

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta, asetuksen (EU) 2018/... muuttamisesta ja asetusten (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 kumoamisesta”

(COM(2018) 286 final – 2018/0145 COD)

(2018/C 440/14)

Esittelijä: **Raymond HENCKS**

Lausuntopyyntö	Euroopan parlamentti, 28.5.2018 neuvosto: 4.6.2018
Oikeusperusta	Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 114 artiklan 1 kohta
Vastaava erityisjaosto	”yhtenäismarkkinat, tuotanto ja kulutus”
Hyväksyminen erityisjaostossa	4.9.2018
Hyväksyminen täysistunnossa	19.9.2018
Täysistunnon nro	537
Äänestystulos	193/1/2
(puolesta / vastaan / pidättyi äänestä)	

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Viime vuosikymmeninä liikenneturvallisuus on parantunut Euroopan unionissa huomattavasti liikennesääntöjen, kuljettajien käyttäytymistä sekä ammattikuljettajien työoloja ja koulutusta koskevien vaatimusten vahvistamisen, tieinfrastruktuurin ja pelastuspalvelujen valmiuksien parantamisen sekä ajoneuvojen turvallisuutta koskevien EU:n lainsäädännön vaatimusten tiukentamisen ansiosta. Autoteollisuus on kyennyt vastaamaan näihin vaatimuksiin innovatiivisilla teknisillä ratkaisulla.

1.2 Tieliikennekuolemien määrä unionissa on kuitenkin paljon korkeampi kuin vuonna 2011 annetussa liikennepoliittikan valkoisessa kirjassa asetettu tavoite, jonka mukaan tieliikennekuolemien määrä unionissa olisi saatava lähelle nollaa vuoteen 2050 mennessä ja kuolemaan johtavien liikenneonnettomuuksien määrä olisi puolitettava vuoteen 2020 mennessä.

1.3 Suurin osa liikenneonnettomuuksista johtuu pelkästään inhimillisistä virheistä, jotka liittyvät useimmiten ylinopeuteen, tarkkaamattomuuteen tai ajamiseen päihtyneenä. EU:n kansalaisia olisi siis kannustettava – tai jopa pakotettava – yhä painokkaammin käyttäytymään asianmukaisesti ja ottamaan ensisijainen vastuu omasta ja muiden tienkäyttäjien turvallisuudesta unionissa.

1.4 Liikenneturvallisuuteen olisikin sovellettava yhtenäistä lähestymistapaa, jonka kattaa kuljettajien käyttäytymisen, ammattikuljettajien työolot ja pätevyyden sekä infrastruktuurin. Ajoneuvon asennettavat turvajärjestelmät, jotka voivat varoittaa inhimillisistä virheistä tai korjata niitä, ovat myös merkittävä turvallisuustekijä.

1.5 ETSK on tyytyväinen siihen, että komissio aikoo tehdä uusista erilaisista kehittyneistä turvallisuusominaisuuksista pakollisia kaikille ajoneuvoille. Näitä ovat ajoneuvojen vakiovarusteet, kuten rengaspaineen seurantarjestelmät, älykäs nopeudensäätö, kuljettajan väsymyksen ja tarkkaavaisuuden seuranta, tarkkaamattomuuden tunnistus, peruutustutkat sekä hätäpysäytyksen ja -jarrutuksen merkkivalot.

1.6 ETSK on myös samaa mieltä siitä, että raskaat ajoneuvot ja linja-autot on varustettava järjestelmällä, joka havaitsee lähellä ajoneuvon etuosaa tai ajoneuvon tienreunaista sivua olevat loukkaantumiselle alttiit tienkäyttäjät ja varoittaa heistä, ja että ne suunnitellaan ja rakennetaan siten, että loukkaantumiselle alttiit tienkäyttäjät näkyvät paremmin kuljettajan istuimelta. Lisäksi ne on varustettava kaistavahtijärjestelmällä. Komitea suhtautuu myönteisesti myös veloitteeseen suunnitella ja rakentaa linja-autoja, joihin liikuntarajoitteisilla henkilöillä ja pyörätuolin käyttäjillä on esteetön pääsy.

