

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv ühenduses registreeritud raskeveokitele tagantjärele peeglite paigaldamise kohta”

KOM(2006) 570 lõplik — 2006/0183 (COD)

(2007/C 161/05)

10. novembril 2006. aastal otsustas nõukogu vastavalt EÜ asutamislepingu artikli 71 lõike 1 punktile c konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses: „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv ühenduses registreeritud raskeveokitele tagantjärele peeglite paigaldamise kohta”

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutava ühtse turu, tootmise ja tarbimise sektiooni arvamus võeti vastu 7. veebruaril 2007. Raportöör oli Virgilio RANOCCHIARI.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 434. istungjärgul 14. märtsil 2007 vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 139, erapooletuks jäi 6.

1. Järeldused ja soovitused

1.1 EMSK tervitab Euroopa Komisjoni jõupingutusi liiklusohutuse jätkuval suurendamisel ja pooldab täielikult läbivaatamisele tulevat ettepanekut, mis kuulub õigustatult algatuste hulka kõnealuse eesmärgi saavutamiseks.

1.2 EMSK tunnustab komisjoni tegevust eelneva tasuvusümbri korraldamisel ja väga põhjalikul mõju hindamisel. See võimaldas ettepaneku pragmaatilistelt struktureerida ja võtta arvesse temaatika kõiki asjakohaseid aspekte. Samaaegselt seati prioriteediks kõige vähem kaitstud liiklejate kaitse.

1.3 EMSK soovib juhtida siiski tähelepanu ettepaneku praeguse redaktsiooni mõningatele nõrkadele külgedele ning esitada tõrgeteta ja korrekse kohaldamise huvides vastavad täiendused ja selgitused, mis peaksid lihtsustama kõnealuse direktiivi rakendamist ajalise raamistiku, sertifitseerimise ja rakendamise järelevalve osas.

1.4 EMSK loodab, et komisjon suhtub täie tõsidusega nende ettepanekutesse, mis puudutavad töhüsa ühtse toimimise vajadust konkurentsimoontuste vältimiseks eri liikmeriikide vahel. Sama kehtib ka asjaolu kohta, et on oluline anda liikmesriikidele kontrollimenetlusteks rohkem pidepunkte, mida on riikide pädevatel asutustel hõlbus kasutada.

1.5 EMSK soovib nõukogul ja Euroopa Parlamendil direktiivi ettepanek ellu rakendada võimalikult kiiresti ja sellisel viisil, et see hõlmaks enamikku registreeritud sõidukitest, võimaldades päästa inimelusid eesmärgiks seatud ulatuses.

2. Põhjused ja komisjoni ettepaneku õiguslik taust

2.1 Liiklusohutus on alati olnud üks ühenduse asutuste esma- tähtsatest prioriteetidest. Vastavasisulise tegevuse üks teetähis on

kindlasti transpordipoliitika valge raamat⁽¹⁾, mille eesmärgiks oli muu hulgas liikluses surmajuhtumite arvu vähendamine poole võrra 2010. aastaks.

2.2 Järgnevad algatused, näiteks „Road safety action programme”⁽²⁾ (liiklusohutuse tegevuskava), „e-safety” ja paljud teised, võtsid aluseks integreeritud lähenemise, kaasates tööstu- settevõtted, avalikud asutused ja liiklejate esindusühingud. Sellisel viisil tulid nad toime mineviku takistustega, mis tõkes- tasid muu hulgas ka subsidiaarsuse põhimõtte nimel konkreetse- te ja siduvate meetmete Euroopa tasandil rakendamist.

2.3 Saavutati palju: samal ajal kui liiklustihedus on viimase 30 aasta jooksul kolmekordistunud, on liiklusõnnetustes hukku- nute arv vähenenud poole võrra. Me ei tohi aga loorberitele puhkama jääda, sest Euroopa maksab ligikaudu 40 000 surma- juhtumiga aastas ja kurva prognoosiga, et 2001. aasta valge raamatu eesmärki ei suudeta saavutada, ikka veel liiga kõrget hinda liikuvuse lakkamatu kasvu eest.

2.4 EMSK annab endale aru, et ainult kolme samba, milleks on autotööstus, infrastruktuurid ja liiklejate käitumine, üheaegse parandamise kaudu on võimalik saavutada otsustavat edu liiklus- ohutuse valdkonnas. Sellele vaatamata tervitab komitee loomuli- kult igasuguseid algatusi, mis viivad meid lähemale 2001. aasta auahnele eesmärgile, isegi kui need käsitlevad ainult ühte kõne- alustest sammastest.

