

III

(Ettevalmistavad aktid)

EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEE

450. ISTUNGJÄRGUL 14.–15 JAANUARIL 2009

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee Arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb mootorsõidukite üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid”

KOM(2008) 316 lõplik – 2008/0100 (COD)

(2009/C 182/05)

Raportöör: **Virgilio RANOCCHIARI**

9. juunil 2008 otsustas Euroopa Liidu Nõukogu vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 95 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb mootorsõidukite üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid”

KOM(2008) 316 lõplik – 2008/0100 (COD).

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav ühtse turu, tootmise ja tarbimise sektsioon võttis arvamuse vastu 6. jaanuaril 2009. aastal. Raportöör oli Virgilio RANOCCHIARI.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 450. istungjärgul 14.–15. jaanuaril 2009. aastal (14. jaanuari istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 173, vastu hääletas 2, erapooletuks jäi 1.

1. Järeldused ja soovitus

1.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee on alati toetanud kõiki õigusaktide lihtsustamise algatusi, eriti selliste tundlike küsimuste kohta nagu ohutus ja keskkond. Seda silmas pidades saab ta Euroopa Komisjoni algatust üksnes heaks kiita, kuna komisjon soovib määruse ettepanekuga saavutada kolm olulist eesmärki, reguleerides mootorsõidukite ja rehvide tüübikinnitust.

1.2 Komisjoni lähenemine, mis seisneb üle 150 olemasoleva direktiivi kehtetuks tunnistamises, asendades need kavandatud määrusega, tundub esmapilgul väga huvitav ning soovitava lihtsustamisega täielikus kooskõlas. Siiski tekib selle variandi puhul oht, et kui seda ei kavandata korralikult, siis tekitab see juurde uusi menetlusi, mis ei ole alati kooskõlas olemasolevate

menetlustega, suurendades seega liikmesriikide ettevõtete ja ametiasutuste raskusi ja koormat.

1.3 Eriti tunneb Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee huvi, kuidas ettepanek seostub hiljutise raamdirektiiviga Euroopa tüübikinnituse kohta (2007/46/EÜ) ning praegu koostatavate ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UN-ECE) eeskirjadega, mille juurde käesolev arvamus allpool pikemalt tagasi pöördub.

1.4 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee leiab tegelikult, et tüübikinnitusprotsessi ja menetluste lihtsustamine, mida komisjon soovib ühtlustatud nõuete kehtestamise abil saavutada, on võimalik nii, et UN-ECE olemasolevad ja tulevased eeskirjad lisatakse järk-järgult eespool viidatud Euroopa tüübikinnituse direktiivi IV lisasse, kohandades neid nõudeid tehnika arenguga.

1.5 Mis puutub kõrgetasemelisse ohutustehnoloogiasse, siis arvestades, et igasuguse ohutustehnoloogia kohta ei leidu samal määral sobivaid tehnospetsifikaate, peab Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee eelistatavaks, et nende kohta esitataks eraldi ettepanekud, arvestades hetkeseisu pädevates Genfi UN-ECE tehnilistes rühmades.

1.6 Rehvide nõuetega seoses peab Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee vastuvõetavaks selle tööstussektori ettepanekut, mis järgib komisjoni ettepaneku ajakava, kuid lihtsustab ettepanekut, nähes viie kavandatud voo asemel ette kaht.

1.7 Siiamaani väljendatud kahtluste valguses tervitas komitee Euroopa Parlamendi algatust vaadelda seda küsimust uuesti pärast seda, kui Euroopa Komisjoni oli koostanud oma uuringu. Kuid teise uuringu tulemused ei e pakkunud oodatud selgitusi.

1.8 Seetõttu kardab komitee, et kuna eri pakutud lahenduste puhul ei ole koostatud kulutasuvuse asjakohast analüüsi, siis võivad tööstusele ja seega ka tarbijatele põhjustatavad märkimisväärsed lisakulud veelgi aeglustada Euroopa autopargi uuenumist, millele juba avaldab mõju käimasolev majanduskriis.

