

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in o spremembi Uredbe (EU) 2018/... ter razveljavitvi uredb (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009

(COM(2018) 286 final – 2018/0145 COD)

(2018/C 440/14)

Poročevalec: **Raymond HENCKS**

Zaprosilo	Evropski parlament, 28. 5. 2018 Svet, 4. 6. 2018
Pravna podlaga	člen 114(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije
Pristojnost	strokovna skupina za enotni trg, proizvodnjo in potrošnjo
Datum sprejetja mnenja strokovne skupine	4. 9. 2018
Datum sprejetja mnenja na plenarnem zasedanju	19. 9. 2018
Plenarno zasedanje št.	537
Rezultat glasovanja	193/1/2
(za/proti/vzdržani)	

1. Sklepi in priporočila

1.1 V zadnjih desetletjih se je varnost v cestnem prometu v Evropski uniji bistveno izboljšala zaradi strožjih cestnoprometnih predpisov, določb o vedenju voznikov ter pogojev dela in usposabljanja profesionalnih voznikov, boljše cestne infrastrukture in uspešnosti služb za ukrepanje ob nesrečah ter strožjih zakonodajnih predpisov EU glede varnosti vozil, na katere se je avtomobilska industrija vedno uspešno odzvala z inovativnimi tehničnimi rešitvami.

1.2 Kljub temu je število smrtnih žrtev v prometnih nesrečah v Uniji precej višje od cilja, ki si ga je EU zadala v beli knjigi o prometu iz leta 2011, in sicer da bi se moralo do leta 2050 število prometnih nesreč s smrtnim izidom v cestnem prometu zmanjšati na skoraj nič, do leta 2020 pa bi se moralo število smrtnih žrtev prepoloviti.

1.3 Večina prometnih nesreč je izključno posledica človeške napake, najpogosteje povezane s prekomerno hitrostjo, nepozornostjo ali vožnjo pod vplivom alkohola. Zato bi bilo treba državljanke EU še naprej spodbujati in od njih celo zahtevati, naj z ustreznim vedenjem prevzamejo glavno odgovornost za svojo varnost in za varnost drugih udeležencev v cestnem prometu v Uniji.

1.4 Potreben je torej celosten pristop k varnosti v cestnem prometu glede vedenja med vožnjo, pogojev dela in usposobljenosti profesionalnih voznikov ter infrastrukture. Drug pomemben dejavnik varnosti so varnostni sistemi v vozilih, ki lahko preprečijo ali popravijo človeške napake.

1.5 EESO pozdravlja namero Komisije, da bo za vsa vozila določila obvezno uvedbo številnih naprednih varnostnih ukrepov za standardno opremo cestnih vozil, zlasti sistema za nadzor tlaka v pnevmatikah, inteligentnega sistema za uravnavanje hitrosti, sistema za spremljanje zaspanosti in pozornosti voznika, sistema za zaznavanje nepozornosti, sistema za zaznavanje vzvratne vožnje, sistema signaliziranja za zaustavitev v sili in sistema za zaviranje v sili.

1.6 EESO podpira tudi zahtevo, da naj bodo težka tovorna vozila in avtobusi opremljeni s sistemom za zaznavanje izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu, ki so v neposredni bližini prednjega ali desnega dela vozila, in opozarjanje nanje ter zasnovani in izdelani tako, da se zagotovi boljša vidljivost izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu z voznikovega sedeža, in opremljeni s sistemom opozarjanja ob zapustitvi voznega pasu. Pozdravlja tudi dodatno obveznost, da so avtobusi zasnovani in izdelani tako, da so dostopni osebam z omejeno mobilnostjo, med njimi uporabnikom invalidskih vozičkov.

1.7 Vendar se sprašuje, zakaj Komisija ne določi obvezne vgradnje blokirne naprave, ki preprečuje zagon vozila v primeru uživanja alkohola, temveč le spodbuja namestitve takšne naprave. EESO meni, da bi morala biti namestitve blokirne naprave obvezna in ne izbirna.

1.8 EESO poleg tega priporoča, naj se za tovornjake, težka tovorna vozila in avtobuse predvidijo zapisovalniki podatkov o dogodku (nesreči). Čeprav tahografi teh vozil že zagotavljajo nekatere podatke o vožnji, ne shranjujejo ključnih podatkov med nesrečo in po njej.