2.5 Kõnealuses tähenduses pooldas⁽³⁾ EMSK direktiivi 2003/97/EÜ⁽⁴⁾ vastuvõtmist, milles esitati liiklusohutuse huvides ettepanek eeskirjade üle-euroopaliseks harmoneerimi- seks, et vähendada raskeveokite juhtide jaoks ebapiisava kül- nähtavuse tõttu tekkivaid ohte.

⁽¹⁾ „Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustada”, KOM(2001) 371 lõplik.

⁽²⁾ KOM(2003) 311 lõplik.

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

⁽⁴⁾ „... kaudse nähtavuse lisaseadmete ja nendega varustatud sõidukite tüübi- kinnitust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta ...” — ELT L 25, 29.1.2004.

2.6 Direktiivis 2003/97/EÜ seati eesmärgiks vähendada veokite sõitjapoolse külje pimeala tõttu tekkivat liiklusõnnetuste riski täiustatud peeglikomplektide kasutuselevõtu kaudu alates 2006-2007. aastast.

2.7 Suuremate sõidukite juhid, kes ei märka oma sõiduki kõrval või vahetus läheduses viibivaid teisi liiklejaid, põhjustavad palju liiklusõnnetusi.

2.8 Sellised õnnetused juhtuvad sageli sõidurea vahetamisel ülesõitudel või ringristmikel, kui juht ei näe auto vahetus ümbruses olevas pimealas teisi vähem kaitstud liiklejaid, näiteks jalakäijaid, jalgrattureid ja mootorrattureid.

2.9 Hinnangute kohaselt hukub Euroopas sel põhjusel igal aastal ligikaudu 400 inimest. Seepärast ei olnud EMSK ainus, kes pooldas tingimusteta direktiivi 2003/97/EÜ vastuvõtmist, millega muudeti ja tunnistati kehtetuks esimene kaudse nähtavuse seadmete ühtlustamise direktiiv (71/127/EMÜ) ja järgnevad muudetud redaktsioonid. Kehtetuks tunnistatud direktiiviga nähti ette tahavaatepeeglite konstruktsioon ja nende sõidukitele paigaldamise viis, mõjutamata siiski vastavate riiklike nõuete kehtivust. Alles direktiiviga 2003/97/EÜ muudeti teatud peegli-komplekt või muud kaudse nähtavuse seadmed kohustuslikuks, varem olid need kogu Euroopas vabatahtlikud.

2.10 Direktiiv 2003/97/EÜ hõlmas N2-kategooria veokeid massiga üle 7,5 tonni ja N3-kategooria veokeid⁽³⁾. Seda muudeti siiski juba direktiiviga 2005/97/EÜ⁽⁴⁾, mis sätestab teatud tingimustel, et IV ja V klassi peeglid⁽⁷⁾ on nüüdsest ette nähtud juba sõidukitele massiga alates 3,5 tonnist, mitte sõidukitele massiga alates 7,5 tonnist.

2.11 Direktiivis 2003/97/EÜ sätestatud nõuded kehtivad heakskiidetud sõidukitele (uued sõidukitüübid) alates 26. jaanuarist 2006 ja esmarestreeritud (uutele) sõidukitele alates 26. jaanuarist 2007. See tähendab, et nõuded ei hõlma juba registreeritud sõidukeid, seega suurt osa sõidukipargist.

2.12 Euroopa Liidus liikleb üle 5 miljoni veoki massiga üle 3,5 t. Pidades silmas kõnealuste sõidukite eluiga (vähemalt 16 aastat), autopargi aeglast uuendamist (aastas registreeritakse 300 000 uut sõidukit) ning lähtudes 2007. aastast kui uuendamise algusest, on autopargis tervikuna uued peeglid kasutusele võetud alles aastaks 2023.

⁽³⁾ N2: täismass 3,5 kuni 12 t; N3: täismass üle 12 t.

⁽⁴⁾ ELTL 81, 30.5.2005.

⁽⁷⁾ I kategooria: sisemised tahavaatepeeglid; II ja III kategooria: peamised välimised peeglid; IV kategooria: välimised lainurkpeeglid; V kategooria: välimised lähivaatepeeglid; VI kategooria: esipeeglid.

2.13 EMSK poolt läbivaadatava ettepanekuga seadis komisjon eesmärgiks leida lahenduskavasid, et muuta kiiresti turvaliseks ka juba registreeritud sõidukid.

