

Mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora o „Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za homologaciju za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/... i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) 661/2009”

(COM(2018) 286 final – 2018/0145 COD)

(2018/C 440/14)

Izvjestitelj: **Raymond HENCKS**

Zahtjev za savjetovanje:	Europski parlament, 28.5.2018. Vijeće, 4.6.2018.
Pravni temelj:	članak 114. stavak 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije
Nadležna stručna skupina:	Stručna skupina za jedinstveno tržište, proizvodnju i potrošnju
Datum usvajanja u Stručnoj skupini:	4.9.2018.
Datum usvajanja na plenarnom zasjedanju:	19.9.2018.
Plenarno zasjedanje br.:	537
Rezultat glasovanja (za/protiv/suzdržani):	193/1/2

1. Zaključci i preporuke

1.1. Tijekom proteklih desetljeća sigurnost na cestama u Europskoj uniji znatno se poboljšala zahvaljujući jačanju propisa o cestovnom prometu, ponašanju vozača te uvjetima rada i osposobljavanja profesionalnih vozača, zahvaljujući poboljšanju cestovne infrastrukture i rada službi za hitne intervencije te strožim zakonodavnim zahtjevima EU-a u pogledu sigurnosti vozila, na koje je automobilska industrija uvijek znala odgovoriti inovativnim tehničkim rješenjima.

1.2. Međutim, broj poginulih na cestama Unije i dalje je znatno veći od cilja koji je EU postavio u Bijeloj knjizi o prometu iz 2011., prema kojem bi se trebala približiti nultoj stopi smrtno stradalih do 2050. te prepoloviti broj nesreća sa smrtnim ishodom u cestovnom prometu do 2020.

1.3. Većina prometnih nesreća posljedica su isključivo ljudske pogreške, koja je najčešće povezana s prevelikom brzinom, odvracanjem pozornosti ili pak vožnjom pod utjecajem alkohola. Stoga će biti potrebno dodatno potaknuti ili čak prisiliti građane EU-a da preuzmu primarnu odgovornost za vlastitu sigurnost i sigurnost drugih sudionika u prometu u Uniji usvajanjem prikladnog ponašanja.

1.4. Stoga valja usvojiti integrirani pristup u području sigurnosti na cestama koji obuhvaća ponašanje vozača, uvjete rada i vještine profesionalnih vozača i infrastrukturu. Sigurnosni sustavi ugrađeni u vozila, koji mogu spriječiti ili ispraviti ljudske pogreške, također su odlučujući čimbenik sigurnosti.

1.5. EGSO pozdravlja to što Komisija za sva vozila namjerava propisati novi niz obvezujućih naprednih sigurnosnih mjera u obliku standardne opreme za cestovna vozila, među ostalim, sustava za nadzor tlaka u gumama, inteligentnih sustava za pomoć pri kontroli brzine, sustava za praćenje budnosti i pozornosti vozača, za prepoznavanje odvracanja pozornosti vozača, za detekciju pri vožnji unatrag, za signalizaciju zaustavljanja u nuždi i za kočenje u slučaju opasnosti.

1.6. EGSO podržava i to da teška teretna vozila i autobusi obvezno budu opremljeni sustavom za detekciju i upozoravanje s obzirom na nezaštićene sudionike u cestovnom prometu koji se nalaze u neposrednoj blizini prednje strane vozila i strane suvozača, da budu projektirani i konstruirani tako da se poboljša vidljivost nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu s vozačeva sjedala i da budu opremljeni sustavom za upozoravanje o napuštanju prometne trake. Usto pozdravlja i dodatnu obvezu da se projektiraju i konstruiraju autobusi koji bi bili pristupačni osobama sa smanjenom mobilnošću, uključujući korisnike invalidskih kolica.

1.7. Međutim, pita se zašto Komisija ne propisuje ugradnju uređaja za blokadu u slučaju vožnje pod utjecajem alkohola te predviđa samo olakšavanje ugradnje takvog uređaja. EGSO smatra da postavljanje alkometra treba biti obveza, a ne mogućnost.

1.8. Osim toga, EGSO preporučuje da se predvide uređaji za snimanje podataka o događaju (nesreći) i za kamione, teška teretna vozila i autobuse s obzirom na to da tahografi, iako pružaju dio podataka o vožnji, ne snimaju ključne podatke tijekom i nakon nesreće.