1.7 Sen sijaan komitea kummastelee, miksi komissio ei vaadi alkolukon käyttöönottoa vaan tyytyy pelkästään sen asennuksen helpottamiseen. ETSK katsoo, että alkolukon asentamisen on oltava velvoite, ei vaihtoehto.

1.8 Lisäksi ETSK suosittaa asentamaan myös kuorma-autoihin, raskaisiin ajoneuvoihin ja linja-autoihin onnettomuustietotallentimen, koska vaikka ajopiirturit tallentavatkin jo osan ajoa koskevista tiedoista, niihin ei tallennu ratkaisevia tietoja onnettomuuden ajalta ja sen jälkeen.

1.9 Lopuksi ETSK pahoittelee, että valmistajien vapaaehtoisesti asentamia, EU:n lainsäädäntöä tiukempia turvajärjestelmiä asennetaan usein vain hinta-asteikon yläpään ajoneuvomalleihin, kun taas huokeammista malleista tällaiset ei-pakolliset edistyneet turvajärjestelmät puuttuvat. Tästä seuraa, että kaikilla EU:n kansalaisilla ei ole käytössään turvallisuudeltaan saman tasoisia ajoneuvoja. Tilanteen korjaamiseksi ETSK kehottaa komissiota niin käsiteltävänä olevan asetuksen osalta kuin yleisestikin mukauttamaan eurooppalaiset normit teknologian kehitykseen mahdollisimman nopeasti.

1.10 Tämä koskee myös raskaita ajoneuvoja ja linja-autoja ja etenkin järjestelmää, joka havaitsee lähellä ajoneuvon etuosaa tai ajoneuvon tienreunaista sivua olevat loukkaantumiselle alttiit tienkäyttäjät ja varoittaa heistä. Tällainen järjestelmä sisältyy jo asetusehdotukseen, mutta se olisi myös tehtävä pakolliseksi mahdollisimman nopeasti.

2. Johdanto

2.1 Viime vuosikymmeninä liikenneturvallisuus on parantunut huomattavasti erityisesti ajoneuvoihin asennettujen edistyneiden turvajärjestelmien, tieinfrastruktuurin parantamisen, liikennesääntöjen tehostamisen, kuljettajille tarkoitettujen valistuskampanjojen sekä pelastuspalvelujen nopeuden ja valmiuksien ansiosta.

2.2 Jäsenvaltioiden välillä on kuitenkin yhä merkittäviä eroja, vaikka Euroopan komissio pyrkii erilaisten ohjelmien ja ohjeiden avulla yhdenmukaistamaan turvallisuutta koskevia sääntöjä kaikkialla Euroopan unionissa.

2.3 Esimerkkejä näistä ovat seuraavat:

- Liikennemerkkit ja -opasteet sekä ajokortin saamisen vähimmäisikä eivät ole kaikkialla samoja.
- Matkapuhelimen käyttö ajaessa hands free -laitteen avulla on sallittu eräissä maissa.
- Veren sallittua alkoholipitoisuutta koskevat rajat vaihtelevat jäsenvaltioissa nollatoleranssista verrattain sallivaan käytäntöön.
- Nopeusrajoitukset ovat erilaisia eri maissa.
- Pyöräilijöiltä vaaditut turvavarusteet (kypärä) ja autoilijoilta vaaditut varusteet (huomioliivi, varoituskolmio, ensiapupaketti, sammutin) eivät ole samat kaikkialla.

2.4 Vuonna 2017 tieliikennekuolemien määrä EU:ssa oli 25 300, eli 2 prosenttia vähemmän kuin edellisenä vuonna ⁽¹⁾. Tämä on kuitenkin täysin riittämätöntä suhteessa tavoitteeseen vähentää tieliikennekuolemia merkittävästi ⁽²⁾, jotta määrä saataisiin lähelle nollaa vuoteen 2050 mennessä.

2.5 Viime vuonna loukkaantui vakavasti noin 135 000 ihmistä ⁽³⁾, joista suuri osa oli komission mukaan loukkaantumiselle erityisen alttiita tienkäyttäjiä eli jalankulkijoita, pyöräilijöitä ja moottoripyöräilijöitä.

2.6 Euroopan komission mukaan tieliikenneonnettomuudet aiheuttavat vuosittain arviolta 120 miljardin euron sosioekonomiset kustannukset (sairaanhoito, työkyvyttömyys jne.).

