

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega ning millega muudetakse määrust (EL) 2018/... ja tunnistatakse kehtestuks määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009“

(COM(2018) 286 final – 2018/0145 COD)

(2018/C 440/14)

Raportöör: **Raymond HENCKS**

Konsulteerimistaotlus	Euroopa Parlament, 28.5.2018 nõukogu, 4.6.2018
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 114 lõige 1
Vastutav sektsioon	ühtse turu, tootmise ja tarbimise sektsioon
Vastuvõtmine sektsioonis	4.9.2018
Vastuvõtmine täiskogus	19.9.2018
Täiskogu istungjärk nr	537
Hääletuse tulemus	193/1/2
(poolt/vastu/erapooletuid)	

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Viimaste aastakümnete jooksul on Euroopa Liidu liiklusohutus märkimisväärselt paranenud tänu liikluseeskirjade, sõidukijuhtide käitumisega seotud nõuete ning elukutseliste juhtide töö- ja koolitustingimuste tõhustamisele, maanteetaristute ja hädaolukorras reageerimise teenuste tulemuslikkuse parandamisele ning ELi sõidukite ohutusega seotud seadusandlike nõuete rangemaks muutmisele, millele on autotööstus alati suutnud pakkuda uuenduslikke tehnilisi lahendusi.

1.2. Sellele vaatamata ületab liidu liikluses hukkunud inimeste arv oluliselt eesmärgi, mille EL kehtestas 2011. aasta transpordipoliitika valges raamatus, st jõuda eeskätt lähemale sihile viia 2050. aastaks liiklussurmade arv nulli lähedale ning vähendada 2020. aastaks surmaga lõppenud õnnetuste arvu poole võrra.

1.3. Suurem osa liiklusõnnetustest on tingitud üksnes inimeksimustest, mis on kõige sagedamini seotud kiiruse ületamise, tähelepanu hajumise või sõiduki juhtimisega alkoholijoobes. Seetõttu tuleb ELi kodanikke rohkem innustada või segi sundida võtma ELis enda ja teiste liiklejate ohutuse eest esmavastutuse, kaitudes nõuetekohaselt.

1.4. Seega tuleb kasutada liiklusohutuse puhul integreeritud lähenemisviisi, hõlmates sõidukijuhtide käitumist, elukutseliste juhtide töötingimusi ja oskusi ning taristuid. Sõidukitesse paigaldatud ohutussüsteemid, mis suudavad ennetada või parandada inimeksimusi, on samuti üheks otsustavaks ohutusteguriks.

1.5. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee tunneb heameelt, et Euroopa Komisjon kavatses muuta maanteesõidukite standardvarustusena kõikide sõidukite jaoks kohustuslikuks uued kõrgtehnoloogilised ohutussüsteemid, eeskätt rehvirõhu jälgimise süsteemid, arukad kiirusekontrollisüsteemid, juhi unisuse ja tähelepanu jälgimise ning tähelepanu hajumise tuvastamise süsteemid, tagurdamise abisüsteemid, hädapidurdustuled ning hädapidurdussüsteemid.

1.6. Komitee kiidab lisaks heaks asjaolu, et raskeveokid ja bussid varustatakse kohustuslikult sõiduki esiosa ja külgede läheduses asuvate vähekaitstud liiklejate avastamise ja nende eest hoiatamise süsteemiga, et need konstrueeritakse ja ehitatakse nii, et vähekaitstud liiklejad oleksid juhiistmelt paremini nähtavad, ja et need varustatakse sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteemiga. Komitee tunneb lisaks heameelt lisakohustuse üle konstrueerida ja ehitada busse, mis oleksid juurdepääsetavad ka piiratud liikumisvõimega isikutele, sealhulgas ratastooli kasutajatele.

1.7. Seevastu tunneb komitee huvi, miks komisjon ei kehtesta alkoholiku kohustust ning piirdub üksnes sellise seadme paigaldamise võimalusega. Komitee leiab, et alkoholiku paigaldamine peaks olema kohustus ja mitte vabatahtlik võimalus.

1.8. Lisaks soovib komitee näha ette sündmuste (õnnetuste) salvesti paigaldamise ka veokitele, raskeveokitele ja bussidele, kuna isegi kui sõidumeerikud pakuvad juba osaliselt andmeid juhtimise kohta, siis ei salvesta nad olulisi andmeid õnnetuse ajal ega pärast seda.

1.9. Viimaks tunneb komitee kahetsust, et Euroopa õigusaktides sätestatud süsteemidest rangemate ohutussüsteemide puhul, mida tootjad paigaldavad vabatahtlikult, piirduakse sageli tippaseme mudelitega odavamate mudelite kahjuks, millel puuduvad mittekohustuslikud kõrgtehnoloogilised ohutusmeetmed. Sellest tuleneb, et kõigil ELi kodanikel ei ole juurdepääsu võrdväärse ohutustasemega sõidukitele. Selle olukorra lahendamiseks soovib komitee nii analüüsitava määruse raames kui ka üldiselt viia Euroopa Komisjonil viivitamata ellu Euroopa standardite kohandamine tehnika arenguga.