1.9 Lõpuks soovitab komitee, et liikmesriikide tüübikinnitust kontrollivad ametiasutused pööraks nüüd erilist tähelepanu nende sõidukite ja eelkõige rehvide ohutusnõuetele, mis imporditakse Euroopasse pärast seda, kui arutlusel olev määrus vastu võetakse.

2. Sissejuhatus

2.1 Hoolimata viimase kümne aastaga saavutatud märkimisväärselt edust on sõidukite ohutus ja keskkonnakaitse jätkuvalt õigustatult kogu Euroopa Liidu tähelepanu keskmes. Ärevust tekitavad endiselt kesised tulemused transpordist tuleneva reostuse, eriti süsinikdioksiidi vähendamise alal, ja liiklusõnnetuste ohvrite hulk. Igal aastal hukub 27 liikmesriigis liiklusõnnetustes üle 44 000 ja saab vigastada üle 1,7 miljoni inimese (1).

2.2 Ühenduse tüübikinnituse õigusaktides on kehtestatud täpsed reeglid mootorsõidukite ehituse kohta. Reeglite eesmärk on ühest küljest tagada sõitjate ja kõigi liiklejate võimalikult suur ohutus ning teisest küljest säilitada keskkonnakaitse. Praegu reguleeritakse tüübikinnitust umbes 60 põhidirektiivis, millest 50-s käsitletakse ohutust ja kümnekonnas keskkonda; neile lisandub sadakond muutmisdirektiivi.

2.3 Autosektoris võimaldab pidev teadus- ja arendustöö anda praegu rohkem ja paremaid vastuseid kahele eespool viidatud

nõudele, millele peavad vastama uued ja vähemalt osaliselt ka juba kasutusel olevad sõidukitüübid, kuna uue tehnoloogia eesmärk on vähendada õnnetuste hulka ja reostust.

2.4 CARS 21 aruande soovitude (2) kohaselt tuleb isegi nendele probleemidele läheneda integreeritult, et saavutada eesmarke, mis, nagu Euroopa Komisjoni asepresident Günter Verheugen määruse ettepanekut esitades meenutas, on kasulikud nii kodanikele, keskkonnale kui ka tööstusele. Euroopa Liidu ohutus- ja keskkonnakaitse-eesmärkide saavutamiseks tuleb uute sõidukite ehitamist korraldavaid määrusi pidevalt ajakohastada. Samas on vajalik piirata tööstusel lasuvat regulatiivset koormust ja lihtsustada olemasolevaid õigusakte nii palju kui võimalik. Eespool viidatud dokument CARS 21 soovitas selleks kasutada ka UN-ECE olemasolevaid eeskirju (3).

3. Komisjoni ettepanek

3.1 Käsitleva määruse ettepaneku eesmärk on muuta sõidukite tüübikinnitust reguleerivaid õigusakte kolmes valdkonnas: **lihtsustamine, kõrge tasemega ohutustehnoloogia ja rehvinõuded**.

Täpsemalt on määruse ettepanekus ette nähtud:

3.1.1 Sõidukite ja nende osade ohutusega seotud tüübikinnituse suhtes kohaldatavate praeguste õigusaktide muutmine

Komisjon näeb ette tunnistada kehtetuks üle 150 olemasoleva direktiivi, asendades need nõukogu ja parlamendi üheainsa määrusega, mida saab ELis vahetult kohaldada.

3.1.2 Järgmiste ohutusnõuete kehtestamine

— Alates 2012. aastast muutub kohustuslikuks **elektrooniliste stabiilsuskontrolli-süsteemide** (Electronic Stability Control – ESC) paigaldamine uutele sõiduauto- ja tarbesõidukitüüpidele. 2014. aastaks peavad nendega olema varustatud kõik uued sõidukid. Elektroonilised stabiilsuskontrollisüsteemid mõjuvad sõiduki pidurdus- ja jõusüsteemidele, aidates juhil sõiduki üle kriitilistes olukordades (näiteks maantee halva seisukorra või liiga suure kiiruse tõttu kurvis) kontrolli säilitada.