⁽¹⁾ Komission lehdistötiedote, 10. huhtikuuta 2018, IP/18/2761

⁽²⁾ Komission lehdistötiedote, 10. huhtikuuta 2018, IP/18/2761

⁽³⁾ Komission lehdistötiedote, 10. huhtikuuta 2018, IP/18/2761

3. Komission ehdotus

3.1 Tarkastelun kohteena oleva aloite on osa kolmatta Eurooppa liikkeellä -liikkuvuuspakettia. Sen tarkoituksena on tehdä liikkuvuudesta Euroopassa turvallisempaa ja esteettömämpää, Euroopan teollisuudesta kilpailukykyisempi ja Euroopan työpaikoista turvatumppia. Lisäksi pyritään parantamaan valmiuksia ilmastonmuutoksen välttämättömään torjumiseen erityisesti vahvistamalla maantieajoneuvojen turvaominaisuuksiin sovellettavia vaatimuksia.

3.2 Koska nykyiset säännökset, jotka koskevat EU-tyyppihyväksyntämenettelyä jalankulkijoiden suojelun ja vetyajoneuvojen turvallisuuden osalta, ovat suurelta osin vanhentuneita teknologian kehityksen vuoksi, asetukset (EY) N:o 78/2009 (jalankulkijoiden turvallisuus), (EY) N:o 79/2009 (vetykäyttöisten ajoneuvojen turvallisuus) ja (EY) N:o 661/2009 (moottoriajoneuvojen yleiseen turvallisuuteen liittyvät tyyppihyväksyntävaatimukset) kumotaan ja ne korvataan vastaavilla E-säännöillä tai niiden muutoksilla, joiden puolesta unioni on äänestänyt tai joita unioni soveltaa päätöksen 97/836/EY mukaisesti.

3.3 Asetuksen soveltamisala pysyy yleisesti ottaen samana kuin moottoriajoneuvojen yleistä turvallisuutta koskevassa asetuksessa (GSR). Ottaen huomioon nykyisin sovellettavat ajoneuvon turvaominaisuudet ja niihin liittyvät vapautukset soveltamisala on kuitenkin laajennettu kattamaan kaikki ajoneuvoluokat, ja vastaavat nykyiset kaupunkimaastureihin ja pakettiautoihin liittyvät vapautukset on poistettu.

3.4 Asetusehdotuksessa vahvistetaan yleiset tekniset vaatimukset ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnälle ja esitetään luettelo turvallisuuteen liittyvistä osa-alueista, joiden osalta annetaan (tai on tarpeen antaa) tarkempia sääntöjä sekundaarilainsäädännössä. Tarkasteltavana olevan asetusehdotuksen liitteessä luetellaan kaikki liikenneturvallisuutta koskevat E-säännöt, joiden soveltaminen on EU:ssa pakollista.

3.5 Lisäksi ehdotuksella on tarkoitus siirtää komissiolle valta vahvistaa yksityiskohtaisia sääntöjä ja teknisiä vaatimuksia delegoiduilla säädöksillä.

3.6 Nykyistä veloitetta varustaa henkilöautot rengaspaineen seurantarjestelmällä laajennetaan kaikkiin ajoneuvoluokkiin.

3.7 Kehittyneet turvaominaisuudet, kuten älykäs nopeusavustin, kuljettajan väsymyksen ja tarkkaavaisuuden seurantarjestelmä tai tarkkaamattomuuden tunnistusjärjestelmä, peruutustutka, hätäjarrutuksen merkkivalo, alkolukon asennuksen helpottaminen ja kehittynyt hätäjarrutusjärjestelmä, säädetään pakollisiksi kaikissa ajoneuvoissa.

3.8 Lisäksi henkilöautoihin ja kevyisiin hyötyajoneuvoihin on asennettava

— onnettomuustietotalennin

— kaistavahtijärjestelmä

— etusuojaajärjestelmä, joka on suunniteltu ja rakennettu siten, että suojellaan loukkaantumislle alttiita tienkäyttäjiä päähän kohdistuvilta iskuilta.