1.9. Naposljetku, EGSO izražava žaljenje jer su sigurnosni sustavi koji su stroži od onih propisanih europskim zakonodavstvom, a koje proizvođači ugrađuju dobrovoljno, često ograničeni samo na modele visoke klase, na štetu jeftinijih modela, koji nemaju neobvezne napredne sigurnosne značajke. Iz toga slijedi da nemaju svi građani EU-a pristup vozilima jednake razine sigurnosti. Kako bi se to promijenilo, EGSO preporučuje Europskoj komisiji da, u vezi s razmatranom uredbom i općenito, u što kraćem roku naloži prilagodbu europskih standarda tehnološkom razvoju.

1.10. To vrijedi i za teška teretna vozila i autobuse, osobito u pogledu sustava za detekciju i upozoravanje s obzirom na nezaštićene sudionike u cestovnom prometu koji se nalaze u neposrednoj blizini prednje strane vozila i strane suvozača, čija je ugradnja predviđena predmetnim prijedlogom uredbe, ali bi se također trebala propisati u što kraćem roku.

2. Uvod

2.1. Tijekom proteklih desetljeća sigurnost na cestama znatno se poboljšala, uglavnom zahvaljujući naprednim sigurnosnim sustavima ugrađenima u automobile, poboljšanju cestovne infrastrukture, jačanju propisa o cestovnom prometu, kampanjama podizanja svijesti vozača te brzini i učinkovitosti službi za hitne intervencije.

2.2. Međutim, i dalje postoje znatne razlike među različitim državama članicama, i to unatoč naporima Europske komisije koja različitim programima i smjernicama nastoji uskladiti sigurnosna pravila u cijeloj Europskoj uniji.

2.3. Primjerice:

- prometni znakovi i minimalna dob za upravljanje vozilom nisu svugdje isti,
- upotreba mobitela za vrijeme vožnje s pomoću kompleta za telefoniranje bez korištenja ruku dopuštena je u nekim zemljama,
- dopuštena razina alkohola u krvi varira, ovisno o državi članici, od nulte tolerancije do određene dopuštene razine,
- različita su ograničenja brzine,
- obvezna sigurnosna oprema za bicikliste (kaciga) i vozače (fluorescentni sigurnosni prsluk, trokut za signalizaciju opasnosti, kutija prve pomoći, aparat za gašenje požara) nije svugdje ista,

2.4. Na cestama EU-a 2017. bilo je 25 300 poginulih, što je smanjenje od 2 % u jednoj godini ⁽¹⁾, ali je i dalje nedovoljno za znatno smanjenje broja smrtno stradalih na cestama ⁽²⁾ kako bi se približilo cilju nulte stope smrtno stradalih u cestovnom prometu do 2050.

2.5. Prošle je godine teško ozlijeđeno 1 35 000 osoba ⁽³⁾, među kojima i velik broj pješaka, biciklista i motociklista koje Komisija smatra osobito „nezaštićenim” sudionicima u prometu.

2.6. Prema tvrdnjama Europske komisije, procjenjuje se da socioekonomski troškovi prometnih nesreća iznose 120 milijardi EUR godišnje (liječenja, nesposobnost za rad itd.).

⁽¹⁾ Komisijino priopćenje za tisak od 10. travnja 2018. IP/18/2761.

⁽²⁾ Komisijino priopćenje za tisak od 10. travnja 2018. IP/18/2761.

⁽³⁾ Komisijino priopćenje za tisak od 10. travnja 2018. IP/18/2761.

3. Prijedlog Komisije

3.1. Predmetna inicijativa dio je trećeg paketa za mobilnost „Europa u pokretu”, čiji je cilj postići sigurniju i pristupačniju europsku mobilnost, konkurentniju europsku industriju, sigurnija europska radna mjesta koja su bolje prilagođena prijeko potrebi rješavanja problema klimatskih promjena, među ostalim jačanjem zahtjeva za sigurnost cestovnih vozila.

3.2. Budući da su trenutačne odredbe o postupku EU homologacije vozila u okviru sigurnosti pješaka i sigurnosti vodika u velikoj mjeri zastarjele u odnosu na tehnološki razvoj, uredbe (EZ) br. 78/2009 (sigurnost pješaka), (EZ) br. 79/2009 (motorna vozila s pogonom na vodik) i (EZ) br. 661/2009 (zahtjevi za homologaciju tipa za opću sigurnost motornih vozila) stavljene su izvan snage i zamijenjene jednakovrijednim odredbama pravilnika UN-a i njihovim izmjenama za koje je Unija glasovala ili koje Unija primjenjuje, u skladu s Odlukom 97/836/EZ.

3.3. Općenito, očuvano je područje primjene Uredbe o općoj sigurnosti vozila, međutim, na razini trenutačno primjenjivih sigurnosnih karakteristika za vozila i s njima povezanih izuzeća, područje primjene prošireno je kako bi se obuhvatile sve kategorije vozila i kako bi se uklonila odgovarajuća izuzeća povezana sa SUV-ovima (eng. *sport utility vehicle*) i kombijima.