1.10. See kehtib samuti raskeveokitele ja bussidele, eeskätt sõiduki esiosa ja külgede läheduses asuvate vähekaitstud liiklejate avastamise ja nende eest hoiatamise süsteemi suhtes, mille paigaldamine on küll kõnealuses määruse ettepanekus ette nähtud, ent mis tuleks viivitamata muuta kohustuslikuks.

2. Sissejuhatus

2.1. Viimaste aastakümnete jooksul on liiklusohutus oluliselt paranenud peamiselt tänu sõidukite pardale paigaldatud kõrgtehnoloogilistele ohutussüsteemidele, maanteetaristute parandamisele, liikluseeskirjade tõhustamisele, juhtide teadlikkuse suurendamise kampaaniatele ning hädaolukorras reageerimise teenuste kiirusele ja pädevusele.

2.2. Sellegipoolest on liikmesriigiti jätkuvalt märkimisväärseid erinevusi ning seda vaatamata Euroopa Komisjoni jõupingutustele, mille raames üritatakse eri programmide ja suuniste kaudu ühtlustada ohutuseeskirju kogu Euroopa Liidus.

2.3. Näiteks

- liiklusmärgid ja juhtimisõiguse saamise vanuse alampiir ei ole kõikjal ühesugused;
- teatavates riikides on lubatud mobiiltelefoni kasutamine autoroolis vabakäekomplekti abil;
- alkoholisalduse lubatud määr erineb liikmesriigiti, ulatudes nulltolerantsist teatava lubava käsitluseni;
- kiiruspiirangud erinevad;
- jalgratturitelt (kiiver) ja sõidukijuhtidelt (helkurmaterjalist turvavest, ohukolmnurk, esmaabikomplekt, tulekustuti) nõutavad turvaseadmed ei ole igal pool samad;

2.4. 2017. aastal hukkus ELi liikluses 25 300 inimest, mis tähendab, et aastas on see arv langenud 2%⁽¹⁾, mis on sellegipoolest suuresti ebapiisav, et vähendada liikluses hukkunute arvu märkimisväärselt⁽²⁾, et jõuda lähemale eesmärgile viia maanteetranspordis hukkunute arv 2050. aastaks nulli.

2.5. Eelmisel aastal sai raskelt vigi ligikaudu 135 000 inimest⁽³⁾, kellest paljud olid jalakäijad, jalgratturid ja mootorratturid, keda komisjon peab eriti vähekaitstud liiklejateks.

2.6. Euroopa Komisjoni kohaselt on liiklusõnnetuste sotsiaal-majanduslik kulu hinnanguliselt 120 miljardit eurot aastas (ravi, töövõimetus jne).

⁽¹⁾ Komisjoni 10. aprilli 2018. aasta pressiteade IP/18/2761.

⁽²⁾ Komisjoni 10. aprilli 2018. aasta pressiteade IP/18/2761.

⁽³⁾ Komisjoni 10. aprilli 2018. aasta pressiteade IP/18/2761.

3. Komisjoni ettepanek

3.1. Analüüsitud algatus on osa algatuse „Säästva liikuvuse suunas“ kolmandast liikuvuspaketist, millega soovitakse muuta liikumine Euroopas ohutumaks ja kättesaadavamaks, Euroopa tööstus konkurentsivõimelisemaks ja Euroopa töökohad kindlamateks ning saavutada parem valmisolek vältimatute kliimamuutustega toimetulekuks, eeskätt tõhustades maanteesõidukite ohutusseadistele esitatavaid nõudeid.

3.2. Võttes arvesse, et praegused sätted ELi mootorsõidukite tüübikinnitusmenetluse kohta jalakäijate ohutuse ja vesinikkütuse ohutuse raames on tehnika arengule suuresti maha jäänud, tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 78/2009 (jalakäijate kaitse), (EÜ) nr 79/2009 (vesinikkütusega mootorsõidukid) ning (EÜ) nr 661/2009 (mootorsõidukite üldise ohutusega seotud tüübikinnitus nõuded) ja asendatakse ÜRO eeskirjade ja nende muudatuste võrdväärsete sätetega, mille poolt liit hääletas või mida liit kohaldab kooskõlas otsusega 97/836/EÜ.

3.3. Kokkuvõttes jääb sõidukite üldist ohutust käsitleva määruse kohaldamisala samaks, kuid seoses sõidukitele praegu kohaldatavate ohutusseadiste nõuetega ja nendele vastavate eranditega laiendatakse kohaldamisala kõikidele sõidukikategooriatele ning kõrvaldatakse praegused linnamaasturite ja kaubikutega seotud erandid.