Kuorma-autoissa (luokat N2 ja N3) sekä linja-autoissa (luokat M2 ja M3) on oltava

— järjestelmä, joka havaitsee lähellä ajoneuvon etuosaa tai ajoneuvon tienreunaista sivua olevat loukkaantumislle alttiit tienkäyttäjät ja varoittaa heistä ja joka on suunniteltu ja rakennettu siten, että loukkaantumislle alttiit tienkäyttäjät näkyvät paremmin kuljettajan istuimelta

— kaistavahtijärjestelmä.

Lisäksi linja-autot on suunniteltava ja rakennettava siten, että liikuntarajoitteisilla henkilöillä ja pyörätuolin käyttäjillä on niihin esteetön pääsy.

Vetykäyttöisten ajoneuvojen on täytettävä asetusehdotuksen liitteeseen V sisältyvät vaatimukset.

Automatisoituja ajoneuvoja koskevia sääntöjä ja yksityiskohtaisia teknisiä turvallisuusvaatimuksia on kehitettävä edelleen, jotta voidaan tukea automatisoitujen ajoneuvojen käyttöönottoa.

4. Yleistä

4.1 ETSK on tyytyväinen siihen, että komissio aikoo tehdä uusista erilaisista kehittyneistä turvallisuusominaisuuksista pakollisia maantieajoneuvojen vakiovarusteita. Se haluaa kuitenkin muistuttaa, että eurooppalaisilla markkinoilla myytäviä ajoneuvoja koskevien pakollisten vähimmäisvaatimusten tarkistamisen lisäksi EU:n kansalaisia on kannustettava painokkaasti – tai heidät on jopa pakotettava – käyttäytymään asianmukaisesti ja ottamaan vastuu omasta ja muiden eurooppalaisten tienkäyttäjien turvallisuudesta.

4.2 Vaikka ajoneuvojen turvaominaisuuksia koskevat uudet toimet ovat hyödyllisiä ja välttämättömiä, ilman tienkäyttäjien käyttäytymistä, ammattikuljettajien työoloja ja pätevyyttä sekä tieinfrastruktuuria koskevia täydentäviä toimia pelkästään ajoneuvoja koskevien toimien toivottu vaikutus vakavien tieliikenneonnettomuuksien vähentämiseen saattaa jäädä vaatimattomaksi. Tieliikenneonnettomuuksien sekä kuolemien ja vakavien loukkaantumisten edelleen korkeana pysyvä määrä edellyttää liikenneturvallisuuspolitiikan dynaamista mukauttamista. Maantieajoneuvojen turvaominaisuuksiin sovellettavien vaatimusten tiukentamisen ja ennaltaehkäisevien toimenpiteiden lisäksi on toteutettava myös varoittavia toimenpiteitä kaikkia niitä kohtaan, jotka eivät noudata sääntöjä ja jotka asettavat siten itsensä ja muut hengenvaaraan.

4.3 ETSK katsoo, että vaikka kuljettajien välistä vuorovaikutusta helpottavia teknologioita sekä älykkäitä liikennejärjestelmiä on edistettävä, ei voida odottaa, että tulevaisuuden liikkuvuus, kuten älykkäät liikennejärjestelmät ja täysin automatisoitu ajaminen, voisi ratkaista nykyiset haasteet lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä.

4.4 Komission mukaan tarkistetut puitteet soveltuvat aiempaa paremmin loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojeluun. Asetuksen 3 artiklan 1 kohdassa määritellään loukkaantumiselle altis tienkäyttäjä kaksipyöräistä moottoriajoneuvoa käyttäväksi tienkäyttäjäksi tai ilman moottorin apua kulkeväksi tienkäyttäjäksi, kuten pyöräilijäksi tai jalankulkijaksi. ETSK katsoo, että tämä määritelmä ei välttämättä kata kaikkia riskialttiita luokkia, kuten henkilöitä, jotka ovat luontaisesti haavoittuvaisia ikänsä (lapset, iäkkäät henkilöt) tai vammansa vuoksi.

