

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb jalakäijate ja teiste vähem kaitstud liiklejate kaitset”

KOM(2007) 560 lõplik — 2007/0201 (COD)

(2008/C 211/02)

23. oktoobril 2007 otsustas nõukogu vastavalt EÜ asutamislepingu artiklile 95 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb jalakäijate ja teiste vähem kaitstud liiklejate kaitset”.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutava ühtse turu, tootmise ja tarbimise sektiooni arvamus võeti vastu 3. aprillil 2008. Raportöör oli Virgilio RANOCCHIARI.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 444. istungiärgul 22. ja 23. aprillil 2008 vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 155, erapooletuks jäi 3.

1. Kokkuvõte ja järeldused

1.1 Igal aastal hukkub 27 liikmesriigis liiklusõnnetustes rohkem kui 44 000 ja saab vigastada 1,7 miljonit inimest. Rohkem kui 8 000 nendest hukkunutest ja 300 000 vigastatutest kuuluvad kõige vähem kaitstud liiklejate kategooriasse — jalakäijad ja jalgratturid ⁽¹⁾.

1.2 2003. aastal võeti vastu raamdirektiiv vähem kaitstud liiklejate parema kaitse kohta. Sellega kaasnes sõidukite esiosa ehituse põhjalik läbivaatamine. Direktiiv oli kavas ellu viia kahes etapis: esimene kohaldub tüübikinnitusega sõidukitele alates 1. oktoobrist 2005, teine pidi jõustuma septembris 2010, enne 2004. aasta lõppu läbi viidava teostatavusuuringu järel.

1.3 Nagu kinnitasid mitmete sõltumatute ekspertide uuringud, ei ole teine etapp teostatav, vähemalt mitte kehtivate nõuete kohaselt. Seetõttu teeb komisjon ettepaneku direktiiv läbi vaadata ning muu hulgas kaasata uued alternatiivsed meetmed, mis tagaks või isegi parandaks kehtivas direktiivis sätestatud kaitsetase.

1.4 Täpsemalt soovitati komisjoni määratud ekspertide läbi viidud uuringus ⁽²⁾ mitmeid lahendusi, mis on lisatud kõnealusesse ettepanekusse, kombineerides aktiivsed ja passiivsed meetmed, kooskõlas CARS 21 ⁽³⁾ soovitustega ja ÜRO Genfi Euroopa Majanduskomisjoni (United Nations Economic Commission for Europe — UN/ECE) esitatud ettepanekuga globaalsete tehniliste eeskirjade (*Global Technical Regulation — GTR*) kohta jalakäijate kaitseks.

⁽¹⁾ Allikas: CARE (ühenduse liiklusõnnetuste andmebaas): andmebaas, kuhu kogutakse ja koondatakse liikmesriikide esitatud andmed liiklusõnnetuste kohta.

⁽²⁾ Transport Research Limited, Ühendkuningriik.

⁽³⁾ KOM(2007) 22 lõplik, 7. veebruar 2007 „21. sajandi konkurentsivõimelise mootorsõidukitööstuse reguleeriv raamistik”.

1.5 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee on seisukohal, et ettepanek ei kahjusta konkurentsi autotootjate vahel, kuna see ei piirata sõidukimudelite pakkumist turul, vaid nõudmist püütakse juhtida kõrgematele ohutusnõuetele vastavate mudelite suunas.

1.6 Eelnevat arvestades toetab komitee täielikult komisjoni ettepanekut. Siiski avaldab komitee kahetsust ligi kolme aasta pikkuse viivituse üle teostamatuks osunud meetmete läbivaatamisel ning uute võtmisel, kuigi viivitus on osaliselt tingitud ilmselt andmete ja tehniliste lahenduste leidmisest, mis ei olnud praeguse direktiivi vastuvõtmise ajal kättesaadavad.

1.7 Komitee kutsub üles nimetatud viivitust, mis on seda tõsisem, et see puudutab Euroopa kodanike elu ja tervist, heastama ettepaneku kiire ja täieliku heakskiitmisega Euroopa Parlamendis ja nõukogus, mis võimaldaks alustada teist etappi ette nähtud ajal.

1.8 Komitee väljendab heameelt sõidukite kohta võetud tehniliste meetmete suurema tõhususe üle ning kutsub Euroopa institutsioone ja liikmesriike üles tegutsema algatuste puhul suurema otsustavusega kahe järgmise aspekti osas, mis annavad panuse liiklusohutusse: esiteks infrastruktuuri parendatud kvaliteet ja ohutus, teiseks kõigi liiklejate koolitamine ja teadlikkuse tõstmine. See üleskutse on samavõrra suunatud ka kohalikele ja piirkondlikele omavalitsustele, kes peavad selles valdkonnas otsustavamalt vastutuse võtma.