3.4. Määruse eelnõus sätestatakse sõidukite ja nende süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnitus üldised tehnilised nõuded ning esitatakse ohutusvaldkondade loetelu, mille jaoks töötatakse teistes õigusaktides välja (või on vaja neis välja töötada) üksikasjalikud eeskirjad. Kõnealuse määruse eelnõu lisas esitatakse kõik ÜRO liiklusohutust käsitlevad eeskirjad, mille kohaldamine on ELis kohustuslik.

3.5. Käesolevas ettepanekus nähakse lisaks ette, et komisjonile antakse volitus sätestada delegeeritud õigusaktides üksikasjalikud eeskirjad ja tehnilised nõuded.

3.6. Sõiduautode rehvirõhu jälgimise süsteemiga varustamise kohustuse praegust kohaldamisala laiendatakse kõikidele sõidukikategooriatele.

3.7. Kõrgtehnoloogiliste ohutusseadiste kasutamine (näiteks arukas kiirusekontrollisüsteem, juhi unisuse ja tähelepanu jälgimise või tähelepanu hajumise tuvastamise süsteemid, tagurdamise abisüsteem, hädapidurdustuli, alkoluku paigaldamise võimalus ja kõrgtehnoloogiline hädapidurdussüsteem) muudetakse kohustuslikuks kõikidele sõidukitele.

3.8. Sõiduautod ja väikesed tarbesõidukid peavad lisaks olema varustatud järgmisega:

— sündmuste (õnnetuste) salvesti,

— sõiduraja hoidmise süsteem ja

— esikaitsesüsteem, mis on konstrueeritud ja ehitatud nii, et pealöögiipiirkond on vähekaitsitud liiklejate puhul suurem.

Veokid ja raskeveokid (N2- ja N3-kategooriad) ning bussid (M2- ja M3-kategooriad) peavad olema varustatud

— sõiduki esiosa ja külgede läheduses asuvate vähekaitsitud liiklejate avastamise ja nende eest hoiatamise süsteemiga ning konstrueeritud ja ehitatud nii, et vähekaitsitud liiklejad oleksid juhiistmelt paremini nähtavad, ning

— varustatud sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteemiga.

Bussid peavad lisaks olema konstrueeritud ja ehitatud nii, et need oleksid juurdepääsetavad piiratud liikumisvõimega isikutele, sealhulgas ratastooli kasutajatele.

Vesinikkütusega sõidukid peavad olema kooskõlas kõnealuse määruse V lisas esitatud nõuetega.

Automatiseeritud sõidukite puhul tuleb välja töötada üksikasjalikud eeskirjad ja tehnilised ohutusnõuded, et automatiseeritud sõidukid oleks võimalik kasutusele võtta.

4. Üldised märkused

4.1. Komitee tunneb heameelt komisjoni ettepaneku üle muuta uued kõrgtehnoloogilised ohutussüsteemid maanteesõidukite standardvarustusena kohustuslikuks. Sellegipoolest soovib komitee meelde tuletada, et lisaks Euroopa turul müüdavate uute autode kohustuslike miinimumstandardite läbivaatamisele tuleb rohkem innustada või isegi sundida ELi kodanikke võtma ELis enda ja teiste liiklejate ohutuse eest esmavastutuse, käitudes nõuetekohaselt.

4.2. Uutel sõidukite ohutusseadiseid käsitlevatel meetmetel üksinda võib olenemata nende kasulikkusest ja vajalikkusest olla raskete liiklusõnnetuste vähendamisele vaid piiratud mõju, kui sellega ei kaasne muud täiendavad meetmed liiklejate käitumise, elukutseliste juhtide töötingimuste ja oskuste ning maanteetaristute vallas. Liiklusõnnetuste jätkuvalt suure arvu tõttu, mis väljendub surmade ja tõsiste vigastuste suures arvus, on vaja täiendavalt dünaamiliselt kohandada liiklusohutuspoliitikat, milles lisaks maanteesõidukite ohutusseadistele esitatavate nõuete ja ennetavate meetmete tõhustamisele kehtestatakse ka ennetavaid meetmeid kõikide nende suhtes, kes ei järgi eeskirju ja seavad ohtu enda ja teiste elud.

4.3. Komitee leiab, et ehkki juhtide hulgas tuleb edendada interaktiivseid tehnoloogiaid ja intelligentseid transpordisüsteeme, ei saa eeldada, et tulevikuliikuvusega, eeskätt intelligentsete transpordisüsteemide ja täielikult automaatsete sõidukitega, suudetakse lahendada lühikeses ja keskpikas perspektiivis praegused probleemid.