— Alates 2013. aastast muutub kohustuslikuks selliste **kõrge tasemega hädapidurdussüsteemide** (Advanced Emergency Braking Systems – AEBs) paigaldamine andureid kasutavatele suurtele sõidukitele, mis hoiatavad juhti, kui tema sõiduk on tema ees sõitvale sõidukile liiga lähedal, ning käivitavad teatud olukordades hädapiduri, et kokkupõrget vältida või

(1) Allikas: CARE (Community Road Accident Database: ühenduse liiklusõnnetuste andmebaas); andmebaas, kuhu kogutakse ja koondatakse liikmesriikide esitatud andmed liiklusõnnetuste kohta.

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

(3) ÜRO Genfi Euroopa Majanduskomisjon., mis toetab 56 liikmesriigi koostööd ja lõimumist ühiste standardite ja õigusnormide loomise teel, sh mootorsõidukite tüübikinnituse valdkonnas.

selle raskust vähendada. Alates 2015. aastast varustatakse sellega kõik uued sõidukid.

- Alates 2013. aastast muutub kohustuslikuks **sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteemide** (Lane Departure Warning Systems – LDWS) paigaldamine suurtele sõidukitele; süsteemiga hoiatatakse juhti, kui tema sõiduk ähvardab sõidurajalt tahtmatult kõrvale kalduda, mille põhjus on enamasti juhi tähelepanu hajumine. Alates 2015. aastast varustatakse sellega kõik uued sõidukid (4).

3.1.3 Uued rehvinõuded (5)

- Alates 2012. aastast peavad sõidukid olema varustatud **väikese veeretakistusjõuga rehvidega** (Low Rolling Resistance Tyres – LRR), mis vähendavad kütusekulu ja rehvi pöörlemisega (peamiselt rataste, rehvide ja tee deformeermise tõttu) kaasnevat liikumistakistust.
- Alates 2012. aastast peavad sõidukid olema varustatud **rehvirõhu seiresüsteemidega** (Tyre Pressure Monitoring Systems – TPMS), millega teavitatakse juhti, kui üks rehvidest töötab optimaalsest rõhust märkimisväärselt madalamal rõhul.
- **Veeremismüra vähendamine** – määruse ettepaneku I lisa järgi
- **Märghaardumine** – määruse ettepaneku I lisa järgi.

4. Üldised märkused

4.1 Komitee kiidab heaks komisjoni ettepaneku kehtestada mootorsõidukite ehitusele ühtlustatud eeskirjad, et tagada

- (4) Meeldetuletuseks ohutusnõuete jõustumiseks ette nähtud kuupäevad:
- elektroonilised stabiilsuskontrollisüsteemid: uute sõidukitüüpide tüübikinnituseks 29.10.2012 ja kõigi esmaselt registreeritavate sõidukite jaoks 29.10.2014;
 - kõrge tasemega hädapidurdussüsteemid: uute sõidukitüüpide tüübikinnituseks 29.10.2013 ja kõigi esmaselt registreeritavate sõidukite jaoks 29.10.2015;
 - sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteemid: uute sõidukitüüpide tüübikinnituseks 29.10.2013 ja kõigi esmaselt registreeritavate sõidukite jaoks 29.10.2015.

(5) Selguse huvides meenutame siin rehvinõuete jõustumiseks Euroopa Komisjoni määratud tähtaegu:

- 2012: tüübikinnitus märghaardumise suhtes ainult C1-klassi rehvide puhul; tüübikinnitus veeretakistusjõu ja veeremismüra suhtes C1-, C2- ja C3-klassi rehvide puhul (1. faas);
- 2014: esmaselt registreeritakse C1-klassi rehve ainult siis, kui need vastavad märghaardumise nõuetele, ning C1- ja C2-rehve ainult siis, kui need vastavad veeretakistusjõu nõuetele (1. faas);
- 2016: kõigi uute C1-, C2- ja C3-klassi rehvidele uue tüübikinnituse andmine, kui need vastavad veeretakistusjõu nõuetele (2. faas); siseturul tohib C1-, C2- ja C3-klassi rehve registreerida ja turustada siis, kui need vastavad veeremismüra nõuetele;
- 2018: tohib siseturul registreerida ja turustada ainult veeretakistusjõu nõuetele vastavaid C1- ja C2-klassi rehve (2. faas);
- 2020: tohib siseturul registreerida ja turustada ainult veeretakistusjõu nõuetele vastavaid C3-klassi rehve (2. faas).

siseturu tõrgeteta toimimine ning ohutuse ja keskkonnakaitse kõrge tase.