2. Sissejuhatus

2.1 Igal aastal hukkub 27 liikmesriigis liiklusõnnetustes ligikaudu 8 000 ja saab vigastada 300 000 jalakäijat ja jalgratturit, kes on kõige vähem kaitstud liiklejad.

2.2 Juba 2001. aastal võttis Euroopa Komisjon autotootjate ees kohustuse arendada uued vahendid jalakäijate ja jalgratturite kaitse suurendamiseks, seda nii aktiivselt (enne kokkupõrget) kui passiivselt (kokkupõrke ajal).

2.3 Sel ajal autotootjate poolt soovitatud meetmete hulka kuulus kõigi sõidukite varustamine mitteblokeeruva pidurisüsteemiga (ABS), jäikade kaitseraudade vabatahtlik keelamine, päevaste sõidutulede paigaldamine — meede, mis võeti hiljem tagasi mõne liikmesriigi vastuseisu tõttu, ning tulevikus progressiivsete aktiivsete ohutuse tagamisele suunatud IKT-süsteemide juurutamine, mis on praegu veel arendusfaasis.

2.4 Nõukogu ja Euroopa Parlament väljendasid rahulolu tööstuse pühendumuse üle ja tegid samas ettepaneku, et seda valdkonda ei reguleeritaks mitte vabatahtliku kokkuleppe või soovitusena, vaid konkreetse direktiiviga jalakäijate ja jalgratturite kaitseks.

2.5 Nii koostati raamdirektiiv 2003/102/EÜ⁽⁴⁾ jalakäijate ja teiste vähem kaitstud liiklejate kaitse kohta, millele järgnes direktiiv 2005/66/EÜ⁽⁵⁾ esikaitstesüsteemide kasutamise kohta mootorsõidukitel (jäikade kaitseraudade kõrvaldamine).

2.6 Raamdirektiiv jalakäijate kaitse kohta põhineb Euroopa Tõhusama Sõidukiohutuse Komitee soovitatud katsetel ja piirväärtustel ning selles nähakse ette rakendamist kahes etapis, mis mõlemad keskenduvad passiivsele ohutusele. Esimene etapp, milles nähti ette ehituslikud muudatused ning kergemad kapotid ja kaitserauad M1- ja N1-kategooria⁽⁶⁾ sõidukitele täismassiga kuni 2,5 tonni, jõustus sõidukitele, mis saavad tüübikinnitused alates 1. oktoobrist 2005. Teine etapp, milles nähti ette rangemad katsed ja piirväärtused, kohaldub sõidukitele, mis saavad tüübikinnitus alates 1. septembrist 2010.

2.7 Teiseks etapiks kavandatud katsete teostatavuse suhtes väljendati tõsiseid kahtlusi juba ettepaneku arutamisel Euroopa Parlamendis: direktiivi lõplikus versioonis sätestati, et komisjon viib 1. juuliks 2004 läbi teise etapi teostatavusuuringu. Konkreetset pidi uuringus käsitletama „alternatiivseid meetmeid — kas passiivseid meetmeid või aktiivsete ja passiivsete meetmete kombinatsiooni, mis on tegeliku tõhususe poolest vähemalt võrdväärne“⁽⁷⁾.

2.8 Rida sõltumatute ekspertide, sh komisjoni määratud ekspertide läbiviidud uuringuid näitas, et teise etapi nõudeid on tehniliselt võimatu ettenähtud tähtajaga ja Euroopa Tõhusama Sõidukiohutuse Komitee sätestatud katseid kasutades täita. Seepärast kehtestatakse uues ettepanekus läbivaadatud passiivsed ohutusnõuded koos autotööstuse poolt vahepeal välja arendatud

uute aktiivsete ohutuselementidega, mis vastavad direktiivi artikli 5 nõudmistele või isegi ületavad neid, et need oleks tegeliku tõhususe poolest vähemalt võrdväärne.

2.9 Lisaks on praegu soovitatud katsed võrdsed nendega, mis sisalduvad ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni koostatud globaalsetes tehnilistes eeskirjades jalakäijate kaitse kohta. Sellest tulenev Euroopa õigusaktide võimalik ühtlustamine Euroopa väliste õigusaktidega hoogustaks samuti selgelt Euroopa autotööstuse konkurentsivõimet.

