

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė. Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsaugą, reikalavimų, iš dalies keičiantis Reglamentą (ES) 2018/... ir panaikinantis reglamentus (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 79/2009 ir (EB) Nr. 661/2009

(COM(2018) 286 final – 2018/0145 COD)

(2018/C 440/14)

Pranešėjas: **Raymond HENCKS**

Konsultavimasis	Europos Parlamentas, 2018 5 28 Taryba, 2018 6 4
Teisinis pagrindas	Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 114 straipsnio 1 dalis
Atsakingas skyrius	Bendrosios rinkos, gamybos ir vartojimo skyrius
Priimta skyriuje	2018 9 4
Priimta plenarinėje sesijoje	2018 9 19
Plenarinė sesija Nr.	537
Balsavimo rezultatai	193/1/2
(už / prieš / susilaikė)	

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Per kelis pastaruosius dešimtmečius kelių saugumas Europos Sąjungoje stipriai pagerėjo, nes buvo sugriežtintos kelių eismo taisyklės, sustiprinti reikalavimai vairuotojų elgsenai ir profesionalių vairuotojų darbo sąlygoms bei profesiniam rengimui, buvo patobulinta kelių infrastruktūra, padidėjo avarijų likvidavimo priemonių veiksmingumas ir sugriežtinti ES teisėkūros aktuose nustatyti reikalavimai transporto priemonių saugumui, kuriems įvykdyti automobilių pramonė visuomet gebėjo rasti naujoviškų techninių sprendimų.

1.2 Vis dėlto ES keliuose žuvusių asmenų skaičius vis dar yra gerokai didesnis nei tikslas, kurį Sąjunga buvo nustačiusi 2011 m. Transporto politikos baltojoje knygoje: siekti, kad iki 2050 m. nežūtų nė vienas žmogus, ir iki 2020 m. perpus sumažinti mirtinų kelių eismo įvykių skaičių.

1.3 Didžioji dalis kelių eismo įvykių įvyksta išimtinai dėl žmogaus klaidos, kuri dažniausiai būna susijusi su greičio viršijimu, dėmesio atitraukimu ar vairavimu esant neblaiviam. Taigi reikia labiau skatinti ar net priversti ES piliečius ugdant tinkamą jų elgseną prisiimti tiesioginę atsakomybę už savo pačių bei kitų kelių eismo dalyvių saugumą Sąjungoje.

1.4 Todėl reikia laikytis integruoto požiūrio į kelių eismo saugą, kuris apimtų vairuotojų saugumą, profesionalių vairuotojų darbo sąlygas, įgūdžius ir infrastruktūrą. Transporto priemonėse įrengiamos saugos sistemos, kurios leidžia išvengti žmogiškųjų klaidų arba jas ištaisyti, yra dar vienas lemiamas saugos veiksnys.

1.5 EESRK palankiai vertina tai, kad Komisija ketina numatyti reikalavimą visose transporto priemonėse įdiegti naujas išsamias pažangias saugos priemones, kurios būtų naudojamos kaip kelių transporto priemonių standartinė įranga, pavyzdžiui, padangų oro slėgio stebėjimo sistema, išmanioji greičio palaikymo pagalbinė sistema, vairuotojo mieguistumo ir dėmesio stebėjimo, dėmesio atitraukimo atpažinimo sistemos, atbulinės eigos aptikimas, avarinio stabdymo signalas ir avarinio stabdymo sistema.

1.6 EESRK taip pat pasisako už tai, kad sunkvežimiuose ir autobusuose būtų privaloma įrengti netoli transporto priemonės priekio ir pusės į kelkraštį esančių pažeidžiamų eismo dalyvių aptikimo ir išpėjimo sistemas, kurios turi būti suprojektuotos ir sukonstruotos taip, kad vairuotojai lengviau pastebėtų pažeidžiamus eismo dalyvius ir kad būtų įrengta išpėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistema. Be to, jis palankiai vertina papildomą prievolę projektuoti ir konstruoti autobusus, kuriais galėtų naudotis riboto judumo asmenys, įskaitant neįgaliuosius, judančius specialiais vežimėliais.