3. Ettepaneku sisu

3.1 Lõpuks soovib komisjon üleminekumeetmena kavandatud ettepanekuga, et direktiivi 2003/97/EÜ IV ja V klassi uusi peegleid puudutavad nõuded (sõitjapoolne vaateväli) kehtiksid ka juba registreeritud N2- ja N3-kategooria sõidukitele. Eranditeks on:

— rohkem kui kümme aastat enne direktiivi riigi õigusesse ülevõtmist registreeritud sõidukid (ligikaudu 1998);

— sõidukid, millele ei ole võimalik paigaldada IV ja V klassi peegleid viisil, mis tagab vastavuse järgmistele nõuetele:

a) mitte ükski peegli osa ei ole olenemata reguleerimisasendist maapinnast vähem kui 2 m (\pm 10 cm) kõrgusel, kui sõidukil on suurimale tehniliselt lubatud täismassile vastav koorem;

b) peeglid on juhtimiskohalt täielikult nähtavad;

— sõidukid, mis juba kuuluvad riiklike meetmete reguleerimisalasse⁽⁸⁾, millega nõutakse muude kaudse nähtavuse seadmete paigaldamist, mis kataksid mitte vähem kui 95 % direktiivis 2003/97/EÜ osutatud peeglitelt maapinnal nõutavast vaateväljast.

3.2 Direktiivi rakendamine on liikmesriikide kohustus ja nad peavad seega tagama, et uued peeglid paigaldatakse 12 kuu jooksul alates direktiivi jõustumisest. Võimalikud on järgmised erandid:

— direktiivi nõuded loetakse täidetuks, kui sõidukitel on peeglid, mille vaateväljad kombineerituna katavad vähemalt 99 % direktiivis 2003/97/EÜ osutatud IV ja V klassi peeglite kogu vaateväljast maapinnal;

— sõidukitele, mis on registreeritud 4-7 aastat enne direktiivi jõustumist, võivad liikmesriigid anda kohandamiseks ühe lisa-aasta, ja sõidukitele, mis on registreeritud 7-10 aastat varem, kaks lisa-aastat.

⁽⁸⁾ Nn „vanaisad“ Belgia, Taani ja Holland. Sama võib öelda Saksamaa kohta, kus valitsuse ja autotootjate vahel sõlmitud vabatahtlik kokkulepe võimaldab pärast 2000. a aastat toodetud autode puhul saavutada samasuguseid tulemusi nagu kolmes eelnimetatud riigis.

3.3 Sõidukitele, millele ei saa tehniliste lahenduste puudumise tõttu paigaldada nõuetele vastavaid peegleid, võib paigaldada muid kaudse nähtavuse seadmeid (kaamera või muud elektroonilised vahendid) tingimusel, et sellised seadmed hõlmavad 99 % eelnevalt nimetatud kogu vaateväljast. Kõnealustel juhtudel peavad sõidukid saama liikmesriigi pädevalt asutuselt eraldi heakskiidu.

3.4 Liikmesriigid võivad laiendada direktiivi reguleerimisala ka üle kümne aasta vanustele sõidukitele.

4. Üldised märkused

4.1 Tuleb märkida, et ettepanek on mõttekas ainult juhul, kui see piisavalt kiiresti ellu rakendatakse, nii et see suudaks mõjutada praegust autoparki. Komisjoni hinnangu kohaselt võimaldab autode uute peeglitega järk-järguline varustamine päästa veel 1 200 inimest.

4.2 Ettepaneku mõju hinnangus⁽⁹⁾ möönab komisjon siiski ka ise, et uute nõuete kohene ja range kohaldamine tekitaks palju tehnilisi probleeme, mis avaldaks kõnealuse valdkonna ettevõtetele ka majanduslikku laadi negatiivset mõju ja põhjustaks seega turumoonutusi.

4.3 Komisjon lähtub sellest, et autopargist rohkem kui poole puhul on võimalik tahavaatepeeglid välja vahetada hõlpsalt ja soodsalt, s.t ligikaudu 150 euro eest⁽¹⁰⁾. Ülejäänud autopargi osas tulevad kõne alla erinevad lahendused, alates nähtavusnõuete teatud määral vähendamisest (vähemalt 99 %) kuni väga keerukate lahendusteni vanemate sõidukite puhul, kus mõningatel juhtudel oleks vaja isegi juhikabiin ümber ehitada, mis ei pruugi tingimata tulemuslik olla ning maksab tuhandeid eurosid.

4.4 Pidades silmas kõnealuseid variante ja keerukaid, (üksikute sõidukimudelite või -versioonide puhul) lahendamatuks tunduvaid juhtumeid, „peaksid liikmesriigid kontrolliasutuste jaoks ette nägema paindlikud ja juhtumipõhised lahendused, mis võimaldaksid anda heakskiitu alternatiivsetele lahendustele”, mida on võimalik ellu rakendada mõistlike kuludega, nagu on kirjas komisjoni dokumendis⁽¹¹⁾.