1.9 EESO še obžaluje, da so varnostni sistemi, ki so strožji od tistih, predpisanih v evropski zakonodaji, in ki jih proizvajalci namestijo prostovoljno, pogosto omejeni na najdražje modele v škodo cenejših modelov, ki nimajo vgrajenih neobveznih naprednih varnostnih sistemov. To pomeni, da nimajo vsi državljani EU dostopa do vozil, ki zagotavljajo enako varnost. Da bi to težavo odpravili, EESO Evropski komisiji priporoča, naj v zvezi z zadevno uredbo in tudi na splošno čim prej zahteva prilagoditev evropskih standardov tehnološkemu razvoju.

1.10 Enako velja za težka tovorna vozila in avtobuse, zlasti glede sistema za zaznavanje izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu, ki so v neposredni bližini prednjega in desnega dela vozila, in za opozarjanje nanje. Vgradnja tega sistema je predvidena v zadevnem predlogu uredbe, pri čemer bi morala čim prej postati obvezna.

2. Uvod

2.1 V zadnjih desetletjih se je varnost v cestnem prometu občutno izboljšala, predvsem zahvaljujoč naprednim sistemom v vozilih, boljši cestni infrastrukturi, izboljšanju cestnoprometnih predpisov, kampanjam osveščanja voznikov ter hitrosti in uspešnosti služb za ukrepanje ob nesrečah.

2.2 Kljub prizadevanjem Evropske komisije, da bi z različnimi programi in priporočili uskladila pravila glede varnosti po vsej Evropski uniji, so razlike med državami članicami še vedno velike.

2.3 Na primer:

- prometna signalizacija in najnižja dovoljena starost za vožnjo nista povsod enaki,
- uporaba mobilnega telefona med vožnjo z uporabo opreme za prostoročno telefoniranje je v nekaterih državah dovoljena,
- najvišja dovoljena koncentracija alkohola v krvi ni v vseh državah članicah enaka in sega od nič do določene dopustne stopnje,
- različne omejitve hitrosti,
- zahteve glede varnostne opreme za kolesarje (čelada) in voznike avtomobilov (odsevni varnostni telovnik, varnostni trikotnik, prva pomoč, gasilni aparat) niso povsod enake.

2.4 Leta 2017 je bilo smrtnih žrtev na cestah v EU 25 300, kar je sicer 2 % manj kot leto prej ⁽¹⁾, vendar pa to še zdaleč ne zadošča za korenito znižanje števila smrtnih žrtev v cestnem prometu ⁽²⁾, s katerim bi se približali cilju „nič/brez smrtnih žrtev“ do leta 2050.

2.5 Lani je bilo resno poškodovanih približno 135 000 ljudi ⁽³⁾, od tega veliko pešcev, kolesarjev in motoristov, ki jih Komisija šteje za posebej izpostavljene udeležence.

2.6 Po podatkih Evropske komisije se družbenogospodarski strošek prometnih nesreč ocenjuje na 120 milijard EUR letno (zdravljenje, nezmožnost za delo in drugo).

⁽¹⁾ Sporočilo Komisije za medije z dne 10. aprila 2018, IP/18/2761.

⁽²⁾ Sporočilo Komisije za medije z dne 10. aprila 2018, IP/18/2761.

⁽³⁾ Sporočilo Komisije za medije z dne 10. aprila 2018, IP/18/2761.

3. Predlog Komisije

3.1 Ta pobuda je del tretjega svežnja o mobilnosti „Evropa v gibanju“, katerega cilji so varnejša in dostopnejša evropska mobilnost, konkurenčnejša evropska industrija, varnejša delovna mesta v Evropi ter boljša prilagojenost potrebnemu boju proti podnebnim spremembam, zlasti z uvedbo strožjih zahtev glede varnostnih elementov v cestnih vozilih.

3.2 Glede na to, da sedanje določbe o evropskem postopku homologacije v zvezi z zaščito pešcev in varnostjo vodika večinoma niso skladne s tehnološkim razvojem, so bile Uredba (ES) št. 78/2009 (zaščita pešcev), Uredba (ES) št. 79/2009 (vozila na vodikov pogon) in Uredba (ES) št. 661/2009 (zahteve za homologacijo za splošno varnost motornih vozil) razveljavljene in nadomeščene z določbami iz enakovrednih pravilnikov OZN in njihovih sprememb, za katere je Unija glasovala ali jih uporablja v skladu s Sklepom št. 97/836/ES.

3.3 Na splošno se je področje uporabe uredbe o splošni varnosti motornih vozil ohranilo, vendar se je na ravni varnostnih zahtev, ki se z ustreznimi izvzetji trenutno uporabljajo za vozila, razširilo in zajema vse kategorije vozil ter odpravlja trenutna izvzeta za športna terenska vozila in dostavna vozila.