1.7 Tačiau Komitetas kelia klausimą, kodėl Komisija nereikalauja įrengti antialkoholinio variklio užrakto sąsajos, o tik numato tokios priemonės įrengimo galimybę. EESRK mano, kad alkoholio matuoklio įrengimas turi būti privalomas, o ne galimas.

1.8 Be to, EESRK rekomenduoja numatyti galimybę eismo įvykio (avarijos) duomenų savirašius įrengti ir sunkvežimiuose, sunkiasvorėse transporto priemonėse bei autobusuose, nes, nors dalis vairavimo duomenų jau pateikiama tachografais, juose neįrašomi duomenys, kurie yra svarbiausi per eismo įvykį ir po jo.

1.9 Galiausiai, EESRK apgailestauja, kad griežtesnės saugos sistemos, nei nustatytosios ES teisės aktuose, kurias gamintojai įrengia savanoriškai, dažnu atveju diegiamos aukštos klasės modeliuose ir tai daroma pigesnių modelių sąskaita, nes juose neprivaloma diegti pažangias saugos priemones. Todėl ne visi ES piliečiai turi galimybę vairuoti vienodo saugos lygmens automobilius. Kad ši padėtis būtų ištaisyta, EESRK rekomenduoja Europos Komisijai šioje nuomonėje svarstomame reglamente numatyti ir apskritai per trumpiausią laiką pritaikyti ES standartus atsižvelgiant į technologijų raidą.

1.10 Tai taikytina ir sunkvežimiams bei autobusams, visų pirma kalbant apie sistemas, aptinkančias ir išpėjančias apie netoli transporto priemonės priekio ir pusės į kelkraštį esančius kelių eismo dalyvius, kurių įrengimas numatomas pasiūlyme dėl reglamento, tačiau taip pat turėtų kuo greičiau tapti privalomas.

2. Įžanga

2.1 Per kelis pastaruosius dešimtmečius kelių saugumas Europos Sąjungoje stipriai pagerėjo, visų pirma dėl to, kad lengvuosiuose automobiliuose pradėtos diegti pažangios saugos sistemos, pagerinta kelių infrastruktūra, sugriežtintos kelių eismo taisyklės, rengiamos vairuotojų informuotumo didinimo kampanijos ir padidėjo avarijų likvidavimo priemonių darbo sparta bei veiksmingumas.

2.2 Nors Europos Komisija įvairiomis programomis ir gairėmis bando suderinti saugos taisykles visoje Europos Sąjungoje, valstybėse narėse vis dar esama esminių skirtumų.

2.3 Pavyzdžiui:

— kelio ženklai ir signalai bei minimalus amžius, nuo kurio leidžiama įgyti teisę vairuoti, ne visur yra tokie patys,

— kai kuriose šalyse leidžiama naudotis mobiliaisiais telefonais su „laisvų rankų“ įranga,

— alkoholio kiekio kraujyje riba skirtingose šalyse siekia nuo nulio iki tam tikro leidžiamo kiekio,

— skiriasi greičio apribojimai,

— ne visur reikalaujama vienodų saugos priemonių dviratininkams (šalmo) ir automobilių vairuotojams (fluorescencinė apsauginė liemenė, išpėjamasis trikampis ženklas, pirmosios pagalbos rinkinys, gesintuvas).

2.4 2017 m. ES keliuose žuvo 25 300 asmenų, t. y. per metus sumažėjo 2 %⁽¹⁾, bet to toli gražu nepakanka norint labai sumažinti žūčių keliuose skaičių⁽²⁾, kad iki 2050 m. būtų pasiektas „nė vieno mirtino atvejo“ keliuose tikslas.

2.5 Praėjusiais metais keliuose sunkiai sužeista 135 000 žmonių⁽³⁾, tarp jų daug pėsčiųjų, dviratininkų ir motociklininkų, kuriuos Komisija laiko ypač pažeidžiamais eismo dalyviais.

2.6 Europos Komisija nurodo, kad kelių eismo įvykių socialinės ir ekonominės (sveikatos priežiūros, nedarbingumo ir pan.) sąnaudos vertinamos 120 mlrd. eurų per metus.