3.4. Nacrtom uredbe utvrđuju se opći tehnički zahtjevi za homologaciju vozila, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica te se pruža popis područja sigurnosti u pogledu kojih se u sekundarnom zakonodavstvu razvijaju daljnja detaljna pravila (ili ih je potrebno razviti). Svi pravilnici UN-a o sigurnosti na cestama koji se obvezno primjenjuju u EU-u preuzeti su u prilogu predmetnom nacrtu uredbe.

3.5. Ovim se prijedlogom predviđa i davanje ovlaštenja Komisiji da delegiranim aktima izmijeni i dopuni detaljna pravila i tehničke zahtjeve.

3.6. Područje primjene trenutačno primjenjivog zahtjeva da se osobni automobili opremaju sustavom za nadzor tlaka u gumama proširuje se kako bi se njime obuhvatile sve kategorije vozila.

3.7. Propisuje se niz naprednih sigurnosnih karakteristika za sva vozila, kao što su inteligentni sustav za pomoć pri kontroli brzine, sustavi za praćenje budnosti i pozornosti vozača ili za prepoznavanje odvratanja pozornosti vozača, za detekciju pri vožnji unatrag, za signalizaciju zaustavljanja u nuždi, olakšavanje ugradnje uređaja za blokadu u slučaju vožnje pod utjecajem alkohola i napredni sustav za kočenje u slučaju opasnosti.

3.8. Osobna vozila i laka gospodarska vozila morat će, osim toga, biti opremljena:

- uređajem za snimanje podataka o događaju (nesreći),
- sustavom za zadržavanje u prometnoj traci i
- prednjim zaštitnim sustavom konstruiranim i izrađenim tako da ima povećano područje zaštite od udarca glavom za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu.

Kamioni i teška teretna vozila (kategorije N2 i N3) i autobusi (kategorije M2 i M3) moraju biti opremljeni:

- sustavom za detekciju i upozoravanje s obzirom na nezaštićene sudionike u cestovnom prometu koji se nalaze u neposrednoj blizini prednje strane vozila i strane suvozača, koji moraju biti projektirani i konstruirani tako da se poboljša vidljivost nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu s vozačeva sjedala, i
- sustavom za upozoravanje o napuštanju prometne trake.

Autobusi usto moraju biti konstruirani i izrađeni tako da budu pristupačni osobama sa smanjenom mobilnošću, uključujući korisnike invalidskih kolica.

Vozila s pogonom na vodik moraju ispuniti zahtjeve iz Priloga V. predmetnoj uredbi.

Kad je riječ o automatiziranim vozilima, potrebno je dodatno razviti detaljna pravila i tehničke odredbe kao osnovu za uvođenje automatiziranih vozila.

4. Opće napomene

4.1. EGSO pozdravlja Komisijin pothvat da propisuje novi niz naprednih sigurnosnih mjera kao standardnu opremu za cestovna vozila. Međutim, valja podsjetiti da je povrh revizija obveznih minimalnih standarda za nova vozila koja se prodaju na europskom tržištu potrebno dodatno potaknuti građane EU-a ili ih čak prisiliti da usvajanjem prikladnog ponašanja preuzmu primarnu odgovornost za vlastitu sigurnost i sigurnost drugih sudionika u prometu u EU-u.

4.2. Iako su vrlo korisne i neophodne, nove mjere koje se odnose na sigurnosne sustave u vozilima same bi mogle imati ograničen učinak na željeno smanjenje teških prometnih nesreća bez drugih, komplementarnih mjera u pogledu ponašanja vozača, uvjeta rada i vještina profesionalnih vozača te cestovne infrastrukture. Zbog stalno velikog broja prometnih nesreća koje dovode do brojnih smrtnih slučajeva i teških ozljeda potrebna je dodatna dinamična prilagodba politike sigurnosti na cestama u okviru koje se, uz jačanje zahtjeva za sigurnost cestovnih vozila i preventivne mjere, poduzimaju i odvratajuće mjere u odnosu na sve one koji ne poštuju pravila i dovode u opasnost svoj život i život drugih.

4.3. EGSO smatra da se, iako treba promicati tehnologiju za interakciju među vozačima, kao i inteligentne prometne sustave (STI), ne može očekivati da će mobilnost budućnosti, osobito inteligentni prometni sustavi i sustavi za potpuno automatiziranu vožnju, uspjeti rješavati trenutačne izazove.