4.5 EMSK jaoks on küll mõistetavad kõnealuse ebamäärasuse põhjused, mis tulenevad mitmetahulistest tehnilistest probleemidest, kuid komitee on siiski arvamisel, et sellisel kujul sõnastatud ettepanek võib kaasa tuua täiesti erinevaid tõlgendusi, mis avaldab negatiivset mõju Euroopa transporditurule.

4.6 EMSK juhib eldkõige tähelepanu kahele kriitilisele aspektile ettepaneku praeguses sõnastuses: veoettevõtete ebavõrdse kohtlemise ja sellest tulenevate konkurentsimoонutuste oht;

⁽⁹⁾ SEK(2006) 1238 ja SEC(2006) 1239.

⁽¹⁰⁾ Nimetatud summa tundub realistlikuna, kui asendatakse ainult peegliklaas, kuid osutub siiski tunduvalt suuremaks, kui on vaja asendada kogu tahavaatepeegel.

⁽¹¹⁾ Mõju hindamine, lk 5.

ning lihtsa, usaldusväärse ja ühtse sertifitseerimis- ja kontrollsüsteemi puudumine uute sätete kohaldamisel.

4.6.1 Esimesena nimetatud aspektiga seoses tundub olevat kohatu nõuda uute tahavaatepeeglite puhul 99 %list nähtavust, kui samal ajal on vastavad nõuded juba vastu võtnud liikmesriikides lubatud 95 %line nähtavus. EMSK arvates oleks õiglasem — ja seda oleks ka hõlpsam kontrollida — kehtestada EL-is tervikuna ühtne nähtavus.

4.6.2 Võrdse kohtlemise kohta tuleb veel lisada, et liikmesriikidele antud võimalus lükata uute sätete kohaldamine vanadele sõidukitele eseseisvalt edasi⁽¹²⁾, võib kaasa tuua konkurentsimoонutusi rahvusvahelise transpordi valdkonnas. EMSK soovib seetõttu kohaldada kõikides liikmesriikides ühesuguseid rakendamistähtaegu.

4.6.2.1 EMSK peab sealjuures sõidukite suurt hulka ja sertifitseerimise keerukust silmas pidades vajalikuks, kuid samal ajal piisavaks, kaheaastast üleminekuperioodi alates direktiivi jõustumisest. Selles suhtes näib hiljutisel transpordiministrite kohtumisel⁽¹³⁾ vastu võetud lähenemine olevat kooskõlas siinkohal soovitatud lahendusega. Teisalt näis, et samal kohtumisel pooldati pigem kõnealuse direktiivi rakendamist sõidukitele, mis on registreeritud alates 1. jaanuarist 2000, mitte 1998, millega välistatakse umbes 15 % ringluses olevast autopargist.

4.6.3 EMSK peab veelgi kriitilisemaks teist tõstatatud probleemi, milleks on uute nõuete sertifitseerimine ja nende järgimise kontrollimine. On kaheldav, kas korrapärase ülevaatuse ajal on võimalik tõhusalt kontrollida ja sertifitseerida iga sõiduki nähtavust. Nähtavuse määramine on nimelt väga keeruline töö ja hõlmab erinevaid keerukaid parameetreid ja mõõtmisi.

4.6.3.1 Üldjuhul tähendab registreerimismärgistus (nagu direktiivi 2003/97/EÜ puhul, millele korduvalt viidatakse) terviku (mis koosneb peeglist, varrest, kabiinist, istmest ja peegli kõrgusest maapinnast) sertifitseerimist, mis ei olene ainult peeglist, vaid ka sõidukimudelidest, mille külge peegel on paigaldatud. Katseid tehakse prototüübiga ja nende tulemused kehtivad edaspidi kogu seeriatoodangu kohta. Seega registreeritakse peeglid mitmest osast koosneva tervikuna ja peegli korpusse kinnitatakse registreerimismärgistus, nii et peegliklaasi asendamisel ei ole vaja registreerimist korrata. Juhul kui asendatakse ainult peegliklaas, kannaksid endise direktiivi 71/127/EMÜ kohaselt registreeritud sõidukid registreerimismärgistust kehtetuks tunnistatud direktiivist lähtudes.

⁽¹²⁾ Vrd punkt 3.2.

⁽¹³⁾ TTE nõukogu (Euroopa Liidu transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energeetikaministrite kohtumine), 12.12.2006.