⁽¹⁾ 2018 m. balandžio 10 d. Komisijos pranešimas spaudai IP/18/2761.

⁽²⁾ 2018 m. balandžio 10 d. Komisijos pranešimas spaudai IP/18/2761.

⁽³⁾ 2018 m. balandžio 10 d. Komisijos pranešimas spaudai IP/18/2761.

3. Komisijos pasiūlymas

3.1 Ši iniciatyva yra trečiojo iniciatyvos „Europa kelyje“ dokumentų rinkinio dalis, kuria siekiama, kad Europos judumas būtų saugesnis ir prieinamesnis, Europos pramonė taptų konkurencingesnė, Europos darbo vietos – geriau apsaugotos, taip pat kad Europa taptų labiau prisitaikiusi klimato kaitos problemoms spręsti, be kita ko, sustiprinant kelių transporto priemonių saugos elementų reikalavimus.

3.2 Kadangi daugelis dabartinių nuostatų dėl ES transporto priemonių tipo patvirtinimo procedūros atsižvelgiant į pėsčiųjų saugos ir vandenilio saugos reikalavimus yra iš esmės pasenusios ir atsilieka nuo technologijų pažangos, Reglamentas (EB) Nr. 78/2009 (dėl pėsčiųjų saugos), Reglamentas (EB) Nr. 79/2009 (dėl vandenilinių variklinių transporto priemonių) ir Reglamentas (EB) Nr. 661/2009 (dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo reikalavimų) yra panaikinami ir pakeičiami lygiavertėmis JT taisyklėmis bei jų pakeitimais, už kuriuos Sąjunga balsavo arba kuriuos ji taiko, pagal sprendimą 97/836/EB.

3.3 Apskritai išsaugoma visa Transporto priemonių bendrosios saugos reglamento (angl. GSR) taikymo sritis, tačiau šiuo metu su atitinkamomis išimtimis taikytinų transporto priemonių saugos įrenginių lygmeniu jo taikymo sritis išplečiama taip, kad apimtų visas transporto priemonių kategorijas ir kad būtų panaikintos dabartinės visureigiams (angl. *sport utility vehicle*) ir furgonams taikomos išimtys.

3.4 Pasiūlyme dėl reglamento išdėstyti bendrieji transporto priemonių, sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo techniniai reikalavimai ir pateikiamas saugos sričių, kurioms antrinės teisės aktuose nustatomos (ar turi būti nustatytos) papildomos išsamios taisyklės, sąrašas. Visos JT kelių saugos taisyklės, kurias privaloma taikyti ES, nurodytos reglamento, dėl kurio teikiama nuomonė, priede.

3.5 Šiame pasiūlyme taip pat numatyta įgalioti Komisiją deleguotaisiais aktais nustatyti taisykles ir išsamius techninius reikalavimus.

3.6 Dabartinė prievolės keleiviniuose automobiliuose įrengti padangų oro slėgio stebėjimo sistemą taikymo sritis išplečiama įtraukiant visų kategorijų transporto priemones.

3.7 Tam tikri pažangūs saugos elementai, kaip antai išmanioji greičio palaikymo sistema, vairuotojo mieguistumo ir dėmesio stebėsenos arba dėmesio atitraukimo atpažinimo sistemos, atbulinės eigos aptikimas, avarinio stabdymo signalas, antialkoholinio variklio užrakto sąsaja ir pažangi avarinio stabdymo sistema šiuo metu privalomi jau visose transporto priemonėse.

3.8 Keleiviniuose automobiliuose ir lengvosiose komercinėse transporto priemonėse be kita ko turės būti įrengti:

— eismo įvykio (avarijos) duomenų savirašiai,

— avarinė kelio juostos sekimo sistema ir

— priekinė apsaugos sistema, suprojektuota ir sukonstruota taip, kad pažeidžiamiesiems kelių eismo dalyviams būtų užtikrinta didesnė galvos apsaugos nuo smūgio zona.