3. Euroopa Komisjoni ettepanek

3.1 Uues — nüüdseks pigem määruse kui direktiivi ettepanekus nähakse esmajoones ette sõidukite esikaitstesüsteeme käsitleva direktiivi sätete kombineerimine varasema jalakäijate kaitset käsitleva direktiivi sätetega, mida muudetakse vastavalt vajadusele, tagamaks nende kohaldatavust. Sellest tulenevalt tunnustatakse mõlemad nimetatud direktiivid kehtetuks, kui määruse ettepanek vastu võetakse.

3.2 Vastavalt käsitletavale määruse ettepanekule peavad sõidukid tüübikinnituse saamiseks läbima järgmised katsed:

3.2.1 lapse või väikese täiskasvanu pea kujulise mudeli kokkupõrge kapoti esiosaga; täiskasvanu pea kujulise mudeli kokkupõrge kapoti tagaosaga ning jalamudeli sääre- ja reieosa kokkupõrge kaitserauaga, kusjuures osaliselt on muudetud kehtiva direktiivi II etapi nõudeid. Mitte tüübikinnituse jaoks, vaid pigem järelevalve eesmärgil, arvestades tehnoloogilist arengut tulevikus, sätestatakse ka järgmised katsed: vaagnaosa kokkupõrge kapoti esiservaga ja täiskasvanu pea kujulise mudeli kokkupõrge tuuleklaasiga.

3.2.2 Esikaitstesüsteemide osas (endine direktiiv 2005/66/EÜ) kinnitatakse tüübikinnituse katsetena jalamudeli ja lapse või väikese täiskasvanu pea kujulise mudeli kokkupõrge esikaitstesüsteemiga. Nähakse ette täiendavad katsed järelevalve eesmärgil ning siduvad nõuded esikaitstesüsteemide konstruktsiooni ja paigalduse kohta.

3.3 Passiivseid ohutusmeetmeid täiendab aktiivse ohutussüsteemi paigaldamine, et tagada kahes eelnevas direktiivis sätestatud ohutuse tase. Need on piduriassistendi süsteem (*Brake Assist System* — BAS), mis abistab juhti hädapidurduse olukordades, kui pidurit ei vajutata piisava tugevusega. Koos mitteblokeeruva pidurisüsteemiga tagab see maksimaalse surve piduritele ja optimeerib aeglustuse, mis vähendab märkimisväärselt kokkupõrkekiirust jalakäijatega.

⁽⁴⁾ EÜTL 321, 6.12.2003, lk 15.

⁽⁵⁾ EÜTL 309, 25.11.2005, lk 37.

⁽⁶⁾ M1-kategooria = reisijateveoks ettenähtud mootorsõidukid, millel on lisaks juhiistmele kõige rohkem kaheksa iste-kohta, täismass ei ületa 3,5 tonni.

N1-kategooria = kaubaveoks ettenähtud sõidukid, M1-kategooriast tuletatud, täismass ei ületa 3,5 tonni.

⁽⁷⁾ Direktiiv 2003/102/EÜ jalakäijate kaitse kohta, artikkel 5.

3.4 Kuna liikluses suureneb raskemate sõidukite (eriti sportmaasturite) arv, siis soovitatakse kohaldada sätteid pärast üleminekuajaga mitte ainult praeguste õigusaktide järgi kuni 2,5 tonni kaaluvatele M1- ja N1-kategooria sõidukitele, vaid ka kuni 3,5 tonni kaaluvatele sõidukitele, mis on kahe asjaomase kategooria ülemine piir.

4. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee märkused komisjoni ettepaneku kohta

4.1 Komitee väljendab heameelt komisjoni otsuse üle ühendada määruse ettepanekus kaks eelnenud direktiivi. See muudab asjaomase õigusakti selgemaks ja lihtsamaks, nagu soovitas komitee arvamuses esikaitseüsteemide direktiivi ettepaneku kohta ⁽⁸⁾.

4.2 Samuti kiidab komitee heaks selle, et õigusvahendiks on valitud määrus, kuna see tagab kõikides liikmesriikides konkreetsed rakendusmeetodid ja tähtajad, mis on seesuguse ülimalt tehnilise õigusakti puhul eriti oluline aspekt.