3.4 Osnutek uredbe določa splošne tehnične zahteve za homologacijo vozil, sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot ter vsebuje seznam varnostnih področij, v zvezi s katerimi so v okviru sekundarne zakonodaje oblikovana (ali bi morala biti oblikovana) natančnejša navodila. Vsi pravilniki OZN o varnosti v cestnem prometu, katerih uporaba v EU je obvezna, so povzeti v prilogi k osnutku zadevne uredbe.

3.5 V predlogu je predvidena tudi podelitev pooblastil Komisiji za opredelitev pravil in podrobnih tehničnih zahtev v delegiranih aktih.

3.6 Področje uporabe trenutno veljavne zahteve, da se v osebnih avtomobilih namesti sistem za nadzor tlaka v pnevmatikah, je razširjeno na vse kategorije vozil.

3.7 Za vsa vozila je obvezen niz naprednih varnostnih elementov, kot so inteligentni sistem za uravnavanje hitrosti, sistem za spremljanje zaspanosti in pozornosti voznika, sistem za zaznavanje nepozornosti, sistem za zaznavanje vzratne vožnje, sistem signaliziranja za zaustavitev v sili, spodbujanje namestitve blokirne naprave, ki preprečuje zagon vozila v primeru uživanja alkohola, in napredni sistem za zaviranje v sili.

3.8 Osebnih avtomobilov in lahka gospodarska vozila morajo biti poleg tega opremljena z:

- zapisovalnikom podatkov o dogodku (nesreči),
- sistemom opozarjanja ob zapustitvi voznega pasu in
- čelnim zaščitnim sistemom, katerega zasnova in izdelava omogočata širšo cono za zaščito izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu pred udarci z glavo.

Tovornjaki in težka tovorna vozila (kategoriji N2 in N3) ter avtobusi (kategoriji M2 in M3) morajo biti opremljeni s:

- sistemom za zaznavanje izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu, ki so v neposredni bližini prednjega in desnega dela vozila, in za opozarjanje nanje, pri čemer morajo biti zasnovani in izdelani tako, da se zagotovi boljša vidljivost izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu z voznikovega sedeža, in
- sistemom opozarjanja pred zapustitvijo voznega pasu.

Avtobusi morajo biti poleg tega zasnovani in izdelani tako, da so dostopni osebam z omejeno mobilnostjo, med njimi uporabnikom invalidskih vozičkov.

Vozila s pogonom na vodik morajo izpolnjevati zahteve iz Priloge V k zadevni uredbi.

Kar zadeva avtomatizirana vozila, je treba nadalje razviti podrobna pravila in tehnične določbe glede varnosti kot podlago za njihovo uporabo.

4. Splošne ugotovitve

4.1 EESO čestita Komisiji za sprejetje ukrepov, namenjenih uvedbi novega svežnja naprednih varnostnih ukrepov za standardno opremo cestnih vozil. Vseeno opozarja, da je treba poleg revizije obveznih minimalnih standardov za nova vozila, ki se prodajajo na evropskem trgu, državljanke EU še naprej spodbujati ali celo od njih zahtevati, naj z ustreznim vedenjem prevzamejo glavno odgovornost za svojo varnost in za varnost drugih udeležencev v cestnem prometu v EU.

4.2 Novi ukrepi glede varnosti vozil, ki so sicer zelo koristni in potrebni, bodo imeli omejen učinek na zmanjšanje števila hudih prometnih nesreč, če ne bodo sprejeti dodatni ukrepi v zvezi z vedenjem udeležencev v prometu, pogoji dela in usposobljenostjo profesionalnih voznikov ter cestno infrastrukturo. Zaradi vztrajno visokega števila prometnih nesreč ter posledično visokega števila smrtnih žrtev in hudih poškodb je potrebno dodatno dinamično prilagajanje politike o varnosti v cestnem prometu, s katerim bi ob izboljšanju zahtev glede varnostnih elementov v cestnih vozilih in preventivnih ukrepov uvedli tudi odvračilne ukrepe proti vsem tistim, ki ne spoštujejo pravil ter ogrožajo svoje življenje in življenje drugih.

4.3 Čeprav je treba spodbujati tehnologije za interakcijo med vozniki in inteligentne prometne sisteme, po mnenju EESO ne moremo pričakovati, da bo mobilnost prihodnosti, zlasti inteligentni prometni sistemi in v celoti avtomatizirana vožnja, kratkoročno in srednjeročno rešila naše sedanje izzive.