4.6.3.2 Kui vastavusgarantii jäetakse kehtestamata (märgistus, sertifikaat vms), tekib oht, et kõiki sõidukeid tuleb kontrollida direktiivi 2003/97/EÜ alusel, s.t, et iga sõiduki nähtavust tuleks uuesti kontrollida, näiteks juhtudel, kus kehtestatud nähtavuse tagamiseks on ette nähtud elektrooniliste seadmete kasutamine. Kergesti on võimalik endale ette kujutada, kuidas see mõjutaks sertifitseerimis- ja kontrollasutuste töökoormust, tegemist on ju ikkagi miljonite sõidukitega.

4.6.3.3 Komisjoni ja nõukogu poolt pakutud lahendus tähendab seda, et vastavuse sertifitseerimine vastavalt 20. detsembri 1996. aasta direktiivile 96/96/EÜ muutub osaks üle 3,5 tonni kaaluvate sõidukite tehnoulevaatuses.

4.6.3.4 Peeglite osas piirdub kõnealune tehnoulevaatus sellega, et fikseeritakse, kas peeglid on ettenähtud kohtades turvaliselt kinnitatud ja kas monteerimine on täielik. Seega ei ole kõnealuse ülevaatus põhjal tõenäoliselt võimalik tõendada, et tagatud on kogu nõutud vaateväli vastavalt eelpoolkirjeldatud.

4.6.3.5 EMSK pakub välja lahenduse, mis tundub olevat praktilisem ja usaldusväärsem. See seisneb vastavusdeklaratsioonis, mille esitab uue tahavaatepeegli paigaldanud ettevõtte. Tegemist võiks olla dokumendiga, mille allkirjastab ettevõtte juht ning mis sisaldab kõiki sõiduki ja paigaldatud peegli või peegliklaaside andmeid. Deklaratsiooni tuleks hoida sõidukis ning see tuleks esitada iga-aastase ülevaatus ja liikluskontrollide käigus. Pealegi kuna kõnealune dokument koosneks peaaegu täielikult ainult numbrilistest koodidest, siis ei tekiks probleeme teistes Euroopa Liidu keeltesse tõlkimisel.

5. Konkreetsed märkused

5.1 Ettepaneku alguses toodud seletuskirjas seisab, et „Direktiivi 2003/97/EÜ muudeti komisjoni direktiiviga 2005/27/EÜ, et

laiendada IV ja V klassi peeglite paigaldamise üldnõuet sõidukitele massiga 3,5 tonni [N2-kategooria]; varem kehtis kõnealune nõue sõidukite suhtes, mille mass oli 7,5 tonni.”

5.1.1 Kõnealune sõnastus on siiski ebatäpne, sest sellest võib aru saada nii, et säte kehtib kõikide N2-kategooria sõidukite kohta massiga kuni 7,5 tonni. Tegelikult sätestatakse direktiiviga 2005/27/EÜ kõnealune kohustus ainult N2-kategooria sõidukitele, mille kabiin sarnaneb N3-kategooria sõiduki kabiinile, millele on võimalik paigaldada V klassi peegel kahe meetri kõrgusele maapinnast. Ainult sellisel juhul tuleb paigaldada kaks uut peeglit

5.1.2 Seetõttu soovib EMSK selguse huvides muuta ettepaneku artikli 2 punkti b nii, et N2-kategooria sõidukid massiga kuni 7,5 tonni, millele ei ole võimalik paigaldada V klassi peeglit, on sõnaselgelt välistatud vastavalt direktiivile 2005/27/EÜ.

5.2 Põhjenduses 8 on ette nähtud erandid „sõidukitele, mille järelejäänud kasutusiga on lühike”, millega peetakse loomulikult silmas sõidukeid, millel on juba pikk kasutusiga ja seetõttu piiratud eluiga. Et erinevates liikmesriikides on sõidukite eluiga erinev, peaks komisjon kõnealust sätet arvnäitaja abil täpsustama.

5.3 Paljudel juba liikluses kasutatavatel sõidukitel on erivarustusena paigaldatud juhipoolele küljele (IV klassi) lainurkpeegel. Kuna nüüd on lainurkpeegel ette nähtud ka sõitjapoolsel küljel, tuleks samuti asendada juhipoolel küljel olev peegel. Juhil, kes peab toime tulema terve hulga peeglitega, võivad kahe erineva kõverusega lainurkpeegli korral tekkida hindamisraskused.

Brüssel, 14. märts 2007.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee

president

Dimitris DIMITRIADIS