4.4. Prema mišljenju Komisije, revidirani okvir bit će bolje prilagođen kako bi se poboljšala zaštita nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu. Člankom 3. stavkom 1. predmetne uredbe nezaštićeni sudionik u cestovnom prometu definira se kao „sudionik u cestovnom prometu koji upotrebljava motorno vozilo na dva kotača ili nemotorizirani sudionik u cestovnom prometu kao što je biciklist ili pješak”. EGSO smatra da ta definicija ne obuhvaća nužno sve „visokorizične” kategorije, među ostalim, osobe koje su u opasnosti zbog svoje dobi (djeca, starije osobe) ili invaliditeta.

4.5. Opće je poznato da opasnosti s kojima se suočavaju sudionici u cestovnom prometu uglavnom nastaju zbog ponašanja vozača (prevelika brzina, zlouporaba alkohola ili opojnih droga, upotreba prijenosnih elektroničkih uređaja za vrijeme upravljanja vozilom, odvratanje pozornosti, fizičko stanje vozača, preduga vožnja, neuzimanje odmora) i zbog neprikladne infrastrukture (nedostatak infrastrukture za pješake, nedostatak osvjetljenja prilagođenog situaciji).

4.6. EGSO stoga podržava to da Komisija radi sprečavanja dijela tih opasnosti propiše da se u nove automobile sustavno ugrađuju:

- sustav za prilagodljivo reguliranje i pametnu prilagodbu brzine kojim se, osim aspekta sigurnosti, potiče vožnja s ciljem uštede goriva, a stoga i smanjenje onečišćenja,
- sustav za nadzor tlaka u gumama,
- napredni sustav za praćenje budnosti vozača i za prepoznavanje odvratanja pozornosti vozača.

4.7. Suprotno tomu, pita se zašto se prijedlogom uredbe ne propisuju uređaji za blokadu u slučaju vožnje pod utjecajem alkohola, nego se samo predviđa olakšavanje ugradnje takvih uređaja. Prema istraživanju udruženja Verband der TÜV e. V⁽⁴⁾, 11 % nesreća u 2016. uzrokovano je time što su vozači bili pod utjecajem alkohola. Budući da se otkrije tek jedan od 600 slučajeva vožnje pod utjecajem alkohola, broj nesreća uzrokovanih zluporabom alkohola procjenjuje se na više od 25 %. EGSO smatra da postavljanje uređaja za testiranje alkohola ne smije biti ograničeno samo na ponovne prekršitelje kojima je vozačka dozvola oduzeta presudom suda zbog vožnje pod utjecajem alkohola ili opojnih droga, nego ono općenito treba biti obvezno.

4.8. EGSO preporučuje da se predvide uređaji za snimanje podataka o događaju (nesreći) i za kamione i autobuse s obzirom na to da tahografi u tim vozilima, iako pružaju dio podataka o vožnji, ne snimaju ključne podatke tijekom i nakon nesreće.

4.9. Prema procjeni učinka Komisije, u Prilogu razmatranom Prijedlogu uredbe, uvođenje predmetnih novih sigurnosnih karakteristika trebalo bi u razdoblju od 16 godina pridonijeti smanjenju broja smrtnih slučajeva za 24 794 slučaja i broja teških ozljeda za 140 740 slučajeva. EGSO se pita postoji li opasnost da se takve, brojčano vrlo precizne, procjene ne smatraju uvjerljivima i da se narušava dodana vrijednost cijele procjene učinka.

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

4.10. Naposljetku, EGSO vraća pozornost na činjenicu da proizvođači dobrovoljno razvijaju vozila s višim sigurnosnim standardima od onih koji su propisani europskim zakonodavstvom. Nažalost, ta su poboljšanja često ograničena samo na modele visoke klase koji se prodaju na glavnim tržištima država članica, na štetu jeftinijih modela, koji nemaju neobvezne napredne sigurnosne značajke. Iz toga slijedi da nemaju svi građani EU-a pristup vozilima jednake razine sigurnosti. Kako bi se to promijenilo, EGSO preporučuje Europskoj komisiji da u što kraćem roku naloži prilagodbu europskih standarda tehnološkom razvoju.

To vrijedi i za teška teretna vozila i autobuse, osobito u pogledu sustava za detekciju i upozoravanje s obzirom na nezaštićene sudionike u cestovnom prometu koji se nalaze u neposrednoj blizini prednje strane vozila i strane suvozača (mrtvi kut), čija bi se ugradnja također trebala propisati u što kraćem roku.

Bruxelles, 19. rujna 2018.

Predsjednik
Europskog gospodarskog i socijalnog odbora
Luca JAHIER