4.4. Komisjoni kohaselt sobib läbivaadatud raamistik paremini vähekaitstud liiklejate kaitse parandamiseks. Kõnealuse määruse artikli 3 lõikes 1 määratletakse vähekaitstud liikleja kui „kaherattalisel mootorsõidukil liikleja või kergliikleja, nagu jalgrattur või jalakäija“. Komitee leiab, et see määratlus ei hõlma tingimata kõiki kõrge riskiga kategooriaid, sealhulgas isikuid, kes on tingimata vähekaitstud oma vanuse (lapsed, eakad) või puude tõttu.

4.5. On teada, et liiklejatele osaks saavad ohud on peamiselt tingitud juhtide käitumisest (kiiruse ületamine, alkoholi või narkootikumide tarvitamine, mobiilsete elektrooniliste seadmete kasutamine sõiduki juhtimise ajal, tähelepanu hajumine, juhtide tervislik seisund, liiga pikk sõiduaeg, puhkeaja nõude järgimata jätmine) ning ebasobivatest taristutest (jalakäijatele mõeldud rajatiste puudumine, olukorraga sobiva valgustuse puudumine).

4.6. Komitee tunneb seetõttu heameelt, et teatud ohtude ennetamiseks kehtestab komisjon uute autode puhul järgmiste seadmete automaatse paigaldamise:

- kohanduv reguleerimis- ja arukas kiirusekontrollisüsteem, mis lisaks ohutusele soodustab ka kütust säästvat juhtimist ning sellest tulenevalt saaste vähendamist;
- rehvirõhu kontrollimise süsteem;
- kõrgtehnoloogilised juhi unisuse ja tähelepanu hajumise tuvastamise süsteemid.

4.7. Seevastu tuntakse huvi, miks ei kehtestata määruse ettepanekus alkoluku kohustust ning piirdatakse üksnes sellise seadme paigaldamise võimalusega. „Verband der TÜV e.V.“ uuringu kohaselt ⁽⁴⁾ põhjustasid 2016. aastal alkoholijoobes juhid 11 % õnnetustest. Arvestades, et tuvastamata alkoholijoobes juhtimise juhtumite arvu suhe on 1 juhtum 600 kohta, on alkoholi kuritarvitamisest tingitud õnnetuste osakaal hinnanguliselt rohkem kui 25 %. Komitee leiab, et alkoluku paigaldamisel ei tohiks piirduda korduvrikkujatega, kelle juhiloa kehtivus on kohtu otsusega peatatud alkoholijoobes või narkootikumide mõju all juhtimise tõttu, vaid see peaks olema üldiselt kohustuslik.

4.8. Komitee soovib ette näha sündmuste (õnnetuste) salvesti paigaldamise ka veokitele ja bussidele, kuna isegi kui nende sõidukite sõidumeerikud pakuvad juba osaliselt andmeid juhtimise kohta, siis ei salvesta nad olulisi andmeid õnnetuse ajal ega pärast seda.

4.9. Analüüsitava määruse ettepaneku lisas esitatud komisjoni mõjuhindangu kohaselt aitab kõnealuste uute ohutusseadiste kasutuselevõtt eeldatavasti vähendada 16 aasta jooksul surmajuhtumite arvu 24 794 võrra ja raskete vigastuste arvu 140 740 võrra. Komitee arvates võidakse nii piinlikult täpseid hinnanguid pidada ebausaldusväärseks ja seega võib väheneda kogu mõjuhindangu lisaväärtus.

⁽⁴⁾ https://etsc.eu/wp-content/uploads/5_VdTÜV_DeVol_Brussels.PPT_17.06.18.pdf

4.10. Viimaks juhib komitee tähelepanu asjaolule, et tootjad töötavad vabatahtlikult välja sõidukeid, mis on kooskõlas kõrgemate ohutusstandarditega kui need, mis on kehtestatud Euroopa õigusaktidega. Kahjuks piirduakse nende paranduste puhul liikmesriikide peamistel turgudel tippaseme mudelitega odavamate mudelite kahjuks, millel puuduvad mittekohustuslikud kõrgtehnoloogilised ohutusmeetmed. Sellest tuleneb, et kõigil ELi kodanikel ei ole juurdepääsu võrdväärse ohutustasemega sõidukitele. Selle olukorra lahendamiseks soovitab komitee Euroopa Komisjonil viia viivitamata ellu Euroopa standardite kohandamine tehnika arenguga.

See kehtib samuti raskeveokitele ja bussidele, eeskätt sõiduki esiosa ja külgede (pimeala) läheduses asuvate vähekaitstud liiklejate avastamise ja nende eest hoiatamise süsteemi suhtes, mille paigaldamine tuleks viivitamata muuta kohustuslikuks.

Brüssel, 19. september 2018

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Luca JAHIER
