

ET

ET

ET



EUROOPA KOMISJON

Brüssel 20.7.2010
KOM(2010) 389 lõplik

**KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA
MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE**

**Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks
2011–2020**

{SEK(2010) 903}

KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE

Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020

SISSEJUHATUS

Liiklusohutus on ühiskonna jaoks üks olulisemaid probleeme. 2009. aastal sai Euroopa Liidu teedel surma üle 35 000 inimese, mis on keskmise linna elanikkond, ja vigastada lausa 1 500 000 inimest. See tähendab ühiskonnale tohutuid kulusid, mis ulatusid 2009. aastal ligikaudu 130 miljardi euron¹.

Komisjoni teatistes „Euroopa 2020. aastal – aruka, jätkusuutliku ja kaasava majanduskasvu strateegia”² on rõhutatud sotsiaalse ühtekuuluvuse, keskkonnahoidlikuma majanduse, samuti hariduse ja innovatsiooni olulisust Euroopa jaoks. Need aspektid peaksid kajastuma ka Euroopa transpordipoliitikas, et tagada elanikkonnale säästvad liiklemisvõimalused, vähendada oluliselt transpordi süsinikdioksiidiheidet ning kasutada täiel määral ära saavutused tehnoloogia vallas. Koostamisel olevas 2010–2020 transpordipoliitikat käsitlevas valges raamatus pööratakse liiklusohutusele rohkelt tähelepanu, sest liiklejate vigastuste arvu vähendamine aitab transpordisüsteemi üldist toimimist parandada ning rahuldada elanike ja ettevõtjate vajadusi ja ootusi.

Niisiis peab lähtealus olema terviklik ja kõikehõlmav ning võtma arvesse koostoimet muude poliitiliste sihtidega. Kohaliku, riikliku, Euroopa ja rahvusvahelise tasandi liiklusohutuspoliitika peab sobima muude valdkondade asjakohaste eesmärkidega ja vastupidi.

Kavandatud poliitikasuuniste puhul on arvestatud kolmanda liiklusohutuse tegevuskava 2001–2010 tulemustega ning osutatud, et vaatamata liiklusohutuse valdkonnas toimunud märgatavale edenemisele tuleb ka edaspidi teha üha suuremaid jõupingutusi.

Aastani 2020 ette nähtud poliitikasuunistes on esitatud üldine juhtimisraamistik ja kaugeleulatuvad eesmärgid, millest tuleks lähtuda riiklike ja kohalike strateegiate koostamisel. Vastavalt subsidiaarsuse põhimõttele tuleb kirjeldatud meetmed rakendada kõige asjakohasemal tasandil ja kõige asjakohasemate vahenditega.

Komisjoni arvamuse kohaselt tuleks suuniste raames tegeleda esmajoones järgmise kolme meetmega:

- liikmesriikide olulisematest kogemustest ja tavadest lähtuva hästistruktureeritud ja sidusa koostöövormi kujundamine, mis looks tingimused liiklusohutuse poliitikasuuniste 2011–2020 tulemuslikuks rakendamiseks;

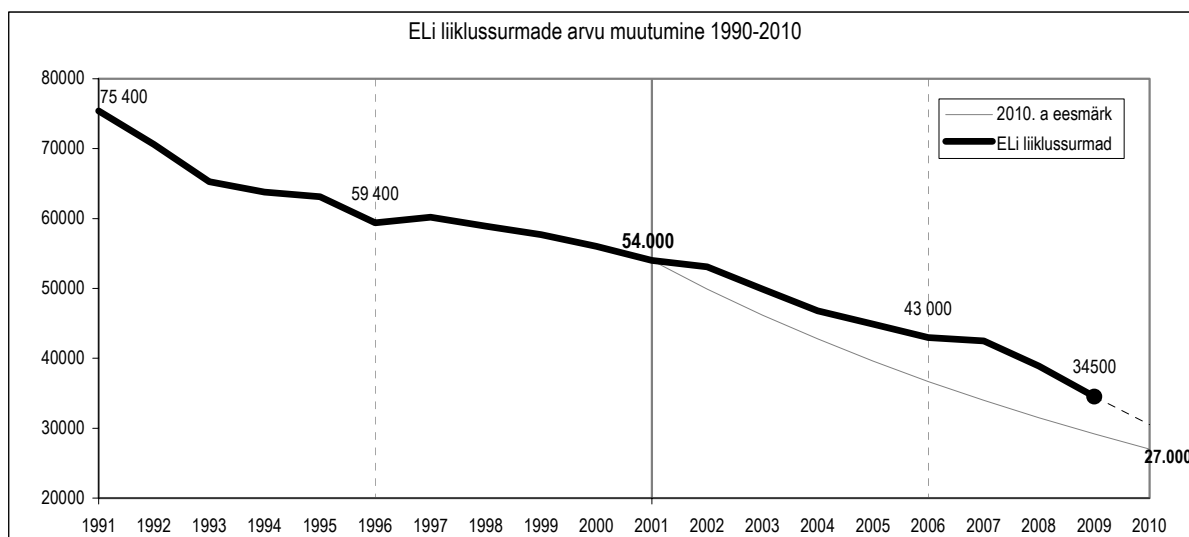
¹ HEATCO uuringu käigus arvatud statistilise eluea väärtusest lähtudes (Euroopa Ühenduse teadusuuringute, tehnoloogiaarenduse ja tutvustamistegevuse kuues raamprogramm).

² KOM(2010) 2020.

- liiklusõnnetustes saadud vigastusi ja esmaabi käsitleva strateegia koostamine, et lahendada üha pakilisem ja kasvav vajadus vähendada vigastatute arvu;
- turvalisuse suurendamine vähemkaitstud liiklejate, eelkõige mootorratturite jaoks, kelle puhul liiklusõnnetuste statistikast ilmnev suundumus on äärmiselt murettekitav.

2. EUROOPA LIIDU KOLMANDA LIIKLUSOHUTUSE TEGEVUSKAVA JÄRELHINDAMINE

2. juunil 2003 võttis komisjon vastu Euroopa Liidu liiklusohutuse kolmanda tegevuskava, mis sisaldas auahnet eesmärki vähendada aastaks 2010 liikluses hukkunute arvu poole võrra, samuti 62 ettepanekut konkreetsete meetmete võtmiseks sõidukite, infrastruktuuri ja liiklejate turvalisuse suurendamiseks. Tegevuskava mõju, selle rakendamise määra ja tulemuslikkuse analüüsimiseks viidi läbi järelhindamine (dokumendi võib leida veebisaidilt. <http://ec.europa.eu/roadsafety>). Kuigi seatud eesmärki 2010. aasta lõpuks tõenäoliselt täita ei suudeta, on tegevuskava olnud liikmesriikides liiklusohutuse parandamiseks tehtud jõupingutuste tugev katalüsaator.



3. PÕHIMÕTTED JA KAVANDATUD TULEMUS

3.1. Põhimõtted

Kõrged nõudmised liiklusohutusele kogu Euroopas

Liiklusohutuspoliitika keskmes peavad olema inimesed: see peaks neid julgustama võtma põhivastutust nii iseenda kui ka teiste turvalisuse ees. ELi liiklusohutuspoliitika eesmärk on liiklusohutuse suurendamine ning kõigile Euroopa kodanikele ohutute ja keskkonnahoidlike liiklemisvõimaluste tagamine. See peaks aitama liiklejatele võrdseid tingimusi luua, suunates jõupingutused vähemkaitstud liiklejate turvalisuse suurendamisele.

Ühtne lähenemisviis liiklusohutusele

Tulevane liiklusohutuspoliitika peaks kajastuma ELi muudes poliitikavaldkondades ning arvestama neis seatud eesmärkidega. Liiklusohutus on tihedalt seotud muu hulgas energia-,

keskkonna-, tööhõive-, haridus-, noorsoo-, rahvatervise-, teadustöö-, innovatsiooni- ja tehnoloogia-, õigus-, kindlustus-,³ kaubandus- ja välispoliitikaga.

Subsidiaarsus, proportsionaalsus ja jagatud vastutus

Väga oluline küsimus on vastutuse jagunemine eri juhtimistasandite vahel. Vastavalt subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõttele, mida liiklusohutuse puhul kajastab jagatud vastutuse põhimõte, on nii Euroopa, liikmesriikide, piirkondlike ja kohalike asutuste kui ka kodanikuühiskonna tasandil vaja vastutuselast tulenevat kohustumist ja konkreetseid meetmeid. Euroopa Liiklusohutuse Harta on hea näide kohustustest, mida eri pooled enesele võtnud on.

3.2. Kavandatud tulemus

Pidades silmas eesmärki kujundada Euroopast ühtne liiklusohutusala, teeb komisjon ettepaneku seada alates 2010. aastast⁴ sihiks **vähendada Euroopa Liidu liiklussurmade arvu 2020. aastaks poole võrra**. Arvestades liiklusohutuse olukorra olulist paranemist paljudes liikmesriikides viimase kümnendi jooksul, tähendab sellise eesmärgi seadmine, et lattu on võrreldes praeguse tegevuskava saavutamatuks jäänud sihtidega veelgi kõrgemale asetatud. See annab tunnistust Euroopa pühendunud suhtumisest liiklusohutuse küsimustesse.

Liikmesriikidelt oodatakse ühiste eesmärkide saavutamisse panust riiklike liiklusohutusstrateegiate näol, võttes arvesse nende eriomaseid lähtekohti, vajadusi ja tingimusi. Liikmesriigid peaksid oma jõupingutustes keskenduma kõige rohkem edendamist vajavatele valdkondadele, kasutades võrdlusnäitajana nendes saavutatud parimaid tulemusi. Sellega seoses tuleks kehtestada konkreetset riiklikud eesmärgid – näiteks mitte ületada teatavat kindlat maksimumarvu liiklussurmasid miljoni elaniku kohta. Selline lähenemisviis vähendaks erinevusi liikmesriikide vahel ja ühtlustaks ELi piires liiklusohutuse taset.

Komisjon peab huvitavaks mõtteks avaliku arutelu⁵ käigus tehtud ettepanekut kehtestada sihteesmärk liiklusõnnetuste põhjustatud raskete vigastuste arvu vähendamiseks. Praegu ei ole sellise sihteesmärgi üleeuroopaline kehtestamine võimalik, sest puudub raskete ja väiksemate vigastuste ühtne määratlus. Kui see probleem õnnestub ületada, teeb komisjon ettepaneku lisada vigastuste vähendamise eesmärk aastani 2020 ettenähtud liiklusohutuse poliitikasuunistesse.

4. STRATEEGILISED EESMÄRGID

Kõige esimene lüli liiklusohutuse ahelas on liikleja. Vaatamata mis tahes tehnilistele abinõudele sõltub liiklusohutuspoliitika tulemuslikkus lõppkokkuvõttes ikkagi just neist. Seetõttu on äärmiselt oluline **liiklejate väljaõpe, koolitamine ja liiklusjärelvalve**. Kuid kogu liiklusohutuse süsteemi puhul tuleb arvestada ka inimliku eksimuse ja sobimatu

³ Kindlustussektoril on võimalik liiklusohutuse parandamisele kaasa aidata koolituste ja kindlustuspoliitika kaudu. Näiteks nn *Pay-As-You-Drive* põhimõte, mille puhul kindlustusmaksemäär sõltub läbitud kilomeetritest, võib anda olulist kokkuvõtet liiklusõnnetustega seotud kuludes ja ühtlasi vähendada autodest pärineva CO₂ heidet.

⁴ Et 2010. aasta näitajad ei ole veel teada, põhineb viide 2009. aasta prognoosidel.

⁵ Järgmiste liiklusohutuse poliitikasuuniste ettevalmistamiseks toimus 2009. aasta juulist detsembrini avalik arutelu. See hõlmas mitmeid temaatilisi seminare, internetiarutelu ja konverentsi sidusrühmade osalusel. Interneti teel või kirjalikult saadi ligikaudu 550 arvamust ja ettepanekut.

käitumise võimalusega ning seda võimaluste piires ära hoida – 100 %-liselt ei õnnestu ühtegi riski vältida. Kõik komponendid, eelkõige **sõidukid** ja **infrastruktuur**, peavad seega olema nõ halastavad, et vältida ja piirata eksimuste tagajärgi liiklejate ja eriti kõige vähemkaitstud liiklejate jaoks.

Järgmiseks kümnendiks on seatud seitse eesmärki. Iga eesmärgiga seoses kavandatakse nii ELi kui ka liikmesriikide meetmeid. Komisjon tagab kolmanda liiklusohutuse tegevuskava põhimõtete järjepidevuse, eriti järelhindamise põhjal jätkamist vajavate meetmete puhul.

1. eesmärk: Tõhustada sõiduõpetust ja täiendkoolitust

Kolmanda liiklusohutuse tegevuskava alusel võeti vastu olulisi õigusakte kutseliste juhtide juhilubade ja koolituse vallas. Nende uute meetmete mõju ilmneb alles aastate pärast. Kuid nii eksperdid kui ka avalik arvamus rõhutasid vajadust juhilubade saamise ja sõidukoolituse süsteemi veelgi täiustada, pöörates eriti tähelepanu esmalubade omanikele.

Sõiduõpetuse osas on praegune lähenemisviis tõepoolest liiga killustatud ja spetsiifiline. Komisjon teeb ettepaneku lähtuda laiemalt pinnalt ning käsitada lubade saamisele eelnevat õpet ja täiendkoolitusi ühtse elukestva õppe üldise protsessina. Interaktiivsed meetodid ja suurem iseseisvus peaksid olema teretulnud, arvestades samas vajadusega hoida juhiloa saamisega seotud kulud kontrolli all.

• Eksamieelne õpe

Eksamieelne õppesõit peab toimuma maksimaalselt ohututes tingimustes. Komisjon kaalub mitut võimalust, eelkõige saatjaga sõitmise muutmist lubade saamise eeltingimuseks. Uuritakse võimalust kehtestada õpetamises osalevate isikute, nagu saatjate ja sõiduõpetajate suhtes ühtlustatud miinimumnõuded.

• Juhiloa eksam

Juhiloa saamise eksamid ei tohiks piirduda liiklusreeglite tundmise või manööverdamisoskuse kontrollimisega. Komisjon otsib võimalusi, kuidas kaasata eksamitingimustesse laiemate juhtimisoskuste ja -teadmiste või koguni liiklusohutusega seotud väärtuste ja käitumise (ohtude teadvustamine) ning kaalutleva ja energiatõhusa sõidukijuhtimise põhimõtete hindamine (keskkonnahoidliku sõidustiili põhielementide viimine teooria- ja sõidueksami kavva).

• Juhiloa saamise järgne täiendkoolitus

Kaaluda tasub mitte-kutseliste juhtide jätkukoolituse võimalust, eriti arvestades Euroopa vananevat elanikkonda, kelle turvalise juhtimisvõime säilimine muutub üha olulisemaks. Selle valdkonna meetmete puhul tuleb arvestada puudega inimeste ja eakate õigust liigelda ning alternatiivsete lahenduste leidmise vajadust.

Meede:

Komisjon hakkab (vajaduse korral koos liikmesriikidega) ette valmistama sõiduõppe ja liiklusohutuse koolituse ja väljaõppe ühtset strateegiat, milles on olulisel kohal saatjaga sõitmine ning sõiduõpetajatele esitatavad ühised miinimumnõuded.

2. eesmärk: Tugevdada liikluseeskirjade täitmise järelevalvet

Kolmanda liiklusohutuse tegevuskava järelhindamise kohaselt on järelevalve liikluses hukkunute ja vigastatute arvu olulisel vähendamisel endiselt määrava tähtsusega, eriti kui järelevalve on tõhus ja teavitamine laialdane. Ka avalikud arutelud kinnitasid, et järelevalvele peaks uutes liiklusohutuse poliitikasuunistes ohtralt tähelepanu osutama. Eelmise kava rakendamise käigus Euroopa järelevalvestrateegia kõiki võimalusi paraku ei kasutatud ning komisjoni piiriülest järelevalvet käsitleva ettepanekuga seoses suurt edasiminekut ei toimunud.

Nimetatud strateegia peaks tuginema järgmistele alustaladele:

- **Liiklusohutuse alase teabe vahetamine riikide vahel**

2008. aastal liiklusohutuse järelevalvet hõlbustava direktiivi ettevalmistamiseks alanud töö peaks jätkuma. Lihtsustades teabe vahetamist liikluseeskirjade rikkujate kohta, tähendab kavandatud tekst⁶ olulist sammu rikkujate samaväärse kohtlemise suunas.

- **Teavituskampaaniad**

Suurem koordineeritus ja parimate tavade levitamine aitavad muuta järelevalve ja kontrollimise tunduvalt tõhusamaks. Mõnes liikmesriigis ja liikmesriikide vahel juba korraldatud konkreetse sihitusega kontrollikampaaniad peaksid olema järgmistele omalaadsetele eeskujuks ning leidma üleüldist kasutamist. Kogemused on näidanud ka, et kõige paremaid tulemusi saavutatakse kontrollipoliitika ja liiklejate teavitamise ühitamise teel. Seega toetab komisjon ka edaspidi ning eriti noorte hulgas infolevi ja teadlikkuse tõstmist.

- **Järelevalvet toetav sõidukitehnoloogia**

Tehnoloogilised uuendused, nt sõidukitele paigaldatud süsteemid, mis annavad reaalajas teavet kiiruspiirangute kohta, võivad kaasa aidata kiiruse ohjamise tõhustamisele. Väikesed tarbesõidukid muutuvad teedel üha arvukamaks ning kasvab ka nende liiklusõnnetustesse sattumise oht, mistõttu tuleks komisjoni dokumentidest⁷ lähtuvalt uurida sellistele sõidukitele kiirusepiirajate paigaldamise võimalust ning pidada samas silmas ka sellest tulenevat keskkonna- ja kliimakasu. Joobeseisundis juhtimise puhul peaksid karistusele lisanduma ennetavad meetmed. Niisiis püüab komisjon selgitada, mil määral on asjakohane muuta alkoholiku kasutamine sõidukites kohustuslikuks, nt kutseliste juhtide jaoks teatud olukordades (koolibussid).

⁶ Võttes arvesse isikuandmete kaitset käsitlevaid asjakohaseid ELi õigusakte.
⁷ KOM(2009) 593 (lõplik).

- **Riiklikud järelevalveeesmärgid**

Liiklusohutuspoliitika tulemuslikkus sõltub suurel määral sellest, kui rangelt ohutusnõuete järgimist kontrollitakse. Komisjon soovib seada riiklikud kontrollieesmärgid, mis kajastuksid riiklikes järelevalvekavades⁸.

Meetmed:

- *Komisjon teeb liiklusohutusteabe piiriülese vahetamise ettevalmistamiseks koostööd Euroopa Parlamendi ja nõukoguga.*
- *Komisjon asub välja töötama ühist liiklusohutuse järelevalvestrateegiat, mis hõlmab:*
 1. *võimalust paigaldada väikestele tarbesõidukitele kiirusepiirajad ja alkolukkude kohustuslikuks muutmist teatavatel erijuhtudel;*
 2. *riiklike rakenduskavade koostamist.*

3. eesmärk: Ehitada turvalisemaid teid

Kõige rohkem registreeritakse surmaga lõppevaid õnnetusi maa- ja linnateedel (2008. aastal vastavalt 56 % ja 44 %; samas kiirteedel toimus sellistest õnnetustest 6 %). Niisiis tuleks leida võimalused kohaldada subsidiaarsuse põhimõttest lähtuvalt infrastruktuuri turvalise haldamise põhimõtteid ka liikmesriikide kõrvalteedevõrkude suhtes.

Komisjon kannab hoolt, et teede infrastruktuuriga seotud liikmesriikide taotlustes saada ELi vahenditest toetust oleks arvestatud ohutusnõuetega. Uuritakse ka nimetatud põhimõtte laiendamist välisabi suhtes.

Meetmed:

Komisjon

1. *tagab, et Euroopa raha hakatakse eraldama üksnes teede ja tunnelite ohutust reguleerivatele direktiividele vastava infrastruktuuri tarbeks;*
2. *aitab kaasa infrastruktuuri turvalise haldamise asjakohaste põhimõtete rakendamisele ka liikmesriikide kõrvalteedevõrkude suhtes, eelkõige parimate tavade levitamise teel.*

4. eesmärk: Parandada sõidukite turvalisust
--

Kolmanda liiklusohutuse tegevuskava rakendamise jooksul on sõidukite turvalisus tunduvalt paranenud. Autode turvalisus on osaliselt tänu passiivsete turvaseadmete, nagu turvavööde ja -patjade laialdasele kasutamisele ning elektrooniliste turvasüsteemide kasutuselevõtmisele kasvanud, mida ei saa aga öelda muude sõidukite ja eriti mootorrataste kohta. Lisaks tuleb

⁸ Komisjoni soovitus 2004/345/EÜ liiklusohutust käsitlevate õigusaktide täitmise tagamise kohta (ELT L 111, 17.4.2004).

lähiaastatel tegeleda uute turvalisusprobleemidega, mis tulenevad üha suurenevast alternatiivse jõuallikaga sõidukite arvust.