4.2 Komitee leiab, et pärast kehtetuks kuulutatavate direktiivide ja kehtetuks kuulutamise kaasmõjude tähelepanelikku uurimist, võiks kõnealune määruse ettepanek olla suurepärase vahend, et ühest küljest suurendada aktiivset ja passiivset ohutust, mis vähendab liiklusõnnetuste arvu, ning teisest küljest näha ette meetmed, millega on võimalik vähendada süsinikdioksiidiheiteid.

4.3 Komitee tunnustab, et eelistatav võimalus pakub maksimaalset lihtsustamist, millest saaksid kasu eelkõige riiklikud ametiasutused ja tööstus. Siiski on komitee seisukohal, et õigusaktide lihtsustamisel ei saa rahulduda sellega, et praegu kehtivad menetlused koondataks ühte ohutust käsitlevasse raammäärusesse. Lisaks märgib komitee, et arvesse tuleb võtta uue Euroopa tüübikinnitust käsitleva raamdirektiivi (direktiiv 2007/46/EÜ) rakendamise tagajärgi, (6) et tagada järjepidevus ja vältida seda, et uued menetlused kordaksid vanu või tekitaksid ametiasutustele või tootjatele lisakulusid, selle asemel et kulud piirata.

4.4 Komitee kiidab heaks komisjoni põhimõtte, mille kohaselt tuleb sõidukite tüübikinnitusega seotud uute konkreetsete kohustuste kehtestamisel arvestada nende nõuete teostatavust. Üldiselt tuleks nõudeid kohaldada esialgu üksnes uute sõidukitüüpide suhtes. Olemasolevad sõidukitüübid saavad nõuetelega kooskõlla jõudmiseks teatava lisaaja.

4.5 Rehvidele esitatavate nõuete osas ei tohi unustada, et rehvid on ainsad sõiduki ja tee vahelised ühenduspunktid ning nende ohutusnäitajatele tuleb anda kõigi muude eesmärkidega võrreldes eesõigus. Sellest tulenevalt leiab komitee, et:

- on vaja tagada, et keskkonnamõju kavandatav parandamine ei kahjustaks sama olulisi nõudeid, mis puudutavad sõitjate ja kodanike ohutust;
- tuleb kasutada integreeritud lähenemisviisi, halvendamata rehvide üldnäitajaid (veeretakistusjõud, märghaardumine jne) üksnes müra vähendamise eesmärgil, kuigi ka see on oluline.

4.6 Lisaks avaldab komitee kahtlust komisjoni korraldatud mõjuhindangu suhtes ning tervitas Euroopa Parlamendi valikut koostada veel üks sõltumatu uuring. Tegelikult leiab komitee, et mõjuhindangus kasutatud andmed võisid selle järeldusi moonutada.

(6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/46/EÜ, 5. september 2007, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta.

4.7 Komitee kahetseb siiski, et Euroopa Parlamendi tellitud ja 2008. aasta novembri lõpus avaldatud uuringus ⁽⁷⁾ ei vastata küsimustele ja ei hajutata komitee kahtlusi nii halduslike ja tehniliste aspektide ega ka komisjoni pakutud täpsema kulutasuvuse analüüsi osas.

4.7.1 Kõnealusel uuringus keskenduti ainult rehvidele ja rehvirõhu seiresüsteemidele, kinnitades, et rehvirõhu seiresüsteemide puhul eelistatakse vaieldamatult otsest, kuid kallimat süsteemi, mitte kaudset süsteemi (millest räägitakse pikemalt edaspidi), samas kui ei lisata midagi uut teiste arenenud ohutussüsteemide ega pakutud lihtsustamise mõju kohta.

4.8 Selles olukorras tundub komiteele, et eeldatavaid suuremaid kulusid tööstuse ja seega ka tarbijate jaoks määruse rakendamisel praegusel kujul ei kompenseerita asjakohaselt tõestatud eelistega. Seetõttu on oht, et juba praegu majanduskriisi mõjude all kannatava autopargi (mis on keskmiselt vanem kui kaheksa aastat) uuemine aeglustub veelgi.