4.3 Teisalt avaldab komitee kahetsust selle üle, et võimatu on rakendada katseid, mida soovitas Euroopa Tõhusama Sõiduki-ohutuse Komitee II etapi jaoks, kuna nende teostatavust ei kontrollitud kehtestatud tähtajal (1. juuli 2004), mis tingis enam kui kolme aasta pikkuse viivituse.

4.4 Siiski on komitee rahul pika, kuid viljaka protsessi tulemusel pakutud lahendusega, milles on võetud arvesse ka CARS 21 soovitusi integreeritud lähenemisviisi kohta. See võimaldab ka Euroopa õigustiku kooskõlastamist Euroopa väliste õigusaktidega. Eriti tervitab komitee asjaolu, et see tugineb täpsel mõjuhinnangul, mida Euroopa Komisjoni hiljuti loodud mõju hindamise komitee esimesena kontrollis ning heaks kiitis.

4.5 Komisjoni ja selle ekspertide prognooside kohaselt väheneb valitud lahendusega ka aktiivsete ohutusmeetmete rakendamisel surmade ja tõsiste vigastuste hulk vastavalt 80 % ja 44 % võrreldes tulemusega, mis oleks saavutatud esialgse II etapiga ⁽⁹⁾ (mis on osutunud teostamatuks). See aitab säästa enam kui 1 100 elu ja vähendada vigastatud inimeste arvu 46 000 võrra. Lisaks on uute meetmete kulud väga madalad ja seepärast on nende mõju sõidukihindadele tühine.

4.6 Eelnevat arvestades soovitab komitee tungivalt, et Euroopa Parlament ja nõukogu kiidaks komisjoni ettepaneku kiiresti ja täielikult heaks ilma täiendavate viivitusteta, mis põhjustaks autotööstuse teostusaegade tõttu vältimatult edasisi kõrvalekaldumisi ⁽¹⁰⁾.

4.7 Komitee loodab, et uued sätted kohaldatakse kiiresti ka raskematele sõidukitele, sh sportmaasturid, mille arv linnaliikluses pidevalt suureneb. Sellest tulenevalt tuleks viivitamatult kehtestada ettepanekus mainitud ülemineku periood.

4.8 Meeles tuleb pidada, et need kaitsemeetmed ei kehti loomulikult vanematele sõidukitele, milles peitub vähem kaitstud liiklejate jaoks üks suuremaid ohte. Näiteks asjaolu, et kuigi mitteblokeeruvat pidurisüsteemi, mida nüüd tõhusalt piduriassistendi süsteemiga kombineeritakse, kasutatakse vabatahtlikkuse alusel laialdaselt alates 2004. aastast, muutub see kohustuslikuks alles uue õigusaktiga.

4.9 Lisaks juhib komitee tähelepanu sellele, et kõnealuste kokkupõrketüüpide puhul jagunevad vigastused kahe kategooriasse: need, mille põhjustab jalakäija või jalgratturi esmane kokkupõrge sõiduki esiosaga, ning need, mille põhjustab teisene kokkupõrge teega, mille vastu jalakäijad sageli paiskuvad. Igal juhul tuleb rõhutada, et ebarealistlik on loota jalakäijaid kaitsta, kui esmane kokkupõrge toimub suuremal kiirusel kui 40 km/h.

4.10 Eelnenud märkustega soovitakse veel kord rõhutada, et lahendus kõnealusele probleemile, nagu paljude teiste liiklejate ohutust puudutavate küsimuste puhul, sõltub integreeritud lähenemisviisist, mis peab lisaks sõidukite tehnilistele parandustele hõlmama veel kahte põhiaspekti: liiklejate käitumine ja infrastruktuur. Nende mõlema aspekti eest peavad Euroopa institutsioonid ja liikmesriigid otsustavalt vastutuse võtma.

4.11 Komitee on seisukohal, et selles osas on Euroopa Komisjon teinud ja teeb edaspidi palju, seda õigusaktide ettepanekute ja poliitiliste algatustega, Euroopa teadusuuringute raamprogrammide kaudu suunatud vahendite, liiklusohutuse toetamise programmi ja samuti Euroopa liiklusohutuse harta käivitamise jaoks.

4.12 Samas ei toeta teised institutsioonid ja liikmesriigid alati piisavalt komisjoni algatusi, kuigi nad on teema olulisusest teadlikud. Hiljutine näide selle kohta on komisjoni ettepanek, mille eesmärk on suurendada maanteede infrastruktuuri ohutuse standardeid ⁽¹¹⁾. Ettepanekut, mis komitee arvates on oluline liiklusõnnetuste arvu vähendamiseks, pidas Euroopa Parlament ülereguleerivaks ja selle tulemusena võeti sellest subsidiaarsuse põhimõtte nimel välja kõige olulisemad siduvad sätted. Kuna on ebatõenäoline, et hääletamisel täiskogus veel parandusi tehakse, jätab täiskogu ka selle juhtumi puhul kogu otsustusõiguse liikmesriikidele.

