med sidospeglar vars siktfält bara täcker marginellt mindre siktfält än det som fastställs i direktiv 2003/97/EG och fordon som det av tekniska skäl inte går att utrusta med speglar som uppfyller det direktivet.
- (9) En övergångsperiod bör fastställas så att marknaden kan klara av en mycket hög efterfrågan på speglar inom en synnerligen kort period.
- (10) Tung fordon som – innan direktiv 2003/97/EG trädde i kraft - eftermonterats med anordningar för indirekt sikt som till stora delar täcker det siktfält som krävs i det direktivet bör undantas från kraven i den här lagstiftningen. 11) Eftermonteringsåtgärden bör kompletteras med åtgärder som syftar till att öka medvetenheten om de faror som är kopplade till döda vinkeln på tunga fordon.
- (12) Eftersom målen för den föreslagna åtgärden, nämligen eftermontering på fordon i trafik i gemenskapen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför på grund av åtgärdens omfattning och verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

⁷ EUT L 25, 29.1.2004, s. 1. Direktivet ändrat genom kommissionens direktiv 2005/27/EG (EUT L 81, 30.3.2005, s. 44).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I det här direktivet fastställs krav för utrustning med anordningar för indirekt sikt av fordon i kategori N₂ och N₃ enligt rådets direktiv 71/156/EEG som är registrerade i gemenskapen.

Artikel 2

1. Det här direktivet skall gälla fordon i kategorierna N₂ och N₃ enligt punkt 2 i bilaga II till direktiv 70/156/EEG⁸ som inte omfattas av direktiv 2003/97/EG.2.
2. Detta direktiv skall inte gälla följande grupper:
 - a) Fordon i kategorierna N₂ och N₃ som registrerats tidigare än 10 år före det datum som anges i artikel 7.
 - b) Fordon i kategorierna N₂ och N₃ på vilka det är omöjligt att montera klass IV- eller klass V-speglar på ett sådant sätt att följande villkor är uppfyllda:
 - i) Ingen del av speglarna får befinna sig mindre än 2 m (± 10 cm) från marken, oberoende av speglarnas inställning, när fordonet är lastat till sin högsta, tekniskt tillåtna totalvikt.
 - ii) Spegelarna är fullt synliga från förarplatsen.
 - c) Fordon i kategorierna N₂ och N₃ som, innan direktiv 2003/97/EG trädde i kraft, omfattades av nationella bestämmelser som krävde montering av andra anordningar för indirekt sikt som täcker minst 95 % av det totala siktfältet på marknivå för klass IV- och klass V-speglar enligt det direktivet.

Artikel 3

Från och med den dag som anges i artikel 7 skall medlemsstaterna se till att samtliga fordon som avses i artikel 2.1 på passagerarsidan är utrustade med närzons- och vidvinkelspeglar som uppfyller kraven för klass IV- och klass V-speglar i direktiv 2003/97/EG.

Genom undantag från första stycket skall kraven i det här direktivet anses vara uppfyllda om fordon är utrustade med speglar, vars sammanlagda siktfält täcker minst 99 % av det totala siktfältet på marknivå för klass IV och klass V-speglar enligt direktiv 2003/97/EG.

Artikel 4

Genom undantag från artikel 3 första stycket får medlemsstaterna besluta följande:

⁸ EGT L 42, 23.2.1970, s. 1. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/40/EG (EUT L 161, 14.6.2006, s. 12)

- (1) Fordon registrerade 4-7 år före den dag som anges i artikel 7 skall uppfylla kraven i det här direktivet senast ett år efter den dagen.
- (2) Fordon registrerade 7-10 år före den dag som anges i artikel 7 skall uppfylla kraven i det här direktivet senast två år efter den dagen.

Artikel 5

Fordon i kategorierna N₂ och N₃ som av tekniska skäl inte kan utrustas med speglar som uppfyller kraven i det här direktivet får utrustas med andra anordningar för indirekt sikt under förutsättning att anordningarna täcker minst samma siktfält som anges i artikel 3 andra stycket.

Fordon som eftermonterats i enlighet med första stycket skall godkännas individuellt av medlemsstaternas behöriga myndigheter.

Artikel 6

Medlemsstaterna skall komplettera åtgärderna i det här direktivet med kampanjer för att öka trafikanternas medvetenhet om farorna förknippade med döda vinkeln.

Artikel 7

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar, förordningar och administrativa bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast ett år efter direktivets ikraftträdande. De skall genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen tillsammans med en jämförelsetabell för dessa bestämmelser och bestämmelserna i detta direktiv.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 8

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 9

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande