

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2018/... oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009”

[COM(2018) 286 final – 2018/0145 COD]

(2018/C 440/14)

Sprawozdawca: **Raymond HENCKS**

Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 28.5.2018 Rada, 4.6.2018
Podstawa prawna	Art. 114 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji
Data przyjęcia przez sekcję	4.9.2018
Data przyjęcia na sesji plenarnej	19.9.2018
Sesja plenarna nr	537
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	193/1/2

1. Wnioski i zalecenia

1.1. W minionych dziesięcioleciach bezpieczeństwo ruchu drogowego w Unii Europejskiej uległo znacznej poprawie dzięki zaostrzeniu przepisów ruchu drogowego, wymogów dotyczących zachowania kierowców i warunków pracy oraz szkolenia kierowców zawodowych, ulepszeniu infrastruktury drogowej i poprawie wydajności działań służb ratownictwa, jak i zaostrzeniu wymogów prawnych Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa pojazdów, na które przemysł samochodowy zawsze reagował wdrożeniem innowacyjnych rozwiązań technicznych.

1.2. Niemniej jednak liczba osób zabitych w wypadkach drogowych w Unii Europejskiej pozostaje o wiele wyższa w stosunku do przedstawionego przez UE w białej księdze w sprawie transportu z 2011 r. celu „wizji zero” zakładającego, że Unia powinna do 2050 r. zmniejszyć liczbę śmiertelnych ofiar wypadków prawie do zera i obniżyć o połowę całkowitą liczbę śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 2020 r.

1.3. Większość wypadków drogowych spowodowana jest wyłącznie błędem ludzkim, związanym ze zbyt dużą prędkością, nieuwagą lub prowadzeniem pojazdu po spożyciu alkoholu. Należy zatem bardziej wspierać obywateli UE, a nawet zmuszać ich, by przez odpowiednie zachowania brali na siebie podstawową odpowiedzialność za bezpieczeństwo własne oraz innych uczestników ruchu drogowego na terenie Unii Europejskiej.

1.4. Należy wobec tego przyjąć zintegrowane podejście do bezpieczeństwa w ruchu drogowym, obejmujące zachowania kierowców, warunki pracy i umiejętności kierowców zawodowych oraz infrastrukturę. Inny ważny element bezpieczeństwa stanowią też pokładowe systemy bezpieczeństwa, zdolne do przewidywania błędów ludzkich i zapobiegania im.

1.5. EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt, że Komisja zamierza wprowadzić obowiązek wyposażania wszystkich pojazdów w szeroki zakres zaawansowanych środków bezpieczeństwa w formie standardowego wyposażenia pojazdów drogowych, a mianowicie w systemy kontroli ciśnienia w oponach, inteligentnego dostosowania prędkości, monitorowania senności i uwagi kierowcy, wykrywania rozproszenia uwagi, wykrywania obiektów przy cofaniu, awaryjny sygnał stopu oraz system hamowania awaryjnego.

1.6. EKES aprobuje również koncepcję, aby samochody ciężarowe i autobusy były wyposażone w obowiązkowy system wykrywania niechronionych uczestników ruchu drogowego znajdujących się w pobliżu z przodu i obok pojazdu oraz ostrzegania przed nimi, aby pojazdy te były zaprojektowane i skonstruowane w taki sposób, by zwiększyć widoczność niechronionych uczestników ruchu drogowego z fotela kierowcy, oraz by posiadały system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu. EKES z zadowoleniem przyjmuje dodatkowy obowiązek projektowania i konstruowania autobusów w taki sposób, aby były dostępne dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym osób na wózkach inwalidzkich.

1.7. Niemniej Komitet zastanawia się, dlaczego Komisja nie wprowadziła wymogu montażu alkomatów blokujących zapłon i ograniczyła się jedynie do wprowadzenia ułatwień w zakresie montażu takich urządzeń. EKES uważa, że montaż alkomatu powinien być obowiązkowy, a nie opcjonalny.

1.8. Ponadto EKES zaleca wprowadzenie rejestratora zdarzeń (wypadków) także dla samochodów ciężarowych i autobusów, ponieważ nawet jeśli tachografy dostarczają część danych dotyczących jazdy, nie zapisują one kluczowych danych opisujących okoliczności w trakcie i po wypadku.

1.9. W efekcie EKES żąda, że systemy bezpieczeństwa montowane dobrowolnie przez producentów, bardziej rygorystyczne niż te określone w przepisach Unii Europejskiej, ograniczają się często do modeli z wyższego segmentu, ze szkodą dla tańszych modeli, pozbawionych zaawansowanych i nieobowiązkowych systemów bezpieczeństwa. Wynika z tego, że nie wszyscy obywatele Unii Europejskiej mają dostęp do pojazdów charakteryzujących się równoważnym poziomem bezpieczeństwa. W celu zmiany takiego stanu rzeczy EKES zaleca Komisji, aby – w odniesieniu do omawianego rozporządzenia i co do ogólnej zasady – nakazała jak najszybsze dostosowanie norm europejskich do rozwoju technologicznego.

1.10. Dotyczy to również pojazdów ciężarowych i autobusów w odniesieniu do systemu wykrywania niechronionych uczestników ruchu drogowego znajdujących się w pobliżu z przodu i po prawej stronie pojazdu oraz ostrzegania przed nimi; montaż takiego systemu jest przewidziany we wniosku dotyczącym rozporządzenia, o którym mowa, ale również powinien stać się obowiązkowy jak najszybciej.

2. Wstęp

2.1. W minionych dziesięcioleciach bezpieczeństwo ruchu drogowego uległo znacznej poprawie zwłaszcza dzięki zastosowaniu zaawansowanych systemów pokładowych, modernizacji infrastruktury drogowej, zaostrzeniu przepisów kodeksu drogowego, kampaniom zwiększającym świadomość kierowców oraz szybkości i kompetencji działania służb ratownictwa.

2.2. Niemniej pomimo starań Komisji, która za pośrednictwem różnych programów i zaleceń dąży do zharmonizowania zasad bezpieczeństwa w całej Unii Europejskiej, nadal istnieją znaczne różnice między poszczególnymi państwami członkowskimi.

2.3. Na przykład:

- sygnalizacja drogowa i minimalny wiek uprawniający do prowadzenia pojazdu nie są ujednolicone,
- korzystanie z telefonu komórkowego za kierownicą z użyciem zestawu głośnomówiącego jest dopuszczone w niektórych państwach,
- w zależności od państwa członkowskiego dopuszczalne stężenie alkoholu we krwi mieści się w zakresie od zerowej tolerancji do bardziej pobłażliwego podejścia,
- różne są ograniczenia prędkości,
- wymagania dotyczące wyposażenia bezpieczeństwa dla rowerzystów (kask) i kierowców samochodów (kamizelka odbłaskowa, trójkąt sygnalizacyjny, apteczka, gaśnica) nie są takie same.

2.4. W 2017 r. liczba osób zabitych na drogach Unii Europejskiej wyniosła 25 300, co oznacza spadek o 2 % w ujęciu rocznym⁽¹⁾, który jest jednak zdecydowanie niewystarczający do znacznego obniżenia całkowitej liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych⁽²⁾ w ramach „wizji zero” zakładającej, że Unia powinna do 2050 r. zmniejszyć liczbę śmiertelnych ofiar wypadków prawie do zera.

2.5. W ubiegłym roku około 135 000 osób zostało poważnie rannych⁽³⁾, w tym wielu pieszych, rowerzystów i motocyklistów, których Komisja uważa za niechronionych uczestników ruchu drogowego.

2.6. Według Komisji Europejskiej koszt społeczno-gospodarczy wypadków drogowych szacuje się na 120 mld EUR rocznie (opieka zdrowotna, niezdolność do pracy itp.).

⁽¹⁾ Komunikat prasowy Komisji z dnia 10 kwietnia 2018 r., IP/18/2761.

⁽²⁾ Komunikat prasowy Komisji z dnia 10 kwietnia 2018 r., IP/18/2761.

⁽³⁾ Komunikat prasowy Komisji z dnia 10 kwietnia 2018 r., IP/18/2761.

3. Wniosek Komisji

3.1. Omawiana inicjatywa jest częścią trzeciego pakietu na rzecz mobilności „Europa w ruchu”, którego celem jest bezpieczniejsza i bardziej dostępna mobilność w Europie, bardziej konkurencyjny przemysł europejski, większe bezpieczeństwo europejskich miejsc pracy i lepsze dostosowanie do konieczności przeciwdziałania zmianie klimatu, w szczególności przez zaostrzenie wymogów dotyczących systemów bezpieczeństwa pojazdów drogowych.

3.2. Ponieważ aktualne przepisy dotyczące unijnej procedury homologacji typu pojazdu w ramach ochrony pieszych i bezpieczeństwa technologii wodorowych w znacznym stopniu nie nadążają za rozwojem technologii, uchyla się rozporządzenia (WE) nr 78/2009 (ochrona pieszych), (WE) nr 79/2009 (pojazdy silnikowe napędzane wodorem) i (WE) nr 661/2009 (wymagania techniczne w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczące ich bezpieczeństwa ogólnego) i zastępuje się je równoważnymi regulaminami ONZ i zmianami do nich, za przyjęciem których Unia głosowała lub które Unia stosuje zgodnie z decyzją 97/836/WE.

3.3. Ogólnie rzecz biorąc, zachowano zakres rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów, lecz na poziomie obecnie obowiązujących systemów bezpieczeństwa pojazdów i związanych z nimi wyłączeń rozszerzono zakres zastosowania, aby obejmował on również wszystkie kategorie pojazdów oraz aby usunięte zostały obowiązujące zwolnienia dotyczące samochodów sportowo-użytkowych (*sport utility vehicle* – SUV) i samochodów dostawczych.

3.4. W projekcie rozporządzenia określono ogólne wymogi techniczne dotyczące homologacji typu pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych oraz przedstawiono wykaz obszarów bezpieczeństwa, w odniesieniu do których w prawodawstwie wtórnym opracowano (lub należy opracować) szczegółowe przepisy. W załączniku do projektu rozporządzenia będącego przedmiotem opinii wymieniono wszystkie regulaminy bezpieczeństwa drogowego ONZ stosowane obowiązkowo w UE.

3.5. Przedmiotowy wniosek przewiduje również uprawnienie Komisji do określania w aktach delegowanych szczegółowych przepisów i wymogów technicznych.

3.6. Rozszerzono zakres zastosowania wymogu dotyczącego wyposażenia samochodów osobowych w system monitorowania ciśnienia w oponach w celu objęcia nim wszystkich kategorii pojazdów.

3.7. Określono w odniesieniu do wszystkich pojazdów szereg obowiązkowych zaawansowanych systemów bezpieczeństwa, takich jak inteligentne dostosowanie prędkości, systemy monitorowania senności i uwagi kierowcy lub wykrywania rozproszenia uwagi, wykrywanie obiektów przy cofaniu, awaryjny sygnał stopu, ułatwienia w zakresie montażu alkomatów blokujących zapłon oraz system hamowania awaryjnego.

3.8. Samochody osobowe oraz dostawcze powinny być ponadto wyposażone w:

- rejestrator danych na temat zdarzeń (wypadków),
- system utrzymywania pojazdu na pasie ruchu, oraz
- przedni układ zabezpieczający tak zaprojektowany i zbudowany, aby zapewniać niechronionym uczestnikom ruchu drogowego większą strefę zabezpieczenia przed uderzeniem głową.

Samochody ciężarowe (kategorie N2 i N3) oraz autobusy (kategorie M2 i M3) powinny być wyposażone w:

- system wykrywania niechronionych uczestników ruchu drogowego znajdujących się w pobliżu z przodu i obok pojazdu oraz ostrzegania przed nimi, a także powinny być zaprojektowane i skonstruowane w taki sposób, aby zwiększyć widoczność niechronionych uczestników ruchu drogowego z fotela kierowcy,
- system ostrzegania przez niezamierzoną zmianą pasa ruchu.

Co więcej, autobusy powinny być projektowane i konstruowane w taki sposób, aby zapewnić dostępność dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym osób na wózkach inwalidzkich.

Pojazdy napędzane wodorem powinny spełniać wymogi przewidziane w załączniku V do przedmiotowego rozporządzenia.

W kwestii pojazdów zautomatyzowanych należy dalej rozwijać szczegółowe przepisy bezpieczeństwa i przepisy techniczne, które mają stanowić podstawę do wprowadzenia pojazdów zautomatyzowanych.

4. Uwagi ogólne

4.1. EKES przyjmuje z zadowoleniem wprowadzenie przez Komisję wymogu obowiązkowego stosowania szeregu zaawansowanych środków bezpieczeństwa jako standardowego wyposażenia pojazdów drogowych. Należy jednak przypomnieć, że – obok przeglądu minimalnych obowiązkowych norm dla nowych pojazdów sprzedawanych na rynku europejskim – należy w większym stopniu wspierać obywateli UE, a nawet wymagać od nich, aby przez odpowiednie zachowania brali na siebie podstawową odpowiedzialność za bezpieczeństwo własne i innych uczestników ruchu drogowego na terenie Unii Europejskiej.

4.2. Bez dodatkowych środków dotyczących zachowania uczestników ruchu, warunków pracy i umiejętności kierowców zawodowych i infrastruktury drogowej same nowe środki dotyczące pokładowych systemów bezpieczeństwa pojazdów, chociaż bardzo przydatne i niezbędne, mogą mieć ograniczony wpływ na zamierzone ograniczenie liczby poważnych wypadków drogowych. Utrzymująca się wysoka liczba wypadków drogowych, która z kolei prowadzi do licznych ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń, wymaga dodatkowo dynamicznej korekty polityki bezpieczeństwa drogowego, w której – oprócz zaostrzenia wymogów dotyczących systemów bezpieczeństwa pojazdów drogowych i środków zapobiegawczych – uwzględnione też zostaną środki zniechęcające skierowane do osób, które nie przestrzegają przepisów lub narażają życie swoje lub innych na niebezpieczeństwo.

4.3. EKES uważa, że mimo iż należy wspierać technologie interakcji między kierowcami i inteligentne systemy transportowe (ITS), nie można oczekiwać, że mobilność przyszłości, zwłaszcza inteligentne systemy transportowe i systemy całkowicie zautomatyzowanej jazdy, zdoła rozwiązać – w perspektywie średnio- i krótkoterminowej – obecne problemy.

4.4. Według Komisji zmienione ramy regulacyjne będą lepiej dostosowane do zwiększenia ochrony niechronionych uczestników ruchu drogowego. W art. 3 pkt 1 omawianego rozporządzenia zdefiniowano niechronionego uczestnika ruchu jako „użytkownika drogi korzystającego z dwukołowego pojazdu z napędem lub niezmotoryzowanego uczestnika ruchu drogowego, takiego jak rowerzysta lub pieszy”. EKES jest zdania, że definicja ta nie obejmuje wszystkich kategorii wysokiego ryzyka, między innymi osób szczególnie narażonych w związku z ich wiekiem (dzieci, osoby starsze) lub niepełnosprawnością.

4.5. Powszechnie wiadomo, że zagrożenia, jakim podlegają uczestnicy ruchu drogowego, wynikają głównie z zachowania kierowców (nadmierna prędkość, kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu lub środków odurzających, korzystanie z przenośnych urządzeń elektronicznych w trakcie prowadzenia pojazdu, chwile rozproszenia uwagi, stany fizyczny kierowców, zbyt długi czas prowadzenia pojazdu, nieprzestrzeganie czasu odpoczynku) i nieodpowiedniej infrastruktury (brak elementów drogi przeznaczonych wyłącznie dla pieszych, brak oświetlenia dostosowanego do warunków).

4.6. EKES aprobuje więc wprowadzenie przez Komisję – w celu zapobiegania tego rodzaju zagrożeniom – obowiązku montowania w nowych pojazdach:

- systemu adaptacyjnej regulacji i inteligentnego dostosowania prędkości, który, poza względami bezpieczeństwa, wspiera oszczędny styl jazdy, a tym samym ograniczenie emisji spalin,
- systemu monitorowania ciśnienia w oponach,
- zaawansowanych systemów monitorowania senności kierowcy i wykrywania rozproszenia uwagi.

4.7. Niemniej Komitet zastanawia się, dlaczego we wniosku dotyczącym rozporządzenia nie wprowadzono wymogu montażu alkomatów blokujących zapłon i ograniczono się do ułatwień w zakresie montażu takich urządzeń. Według badań przeprowadzonych przez „Verband der TÜV e.V.”⁽⁴⁾, 11 % wypadków w 2016 r. spowodowanych było przez kierowców w stanie nietrzeźwości. Biorąc pod uwagę fakt, że liczbę przypadków prowadzenia pojazdów w stanie nietrzeźwości określa stosunek 1 do 600, liczba wypadków wynikających z jazdy pod wpływem alkoholu szacowana jest na ponad 25 %. EKES uważa, że montaż alkomatu nie powinien ograniczać się wyłącznie do recydywistów, którym zatrzymano prawo jazdy wyrokiem sądu za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających, lecz powinien stanowić ogólny obowiązek.

4.8. EKES zaleca wprowadzenie rejestratora zdarzeń (wypadków) także dla samochodów ciężarowych i autobusów, ponieważ nawet jeśli tachografy dostarczają część danych dotyczących jazdy, nie zapisują one kluczowych danych opisujących okoliczności w trakcie i po wypadku.

4.9. Z przeprowadzonego przez Komisję badania wpływu załączonego do omawianego wniosku dotyczącego rozporządzenia wynika, że w okresie 16 lat wprowadzenie nowych systemów bezpieczeństwa powinno przyczynić się do zmniejszenia o 24 794 liczby ofiar śmiertelnych oraz do zmniejszenia o 140 740 liczby osób, które odniosły poważne obrażenia. EKES zastanawia się, czy takie szacunki liczbowe z dokładnością do jedności nie zostaną uznane za mało wiarygodne i czy nie podważą wartości dodanej całej oceny skutków.

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

4.10. Ponadto EKES zwraca uwagę na fakt, że producenci dobrowolnie konstruują pojazdy odpowiadające bardziej rygorystycznym normom niż jest to wymagane w przepisach europejskich. Niestety ulepszenia te dotyczą często modeli z wyższego segmentu sprzedawanych na głównych rynkach państw członkowskich, ze szkodą dla tańszych modeli, pozbawionych zaawansowanych i nieobowiązkowych systemów bezpieczeństwa. Wynika z tego, że nie wszyscy obywatele Unii Europejskiej mają dostęp do pojazdów charakteryzujących się równoważnym poziomem bezpieczeństwa. W celu zmiany takiego stanu rzeczy EKES zaleca Komisji, aby nakazała jak najszybsze dostosowanie norm europejskich do rozwoju technologicznego.

Dotyczy to również pojazdów ciężarowych i autobusów w odniesieniu do systemu wykrywania uczestników ruchu drogowego znajdujących się w pobliżu z przodu i obok pojazdu oraz ostrzegania przed nimi (martwe pole); jak najszybciej należy wprowadzić obowiązek montażu tego systemu.

Bruksela, dnia 19 września 2018 r.

Luca JAHIER
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