4.4 Komisija meni, da bo revidirani okvir bolj primeren za izboljšanje varnosti izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu. V skladu s členom 3(1) zadevne uredbe izpostavljeni udeleženec pomeni „udeleženca v cestnem prometu, ki uporablja vozilo na dvokolesni pogon, ali udeleženca v cestnem prometu brez motornega pogona, kot je kolesar ali pešec“. EESO meni, da ta opredelitev ne zajema nujno vseh kategorij „z visokim tveganjem“, med drugim oseb, ki so zaradi svoje starosti (otroci, starejši ljudje) ali invalidnosti ogrožene že same po sebi.

4.5 Znano je, da so tveganja, s katerimi se srečujejo udeleženci v cestnem prometu, predvsem posledica vedenja voznikov (previsoke hitrosti, zlorabe alkohola ali drog, uporabe mobilnih elektronskih naprav med vožnjo, trenutkov nepozornosti, fizičnega stanja voznikov, predolgega trajanja vožnje, neupoštevanja časa počitka) in neprimerne infrastrukture (pomanjkanje urejenih površin, namenjenih pešcem, pomanjkanje osvetlitve, prilagojene pogojem).

4.6 EESO se tako strinja s predlogom Komisije, da bi morala biti nova vozila za preprečevanje nekaterih od teh nevarnosti sistematično opremljena s:

- prilagodljivim sistemom nadzora in sistemom za inteligentno uravnavanje hitrosti, ki poleg varnostnega vidika spodbuja gospodarno vožnjo in s tem prispeva k zmanjšanju onesnaževanja,
- sistemom za nadzor tlaka v pnevmatikah,
- naprednima sistemoma za spremljanje zaspanosti voznika in zaznavanje nepozornosti.

4.7 Vendar se sprašuje, zakaj uredba ne predpisuje obvezne namestitve blokirne naprave, ki preprečuje zagon vozila v primeru uživanja alkohola, temveč se omejuje zgolj na spodbujanje namestitve takšne naprave. Po navedbah študije, ki jo je izvedlo združenje Verband der TÜV e.V.⁽⁴⁾, so 11 % nesreč leta 2016 povzročili vozniki, za katere se je ugotovilo, da so bili v vinjenem stanju. Glede na to, da se odkrije le eden od 600 primerov vožnje v vinjenem stanju, se ocenjuje, da je več kot 25 % vseh nesreč posledica zlorabe alkohola. EESO meni, da namestitev blokirne naprave ne bi smela biti predvidena le za ponovne kršitelje, ki jim je sodišče začasno odvzelo dovoljenje zaradi vožnje pod vplivom alkohola ali drog, ampak bi morala biti obvezna za vse.

4.8 EESO priporoča, naj se zapisovalnik podatkov o dogodku (nesreči) predvidi tudi za tovornjake in avtobuse. Čeprav tahografi teh vozil že zagotavljajo nekatere podatke o vožnji, ne shranjujejo ključnih podatkov med nesrečo in po njej.

4.9 Ocena učinka Komisije, ki je priložena temu predlogu uredbe, je pokazala, da naj bi se z uvedbo novih varnostnih elementov v 16 letih število smrtnih žrtev zmanjšalo za 24 794, število hudih poškodb pa za 140 740. EESO se sprašuje, ali se morda tovrstni, izredno natančni izračuni ne zdijo najbolj verodostojni in ali ne zmanjšujejo dodane vrednosti celotne ocene učinka.

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

4.10 EESO še opozarja na dejstvo, da proizvajalci prostovoljno razvijajo vozila, ki izpolnjujejo strožje varnostne standarde od tistih, ki jih zahteva evropska zakonodaja. Žal so te izboljšave pogosto omejene na najdražje modele na glavnih trgih držav članic, in sicer v škodo cenejših modelov, ki nimajo nameščenih neobveznih naprednih varnostnih sistemov. To pomeni, da nimajo vsi državljani EU dostopa do vozil, ki zagotavljajo enako varnost. Da bi to težavo odpravili, EESO Evropski komisiji priporoča, naj čim prej zahteva prilagoditev evropskih standardov tehnološkemu razvoju.

Enako velja za tovornjake in avtobuse, zlasti glede sistema za zaznavanje izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu, ki so v neposredni bližini prednjega in desnega dela vozila (v mrtvem kotu), in za opozarjanje nanje, katerega namestitev bi morala prav tako čim prej postati obvezna.

V Bruslju, 19. septembra 2018

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Luca JAHIER