4.5 On yleisesti tiedossa, että tienkäyttäjien aiheuttamat riskit johtuvat pääasiassa kuljettajien käyttäytymisestä (ylinopeus, alkoholin tai huumeiden käyttö, kannettavien elektronisten laitteiden käyttö ajaessa, tarkkaavaisuuden heikentyminen, kuljettajan fyysinen tila, liian pitkä ajoaika, lepoaikojen noudattamatta jättäminen) ja epäasianmukaisesta infrastruktuurista (jalkakäytävien ja suojateiden puuttuminen, riittämätön valaistus).

4.6 ETSK katsookin, että tällaisten vaarojen välttämiseksi komission olisi vaadittava, että uusiin autoihin asennetaan järjestelmällisesti

- mukautuva ja älykäs nopeudensäätöjärjestelmä, joka turvallisuusnäkökohtien lisäksi kannustaa polttoainetta säästävään ajotapaan ja edistää samalla päästöjen vähentämistä
- rengaspaineen valvontajärjestelmä
- kehittyneet kuljettajan väsymyksen ja tarkkaavaisuuden seurantajärjestelmät ja tarkkaamattomuuden tunnistusjärjestelmät.

4.7 Sitä vastoin komitea kummastelee, miksi asetusehdotuksessa ei vaadita alkoholukon käyttöönottoa vaan tyydytään pelkästään sen asennuksen helpottamiseen. "Verband der TÜV e.V" -järjestön tutkimuksen ⁽⁴⁾ mukaan 11 prosenttia vuonna 2016 tapahtuneista liikenneonnettomuuksista johtui kuljettajien päihtymyksestä. Koska havaitusti päihtymystilassa ajaneiden kuljettajien suhde havaitsematta jääneisiin on noin 1:600, alkoholin käytöstä johtuvien onnettomuuksien määrän arvioidaan olevan yli 25 prosenttia. ETSK katsoo, että alkoholukon asennusta ei tulisi rajoittaa rikoksen uusijoihin, joiden ajoluvan voimassaolo on keskeytetty tuomioistuimen päätöksellä alkoholin tai huumeiden vaikutuksen alaisena ajamisen vuoksi, vaan siitä pitäisi tehdä pakollinen kaikille.

4.8 ETSK suosittaa, että myös kuorma-autoihin ja linja-autoihin asennetaan onnettomuustietotallennin, koska vaikka ajopiirturit tallentavatkin jo osan ajoa koskevista tiedoista, niihin ei tallennu ratkaisevia tietoja onnettomuuden ajalta ja sen jälkeen.

4.9 Tarkastelun kohteena olevaan asetusehdotukseen liitetyn, komission teettämän vaikutustenenarvioinnin mukaan uusien turvaominaisuuksien avulla voitaisiin 16 vuoden kuluessa vähentää kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrää 24 794:llä ja vakavien loukkaantumisten määrää 140 740:llä. ETSK katsoo, että näin tarkoin luvuin ilmaistuja arvioita saatetaan pitää epäuskottavina ja että ne voivat heikentää koko vaikutustenenarvioinnin tuottamaa lisäarvoa.

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

4.10 Lopuksi ETSK kiinnittää huomiota siihen, että ajoneuvovalmistajat kehittävät vapaaehtoisesti ajoneuvoja, jotka täyttävät tiukemmat turvallisuusnormit kuin EU:n lainsäädäntö edellyttää. Valitettavasti tämä koskee usein vain EU:n jäsenvaltioiden tärkeimmillä markkinoilla myytyjä hinta-asteikon yläpään malleja, kun taas huokeammista malleista tällaiset ei-pakolliset turvajärjestelmät puuttuvat. Tästä seuraa, että kaikilla EU:n kansalaisilla ei ole käytössään turvallisuudeltaan saman tasoisia ajoneuvoja. Tilanteen korjaamiseksi ETSK kehottaa komissiota vaatimaan eurooppalaisten normien mukauttamista teknologian kehitykseen mahdollisimman nopeasti.

Tämä koskee myös raskaita ajoneuvoja ja linja-autoja, etenkin järjestelmää, joka havaitsee lähellä ajoneuvon etuosaa tai ajoneuvon tienreunaista sivua (kuolleessa kulmassa) olevat tienkäyttäjät ja varoittaa heistä. Tällainen järjestelmä olisi tehtävä pakolliseksi mahdollisimman nopeasti.

Bryssel 19. syyskuuta 2018.

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Luca JAHIER*