Sunkvežimiuose ir sunkiasvorėse transporto priemonėse (N2 ir N3 kategorijų) bei autobusuose (M2 ir M3 kategorijų) turės būti įrengti:

— netoli transporto priemonės priekio ir pusės į kelkraštį esančių pažeidžiamų eismo dalyvių aptikimo ir išpėjimo sistemas, kurios būtų suprojektuotos ir sukonstruotos taip, kad vairuotojai lengviau pastebėtų pažeidžiamus eismo dalyvius, ir

— išpėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos sistema.

Be to, autobusai turėtų būti projektuojami ir konstruojami taip, kad jais galėtų naudotis riboto judumo asmenys, įskaitant neįgaliuosius, judančius specialiais vežimėliais.

Vandenilinės transporto priemonės turi atitikti nagrinėjamo reglamento V priede išdėstytus reikalavimus.

Kalbant apie automatizuotas transporto priemones, pirmiausia reikia papildomai nustatyti išsamias saugos taisykles ir technines nuostatas, kurios būtinos diegiant automatizuotas transporto priemones.

4. Bendrosios pastabos

4.1 EESRK palankiai vertina Komisijos sprendimą nustatyti įpareigojimą visose transporto priemonėse įdiegti pažangias saugos priemones, kurios būtų naudojamos kaip standartinė kelių transporto priemonių įranga. Vis dėlto Komitetas nori priminti, kad reikia peržiūrėti ne tik minimaliuosius standartus, kuriuos privaloma taikyti ES rinkoje parduodamoms naujoms transporto priemonėms, bet ir skatinti ar net priversti ES piliečius ugdant tinkamą jų elgseną prisiimti tiesioginę atsakomybę už savo pačių bei kitų kelių eismo dalyvių saugumą ES.

4.2 Jei nebus taikomos papildomos priemonės eismo dalyvių elgsenos, profesionalių vairuotojų darbo sąlygų ir įgūdžių bei kelių infrastruktūros srityse, vien tik naujais kelių transporto priemonėse diegiamais saugos užtikrinimo elementais, nors jie taip pat yra naudingi ir būtini, galima tik ribotai sumažinti sunkių padarinių sukėlusiu kelių eismo įvykių skaičių. Kadangi dėl nuolatinio didelio kelių eismo įvykių skaičiaus žūsta daug žmonių ir patiriama daug sunkių sužalojimų, reikia dar labiau suaktyvinti kelių eismo saugumo politiką, kuria būtų ne tik griežtinami reikalavimai kelių transporto priemonių saugos elementams ir stiprinamos prevencinės priemonės, bet ir būtų numatomos atgrasomosios priemonės, taikomos visiems taisyklių nesilaikantiems asmenims, sukeliantiems pavojų savo ir kitų asmenų gyvybei.

4.3 EESRK mano, kad nors reikia skatinti diegti vairuotojų sąveikos technologijas ir intelektines transporto sistemas, negalima tikėtis, kad ateities judumas, būtent intelektinės transporto sistemos ir visiškai automatizuotas vairavimas, leis per trumpą ir vidutinį laikotarpį išspręsti šiuo metu kylančius uždavinius.

4.4 Komisijos teigimu, peržiūrėta sistema bus geriau pritaikyta pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsaugai pagerinti. Nagrinėjamo reglamento 3 straipsnio 1 dalyje „pažeidžiamas eismo dalyvis“ apibrėžiamas kaip „eismo dalyvis, važiuojantis dvirate transporto priemone ar nevarikline transporto priemone, pavyzdžiui, dviratininkas arba nevažiuojantis eismo dalyvis – pėstysis“. EESRK mano, kad ši apibrėžtis yra per siaura ir nebūtinai aprėpia visas „itin rizikingas“ kategorijas, pavyzdžiui, asmenis, kurių pažeidžiamumas yra susijęs su jų amžiumi (vaikai, pagyvenę asmenys), arba asmenis su negalia.