4.9 Lisaks märgib komitee, et suurepärase ohutustasemega Euroopa tööstuse konkurentsivõime tagamiseks on vaja määrust, mis kokkuvõttes ei moonutaks konkurentsi ühenduseväliste tootjate kasuks, kelle kulud on väiksemad, kuid kelle ohutustasemed on sageli ka selgelt madalamad. See tähendab, et tuleb tagada, et importsõidukid ja eelkõige importrehvid vastaksid kõigile määruse kehtestatud kriteeriumidele.

4.10 Samuti leiab komitee, et on vaja tõsiselt hinnata määruse mõju rehvitööstusele kui tervikule. Esialgne analüüs näitab, et see võib seada ohtu väikeste ja keskmise suurusega jaemüügisektori ettevõtete tegevuse majandusliku elujõulisuse. Varude ülejäägid, mis tõenäoliselt tekiks, kui need meetmed jõustuvad komisjoni soovitatud tähtaja jooksul, võib turustusahela raskesse olukorda panna. Ei tundu tõenäoline, et enamik selle sektori ettevõtteid, kellest suurem osa on väikefirmad ja kes ei suuda rahvusvahelisel turul tegutseda, oleksid suutelised vahel lausa märkimisväärse suurusega varud läbi müüma.

4.11 Isegi kui kõnealusel valdkond ei kuulu ühenduse ainupädevusse, jagab komitee komisjoni seisukohta, kuna komisjon piüüab põhjendatult vältida kaubandustõkete tekkimist ühtsel turul ja on teadlik sellest, et määruse ettepanekul on piiriülene mõju; komitee on arvamisel, et määruse eesmärke ei ole võimalik saavutada üksnes liikmesriikide algatusel, kuna vaja on siduvaid Euroopa tasandil võetud meetmeid.

⁽⁷⁾ Tüübikinnituse nõuded sõidukite üldiseks ohutuseks (IP/A/IMCO/ST/2008-18).

4.12 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee saab üksnes toetada ettepanekut, mille kohaselt on liikmesriikide ülesanne kehtestada määruse rikkumise korral kohaldatavad karistused ning tagada, et karistused oleksid tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

4.13 Lisaks hindab komitee, et õigusvahendiks on valitud määrus, kuna see tagab kõikides liikmesriikides kindlad rakendustah-tajad ja -meetodid, mis on väga tehnilise eeskirja puhul eriti oluline. Peale selle võimaldab asjaolu, et sealjuures otsustati mitmetasandilise lähenemise (*split approach*) kasuks, kehtestada kaotsustamismenetluse alusel antavas määruses põhisätted, jättes tehnilisemate aspektide täpsustamise teise määruse hooleks, mis võetakse vastu komiteemenetlusega.

5. Konkreetsete märkused

5.1 Kuigi komitee toetab kõiki õigusnormide lihtsustamise eesmärgiga algatusi, kahtleb ta, nagu eespool mainitud, selle saavutamise meetodites. Tegelikult leiab komitee, et tegemist peab olema tõepoolest lihtsustamisega; käesolev määrus ei tohi olla varasemate õigusaktide kogumik ning igal juhul tuleb hoiduda ser-timisasutustele lisakoormuse tekitamisest.

5.2 Eriti leiab komitee aga, et tüübikinnitusprotsessi ja menetluste lihtsustamine, mida komisjon ühtlustatud nõuete abil taotleb, tuleb saavutada nii, et UN-ECE olemasolevad ja tulevased eeskirjad lisatakse eespool viidatud Euroopa tüübikinnituse direktiivi IV lissasse ⁽⁸⁾ järk-järgult (eriti kui eeskirjade sätted on range-mad ning kui toote kohandamiseks on vaja teatavat ülemineku-aega (*lead time*) ⁽⁹⁾ ning olema kooskõlas vajadusega neid sätteid tehnika arenguga kohandada.