⁽⁸⁾ Arvamus, ELT C 118, 30.4.2004.

⁽⁹⁾ SEK(2007) 1244: määruse ettepanekuga kaasnev mõjuhinnang.

⁽¹⁰⁾ Aeg, mis on vajalik selleks, et täita ükskõik millist uut nõudmist, millega kaasneb sõiduki struktuuriline muutmine.

⁽¹¹⁾ KOM(2006) 569 lõplik.

4.13 Esimese eelpool mainitud aspekti, st liiklejate käitumise puhul põhjustab õnnetusi sageli juhtide hoolimatus, kuid sama tihti käituvad jalakäijad ja jalgratturid ettevaatamatult, eirates põhilisi liiklusreegleid ja mõnikord ka vastupidiselt tervele mõistusele. Liiklusalast haridust ja koolitust tuleks anda algkoolist alates korrapärase teavituskampaaniatega, mille eesmärk on innustada kõiki liiklejaid õigesti käituma. Sama oluline on ohtliku käitumise eest suurte trahvide kehtestamine kõigile liiklejatele.

4.14 Teine oluline liiklusohutuse aspekt puudutab infrastruktuuri, eriti linnades, kus leiab aset 80 % jalakäijate ja jalgratturite surmajuhtumitest. Kõige tõhusam viis sõidukite, jalakäijate ja

jalgratturite kokkupõrgete vältimiseks on liiklejate füüsiline eraldamine kõikjal, kus see on võimalik. Sellest vaatepunktist aitaks õnnetuste arvu vähendada jalakäijate ülekäiguradade, jalakäijate sildade ja jalgrattateede rajamine, korralik valgustus ja teekatted, selge märgistus, mis peaks eri liikmesriikides olema võimaluse korral ühesugune, samuti vähem vaenuliku linnakeskkonna loomine puuetega inimestele.

4.15 Seesugused algatused suurendavad ohutust ja parandavad elukvaliteeti linnades: seetõttu peaksid need olema kaasatud igasse komisjoni ettepanekusse, ka sellistesse, mis käsitlevad vaid sõidukite tehnilisi aspekte, nagu kõnealune ettepanek.

Brüssel, 22. aprill 2008

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Dimitris DIMITRIADIS

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses raskeveokite heidetega (Euro VI) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust”

KOM(2007) 851 lõplik — 2007/0295 (COD)

(2008/C 211/03)

30. jaanuaril 2008. aastal otsustas nõukogu vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 95 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses raskeveokite heidetega (Euro VI) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust”.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutava ühtse turu, tootmise ja tarbimise sektiooni arvamus võeti vastu 3. aprillil 2008. Raportöör oli Virgilio RANOCCHIARI.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 444. istungjärgul (22. aprilli 2008 istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 142, erapooletuks jäi 3 liiget.

1. Järeldused ja soovitused

1.1 Üha kasvav vajadus mobiilsuse järele, erasõidukite suur arv, ülekoormatusega seotud probleemid eelkõige — ent mitte ainult — suurlinnapiirkondades on kaasa aidanud sellele, et maanteetransport on muutunud keskkonnamõjude hindamisel kesksel kohal olevaks inimtegevuseks. Sellest lähtuvalt esitas komisjon määruse ettepaneku, mille abil peaks vähendatama raskeveokite poolt põhjustatud õhusaastet.

1.2 EMSK toetab määruse ettepanekut, mis komitee arvates on nii mõjususe kui ka selle rakendamise tähtaegade osas koos-

kõlas keskkonnaalaste nõudmistega ja arvestab tööstusele vajaliku ettevalmistusajaga.

1.3 EMSK on komisjoniga selles osas ühel meelel, et kõnealune määrus kujutab endast täiendavat sammu heitkoguste piirväärtuste ülemaailmse ühtlustamise suunas.

1.4 Komitee tervitab asjaolu, et õigusvahendiks on valitud määrus, mis tagab kõigis liikmesriikides kindlad rakendustähtajad ja -meetodid, mis on ülimalt tehnilise eeskirja puhul väga oluline.