- **Tänapäevased sõidukid**

Viimastel aastatel on juba kehtestatud või on veel ettevalmistamisel hulgaliselt sõidukite turvalisuse tehnilisi standardeid ja nõudeid⁹. Nende mõju ilmneb täiel määral alles järgmise kümne aasta jooksul.

Pärast turuleviimist peavad sõidukid kogu oma kasutusea jooksul vastama turvalisusnõuetele. Komisjon hindab ja soovib vastavalt mõjuhindangu tulemustele meetmeid sõidukite tehnoloogilisele¹⁰ ja tehnokontrolli¹¹ käsitlevate ELi õigusaktide ühtlustamiseks ja järkjärguliseks karmistamiseks. Lõppeesmärk peaks olema sõidukite tehniliste ülevaatuste vastastikune tunnustamine liikmesriikide vahel.

Praegu on sõidukite andmete (tüübikinnitus, registreerimine, ülevaatuste tulemused jne) kogumise ja esitamise vorm liikmesriigiti erinev. Kõnealuse teabe vahetamise hõlbustamiseks uurib komisjon elektroonilise platvormi loomise võimalust.

- **Homsed sõidukid**

Komisjoni teatistes keskkonnahoidlikke ja energiatõhusaid sõidukeid käsitleva Euroopa strateegia¹² kohta on öeldud, et alternatiivse jõuallikaga sõidukite väljatöötamine ja kasutuselevõtmine on maanteetranspordi keskkonnamõju vähendamisel üks järgmise kümnendi põhiülesandeid. Kuid mõnede selliste sõidukite omadused eristavad neid kardinaalselt traditsioonilistest sõidukitest ning võivad sellega mõjutada turvalisust. Selleks et selgelt määratleda kõigi asjaomaste tegurite (infrastruktuur ja vähemkaitstud liiklejad) mõju ja leida lahendused (uurimistöö, standardimine jne), on väga oluline töötada välja terviklik ja kooskõlastatud lähenemisviis.

Olulist panust liiklusohutusse loodetakse ka nn koostöösüsteemide kasutuselevõtust. Need võimaldavad sõidukitel vahetada teavet ning suhelda infrastruktuuri ja teiste sõidukitega, teavitades juhte, vähendades õnnetusohu ja muutes liiklusvood üldiselt sujuvamaks.

Meetmed:

Komisjon

1. **teeb ettepanekuid, et toetada mootorrataste, elektrisõidukite ja muude selliste sõidukite aktiivse ja passiivse turvalisuse arendamist;**
2. **teeb ettepanekuid sõidukite tehnoloogilisele ja tehnokontrolli edasiseks ühtlustamiseks ja karmistamiseks;**
3. **hindab põhjalikumalt nn koostöösüsteemide mõju ja kasu, et selgitada välja kõige tõhusamad rakendused ning soovitada asjakohaseid meetmeid nende kasutuselevõtuks.**

⁹ Näiteks mootorrataste turvalisuse küsimusi käsitletakse kavandatud määruses kahe-, kolme- ja väikeste neljarattaliste sõidukite tüübikinnituse kohta.

¹⁰ ELT L 141, 6.6.2009, lk 12.

¹¹ EÜT L 203, 10.8.2000, lk 1.

¹² KOM(2010) 186.

5. eesmärk: Edendada liiklusohutuse suurendamiseks kaasaegse tehnoloogia kasutamist

Kolmanda liiklusohutuse tegevuskava rakendusajal uuriti mitmetes teadustöodes arukaid transpordisüsteeme. Arukatel transpordisüsteemidel võib olla liiklusohutuse suurendamisel oluline osa (nt süsteemid, mis on võimelised tuvastama õnnetusi ja suunama liiklust ning andma liiklejatele teavet reaalajas).

Arukate transpordisüsteemide tegevuskava¹³ rakendamise ja vastava direktiivi¹⁴ ettevalmistamise käigus teeb komisjon ettepanekud tehniliste nõuete kohta, mis on vaja kehtestada andmete ja teabe vahetamiseks sõidukite vahel (V2V), sõidukite ja infrastruktuurirajatise vahel (V2I) ning mitme rajatise vahel (I2I). Kaaluda tuleks ka võimalust laiendada kõrgtasemel juhiabisüsteemide (sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatus, kokkupõrke hoiatus, jalakäijatuvarustus) kasutamist, kohandades need kommertsveokite ja/või erasõidukite tarbeks. Selliste ohutust suurendavate rakenduste kogu potentsiaali realiseerimiseks tuleb need kiiresti kasutusele võtta ja neid laialdaselt turustama hakata.