4.5 Visuotinai žinoma, kad pavojus kelių eismo dalyviams dažniausiai kyla dėl vairuotojų elgsenos (greičio viršijimo, piktnaudžiavimo alkoholiu ar narkotikais, mobiliųjų elektroninių prietaisų naudojimo vairuojant transporto priemonę, neatidumo, vairuotojų fizinės būklės, per ilgo vairavimo laiko, poilsio laiko nesilaikymo) ir dėl netinkamos infrastruktūros (trūksta pėstiesiems skirtų zonų, nėra įvairioms situacijoms pritaikyto apšvietimo).

4.6 Taigi EESRK pritaria tam, kad, siekiant išvengti dalies šių pavojų, Komisija reikalautų naujuose automobiliuose sistemingai įrengti:

- atstumą kontroliuojančią sistemą ir išmaniąją greičio palaikymo pagalbinę sistemą, kuriomis būtų ne tik užtikrinama sauga, bet ir skatinamas taupus degalų naudojimas, o kartu ir taršos mažinimas,
- padangų oro slėgio stebėjimo sistemą,
- pažangiąsias vairuotojo mieguistumo ir dėmesio stebėjimo sistemas.

4.7 Tačiau kelia klausimą, kodėl pasiūlyme dėl reglamento nereikalaujama įrengti antialkoholinio variklio užrakto sąsajos, o tik numatyta tokios priemonės įrengimo galimybė. „Verband der TÜV e.V.“⁽⁴⁾ atlikto tyrimo duomenimis, 11 % 2016 m. įvykusių eismo įvykių sukėlė vairuotojai, kurie buvo pripažinti neblaiviais. Žinant, kad 1 iš 600 vairuotojų yra vairavęs būdamas neblaivus, bet tai nebuvo nustatyta, dėl piktnaudžiavimo alkoholiu kilusių eismo įvykių skaičiaus įvertis siekia daugiau kaip 25 % EESRK mano, kad alkoholio matuokliai turėtų būti įrengiami ne tik automobiliuose, kurių vairuotojai pakartotinai vairavo būdami neblaivūs ir kurių vairuotojo pažymėjimo galiojimas yra sustabdytas dėl vairavimo esant neblaiviam ar paveiktam narkotinių medžiagų, – jie turėtų būti privalomi visiems.

4.8 EESRK rekomenduoja numatyti galimybę eismo įvykio (avarijos) duomenų savirašius įrengti ir sunkvežimiuose bei autobusuose, nes, nors tose transporto priemonėse jau yra įrengti tachografai, kuriais pateikiama dalis vairavimo duomenų, juose neįrašomi duomenys, kurie yra svarbiausi per eismo įvykį ir po jo.

4.9 Pagal Komisijos atliktą poveikio tyrimą, kuris pateikiamas nagrinėjamo pasiūlymo priede, įdiegus naujus saugos elementus, kurie aptariami nuomonėje, žuvusiųjų ir sunkiai sužeistųjų skaičiai per 16 metų turėtų sumažėti atitinkamai 24 794 ir 140 740 asmenimis. EESRK kelia klausimą, ar tokie tikslūs skaičiai gali būti laikomi patikimais ir ar tai nesumažina viso poveikio tyrimo pridėtinės vertės.

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

4.10 Galiausiai EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad gamintojai savanoriškai kuria transporto priemonės, atitinkančias saugumo standartus, kurie yra aukštesni nei nustatyti ES teisės aktuose. Deja, dažnu atveju taip tobulinami tik aukštos klasės modeliai, parduodami valstybių narių rinkoje, ir tai daroma pigesnių modelių sąskaita, nes juose neprivaloma diegti pažangias saugos užtikrinimo priemones. Todėl ne visi ES piliečiai turi galimybę vairuoti vienodo saugos lygmens automobilius. Kad ši padėtis būtų ištaisyta, EESRK rekomenduoja Europos Komisijai kuo greičiau pritaikyti ES standartus atsižvelgiant į technologijų raidą.

Tai taikytina ir sunkvežimiams bei autobusams, visų pirma kalbant apie sistemas, aptinkančias ir išpėjančias apie netoli transporto priemonės priekio ir pusės į kelkraštį (akloji zona) esančius kelių eismo dalyvius, kurių įrengimas turėtų kuo greičiau tapti privalomas.

2018 m. rugsėjo 19 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Luca JAHIER*