5.2.1 Neid tegevussuundi ei käsitleta määruse mõju hinnangus antud võimaluse (c) („Asendada kõik olemasolevad direktiivid ka-vandatud määrusega”), vaid võimaluse (b) raames, mis soovitab „vaadata iga direktiivi läbi, kui seda tuleb muuta, ning otsustada, kas selle asendamine on asjakohane”. Lisaks ei tundu selgitus, mis õigustab mõjude hinnangus esitatud võimaluse (c) valimist, ole-vat piisavalt põhjendatud („see on praeguse korra lihtsustamiseks kõige kiirem viis ning on kooskõlas CARS 21 aruande soovitus-tega”) ega arvesta vajalikul määral teisi CARS 21 olulisi aspekte, nagu säästvus, seos UN-ECEga ning vajadus tagada piisav üle-mineku-aeg sellele tööstusele, kellele õigusakt on adresseeritud.

5.2.2 Kui otsustatakse võimaluse (c) kasuks, oleks kõnealusel määrus tõhus olukorras, kus puudub samaväärne UN-ECE mää-rus või kui UN-ECE määrus ei sisalda teatavaid vajalikke paigal-damisnõudeid, nt rehvide kohta.

⁽⁸⁾ Direktiiv 2007/46/EÜ – IV lisa: „Sõiduki EÜ tüübikinnituse nõuete loetelu”.

⁽⁹⁾ Aeg, mis on tööstusele vajalik selleks, et täita ükskõik millist uut nõudmist, millega kaasneb toote struktuuri muutmine.

5.3 Vastasel korral leiab komitee, et määruse tõeliselt tõhusaks muutmise huvides võib kaaluda järgmist kompromissi: selleks tuleks määrata jõustumiskuupäev ja vältida seega probleeme, mida kavandatud määrus praegu tekitab, kõrvaldades ohu, et UN-ECE kehtestaks eeskirju, mis on vastuolus kehtetuks kuulutatavate direktiivide sätetega (või jõustumiskuupäevadega).

5.4 Seetõttu on komitee haldusaspektides seisukohal ning teeb IV lisas nimetatud direktiivide uurimise põhjal ettepaneku, et olenemata määruse või selle osade jõustumisest peaks määrus ise tagama kehtetuks kuulutatavates direktiivides sätestatud kohaldamiskuupäevade järgimise, arvestades ühtlasi üleminekusätteid, mis on ette nähtud UN-ECE eeskirjades, millega need direktiivid asendatakse.

5.5 Lisaks arvab Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee, et kõrge tasemega ohutustehnoloogiat ei peaks hõlmama mitte nn horisontaalse määrusega, vaid selle kohta tuleks teha eraldi ettepanekuid uute UN-ECE eeskirjade kehtestamiseks ja/või kehtivate eeskirjade muutmiseks, mis tuleks esitada ja mida tuleks arutada pädevates Genfi UN-ECE tehnilistes rühmades (GRB, GRRF, GRSP⁽¹⁰⁾), tingimusel et kavandatud ohutussüsteeme on võimalik tehniliselt õigesti hinnata. Samasugust menetlust tuleks kasutada komisjoni viidatud juhtudel, kui UN-ECE ei ole seoses ühenduse direktiivide nõuetega täpseid nõudeid ette näinud.

5.6 Kõrge tasemega liiklusohutussüsteemide kohta teatab Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee järgmist:

5.6.1 **Elektrooniliste stabiilsuskontrollisüsteemide** osas on Genfi eeskirju kohandatud ning M2-, N2-, M3- ja N3-kategooria sõidukite osas on kõik kavandatud⁽¹¹⁾. Komitee on arvamisel, et ajakava peab jääma samaks, mis tabelis 12.4.1, mida järgib UN-ECE eeskiri nr 13,⁽¹²⁾ kus on ette nähtud järkjärguline rakendamine alates 2009. aasta juulist kuni 2016. aasta juulini, olenevalt sõidukitüübist.

⁽¹⁰⁾ ÜRO Genfis asuva Euroopa Majanduskomisjoni töörühmad: pidurduse ja veeremise tegelev töörühm (GRRF); müraga tegelev töörühm (GRB); valgustuse ja valgussignaalseadmetega tegelev töörühm (GRE); üldiste ohutusnõuete töörühm (GRSG); reostuse ja erageetika töörühm (GRPE) ning passiivse ohutuse töörühm (GRSP).