Järgmise seitsme aasta jooksul peaks arukad transpordisüsteemid aitama otsustavalt suurendada päästeoperatsioonide tõhusust ja kiirust ning eelkõige kehtestada sõidukite üle-euroopalist automaatset hädaabikõne süsteemi (eCall)¹⁵. Pidades silmas päästeoperatsioonide tõhustamist mootorrataste, raskeveokite ja busside puhul, tuleks uurida eCall-süsteemi laiendamise mõju ja võimalikku haaret.

Vaatamata arukate transpordisüsteemide positiivsele panusele liiklusohutusse, tekitab nende arendamine (eriti sõidukitesse paigutatavate mobiilsete seadmete puhul) siiski turvalisuse seisukohast mitmeid küsitavusi (tähelepanu hajutamine, mõju sõiduõppele jne), mis annab edasist mõtteainet.

Meetmed:

Arukate transpordisüsteemide tegevuskava rakendamise ja arukaid transpordisüsteeme käsitleva direktiivi eelnõu kontekstis teeb komisjon liikmesriikidega koostööd, et

- 1. hinnata kõrgtasemel juhiabisüsteemide kommertsveokitele ja eraautodele kohandamise mõistlikkust/teostatavust;***
- 2. kiirendada eCall-süsteemi kasutuselevõttu ja uurida selle kasutamise laiendamisvõimalusi.***

6. eesmärk: Tõhustada hädaabiteenust

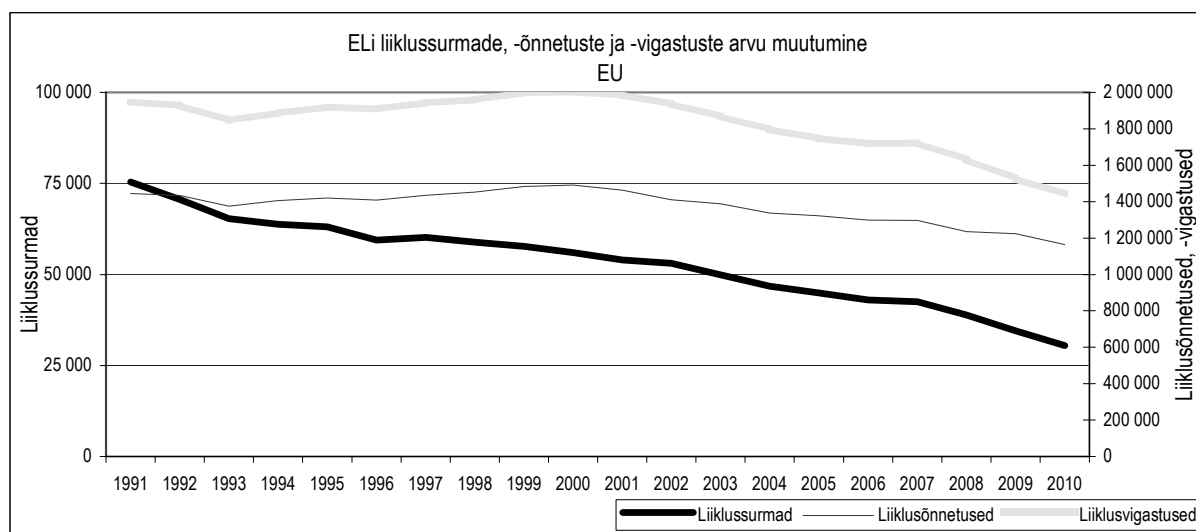
Kuigi aastatel 2001–2010 liiklussurmade arv vähenes, on vigastatute arv siiski liiga suur, nagu nähtub tabelist allpool. Nagu sidusrühmade esindajad avalike arutelude käigus korduvalt toonitasid, peaks järgmisel kümnendil Euroopa üks esmatähtsaid ülesandeid olema liiklusvigastuste vähendamine. Ka rahvusvahelises mastaabis on liikluses saadud vigastused

¹³ KOM(2008) 886.

¹⁴ KOM(2008) 887.