⁽¹¹⁾ N-kategooria sõidukid on vähemalt nelja rattaga kaubaveosõidukid. Need on maksimummassi alusel jagatud kolme klassi: N1 < 3 500 kg; N2 < 12 000 kg; N3 > 12 000 kg. N1-kategooria on samuti massi alusel jagatud kolme alamklassi, milleks on NI, NII ja NIIL. M-kategooriasse kuuluvad seevastu vähemalt nelja rattaga reisijaveosõidukid. Need on istmete arvu ja maksimummassi alusel jagatud kolme klassi (M1, M2, M3): M1 < 9 istekohta; M2 > 9 istekohta ja < 5 000 kg; M3 > 9 istekohta ja > 5 000 kg. O-kategooriasse kuuluvad haagissõidukid.

⁽¹²⁾ UN-ECE eeskiri nr 13: „Raskeveokite pidurdus“.

5.6.2 **Kõrge tasemega hädapidurdussüsteemid:** tööstus saab kohustuslikud süsteemid välja arendada ainult siis, kui tema käsituses on selgelt määratletud tehnilised kirjeldused, mida kättesaadavate andmete kohaselt kõrge tasemega hädapidurdussüsteemide valdkonnas ei ole. Ei saa määrata sellise süsteemi rakendamiskuupäevi, mida ei ole tehniliselt määratletud. Juurutamisele peab eelnema asjakohane mõju hindamine, mis hõlmab nii korralikult hinnatud kulusid kui ka tulusid.

5.6.2.1 Määruse ettepaneku artiklis 3 antud kõrge tasemega hädapidurdusseadme määratlus on väga lai ning võib hõlmata ka süsteeme, mis ei ole veel piisavalt töökindlad. Need võivad omakorda veel väljaarenemata tehnoloogia tõttu ohtu põhjustada. Tingimata on vaja ette näha piisav uuringu- ja arendusfaas ning küllalt pikk üleminekuaj.

5.6.3 Kõrge tasemega hädapidurdussüsteeme puudutavate sätete kohaldamisala hõlmab M2-, M3-, N2- ja N3-kategooria sõidukiteid. Enamasti on väikesed N1-kategooria tarbesõidukid olemas ka kõrgemate kategooriate alla kuuluvates versioonides (N2, M2 ja M3), millest tuleneb vajadus mitmekesistada raskemate, kuid üsna väikese mahuga mudelite skaalat. Tundub mõistlik piirata kõrge tasemega hädapidurdussüsteeme puudutavate sätete kohaldamine üksnes raskeveokitega või äärmisel juhul sõidukitega, mille täismass on üle 7,5 tonni, ning uurida vajadust teha erandeid mõnele konkreetsele kategooriale, nt linnaliinibussid, prügiveoautod ja teised piiratud kiirusel liikuvad ühissõidukid.

5.6.4 **Sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteemid:** komitee arvates võib nende kohta teha samu tähelepanekuid nagu kõrge tasemega hädapidurdussüsteemide kohta:

- vajadus Genfi UN-ECE büroo määratletud tehniliste kirjelduste järele;
- eri sõidukikategooriate tehniline eristamine;
- kulude ja tulude vahekorra hindamine ja konkreetsetele kategooriatele erandi tegemise vajadus.

5.7 Kokkuvõttes leiab komitee, et oleks enneaegne muuta üldiseks **kõrge tasemega hädapidurdussüsteemide** ja **sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteemide** nõuded, mis praegu kehtivad ainult raskeveokitele. Nende süsteemide tegelike eeliste hindamiseks on tingimata vaja uurimis- ja katsetamisega. See pakuks kasulikke andmeid ka nende edaspidiseks laiendamiseks väikesõidukitele.

5.8 **Rehvirõhu seiresüsteemid:** arvestades, et nende süsteemide tehnilisi kirjeldusi uurib praegu GGRFi mitteametlik rühm,⁽¹³⁾ palub komitee, et Euroopa Komisjon ootaks enne otsustamist ära nende tööde tulemused (mis peaksid arvestama ka kolmandates riikides juba kehtivaid õigusnorme). Et sõidukite maksumust

⁽¹³⁾ Pidurduse ja veeremise töörühm.

tulevikus mitte täiendavalt suurendada, oleks soovitatav valida selline mõõdetundlikkus, mis võimaldaks rakendada ka kaudset süsteemi, millel on palju positiivseid omadusi, eelkõige, et süsteem toimib ka siis, kui rehvid välja vahetatakse. Nimelt otseses süsteemis on vaja iga rehvi külge paigaldada andur, mis tähendab, et rehvide vahetamisel tuleb vahetada ka andurid või monteerida andurid lahti, koguda kokku ja uuele rehvidele uuesti paigaldada. See ei ole mitte ainult kallis, vaid ka keeruline, kuna andureid ei ole väliselt näha ja neid on lihtne kahjustada.

5.9 Rehvidele esitatavate tehniliste nõuete osas märgib komitee järgmist:

- **Müra:** kavandatav veeremismüra vähendamise tase võib kaasa tuua sõidukite ja seega sõitjate ohutuse vähenemise, kuna juhul, kui kiirust tiheda liiklusega piirkondades ja/või teekatte parandamise ajal piiratakse, võib müra väheneda kolm või neli korda enam. Lisaks oleks näiteks C3-kategooria puhul raske saavutada 3dB suurust vähenemist, vähendamata rehvide haardumist. C3-kategooriale vastavad veorattarehvid, mis peavad olema varustatud tugeva turvisega, et saavutada libedal pinnal hea haardumine.
- **Veeretakistusjõud:** C1- ja C2-kategooria jaoks on tingimata vaja sätestada jõustumiskuupäevad, kuna C3-kategooria rehvide spetsiifika nõuab, et tehtaks uusi analüüse. Nende sätete rakendamisega võiks isegi viivitada, et oleks võimalik koostada uus mõju hindamine.
- **Märghaardumine:** komisjoni ettepanek kehtestada kohustuslikud sätted, mis põhinevad ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjal nr 117 ⁽¹⁴⁾ tuleb praegusel kujul vastu võtta.

Brüssel, 14. jaanuar 2009

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
 Mario SEPI

5.10 Komitee rõhutab, et määruse ettepanek näeb ette muudatused iga kahe aasta tagant, mis ei vasta rehvitööstuse jaoks vajalikele üleminekutähtaegadele. See ei ole mingil juhul kooskõlas parema õigusloome eesmärgiga. Seetõttu toetab komitee tööstuse soovitus järgida ettepaneku ajakava, seda ühtlasi lihtsustades, nähes praegu kavandatud viie rakendamisvooru asemel ette kaks (2012–2016 ja 2016–2020). Nii oleks võimalik tüübikinnitusprotsessi, logistikat ja võimalikke varusid tõhusalt hallata.

5.11 Samuti tuleb veel selgitada, kuidas hakatakse kohtlema protekteeritud rehve. Seda tüüpi rehvide määratlus (eeskiri UN/ECE R109) viitab valmistamiskohale, mitte rehvide endale. On ilmne, et ettevõtetes, kus protekteeritakse oluliselt erinevaid rehve, tekib raskusi uutele nõuetele vastava rehvi tüübi määramisega. Komitee arvates tuleks see sektor määruse kohaldamisalast välja jätta, arvestades väga suuri kohaldamisraskusi ja neil ettevõtetel (enamasti väikesed ja keskmise suurusega ettevõtted) lasuvaid märkimisväärseid kulusid, ent vaid eeldusel, et kõiki ohutusnõudeid täidetakse.

5.12 Viimaks palub komitee komisjonil kaaluda, kas ei oleks asjakohane võtta rehvidele esitatavate nõuete kohaldamisel aluseks tootmiskuupäev. Seda kuupäeva on müüjatel, tarbijatel ja liikmesriikide asutustel kerge tuvastada, kuna see tuleb kohustuslikus korras märkida kõigile Euroopa Liidus turustatavatele rehvidele. Just selle kuupäeva, mitte turule viimise ega ostmise kuupäeva abil tuleks tõendada, et rehvi vastab uutele kehtivatele nõuetele.

⁽¹⁴⁾ UN-ECE eeskiri nr 177: rehvid seoses veeremismüra tasemega.