¹⁵ KOM(2009) 434.

tervishoiu jaoks oluline probleem, mida on esile toonud eelkõige Maailma Tervishoiuorganisatsioon¹⁶ ja rõhutatud ÜRO liiklusohutusmeetmete kampaania (*UN Decade for Action on road safety*) raames.



Liiklusõnnetustest põhjustatud raskete vigastuste arvu vähendamine nõuab meetmete võtmist erinevates valdkondades, nagu näiteks sõidukite ja infrastruktuuri turvalisus, arukad transpordisüsteemid, hädaabi kättesaadavus, päästemeeskondade kiirus ja koordineeritus, esmaabi ja rehabilitatsiooni tõhusus jne.

Niisiis valmistab komisjon vastava töörühma abiga ette liiklusvigastusi ja esmaabi käsitleva tegevusstrateegia põhialused, kaasates kõik asjaosalised, rahvusvaheliste ja valitsusväliste organisatsioonide esindajad ja riikide eksperdid.

Kõigepealt püütakse jõuda ühisele arusaamale õnnetusjuhtumitega seotud mõistete ja määratluste osas ning leida tegutsemisviisid ennetus- ja päästetöö tõhustamiseks, võttes arvesse nende sotsiaalset ja majanduslikku mõju. Seejärel on võimalik keskenduda konkreetsetele meetmele, nagu teavitamine parimatest tavadest, sekkumisjuhiste väljatöötamine, raskete ja väiksemate vigastuste ühine määratlemine, liikmesriikide ühiste päästerühmade loomise edendamine jne.

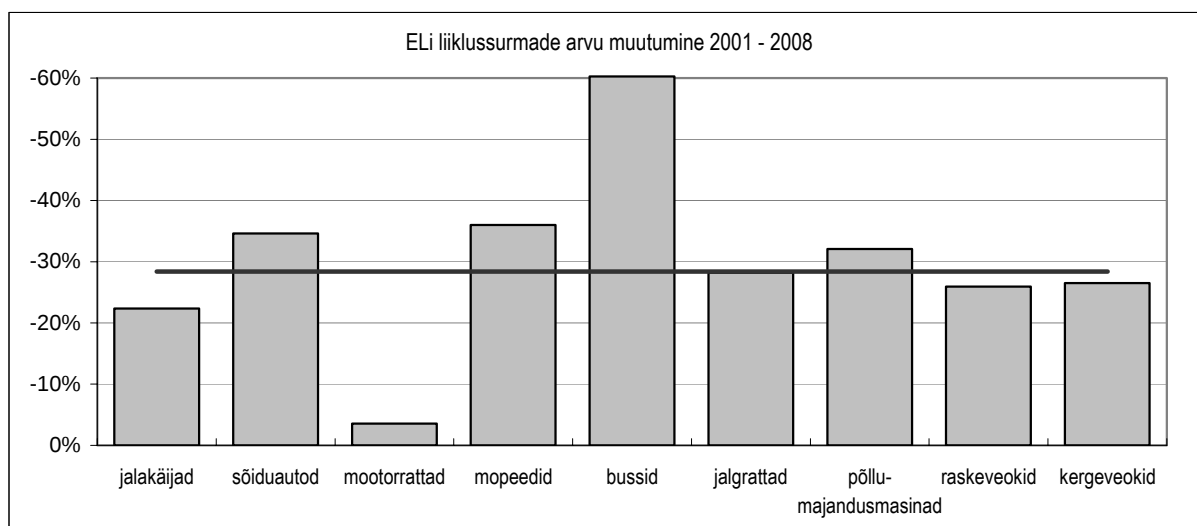
Meede:

Koostöös liikmesriikide ja teiste liiklusohutusega tegelevate pooltega esitab komisjon üldise liiklusvigastusi ja esmaabi käsitleva tegevusstrateegia ettepaneku.

7. eesmärk: Pöörata rohkem tähelepanu vähemkaitstud liiklejatele

Vähemkaitstud liiklejate (mootorratta- ja mopeedijuhid, jalgratturid, jalakäijad) liiklussurmade ja raskete vigastuste arv on väga suur ja see kasvab mõnedes Euroopa riikides veelgi. 2008. aastal toimus 45 % surmaga lõppenud liiklusõnnetustest just selliste liiklejatega ning statistikast ilmneb (vt graafik allpool), et siiani pole neile piisavalt tähelepanu pööratud.

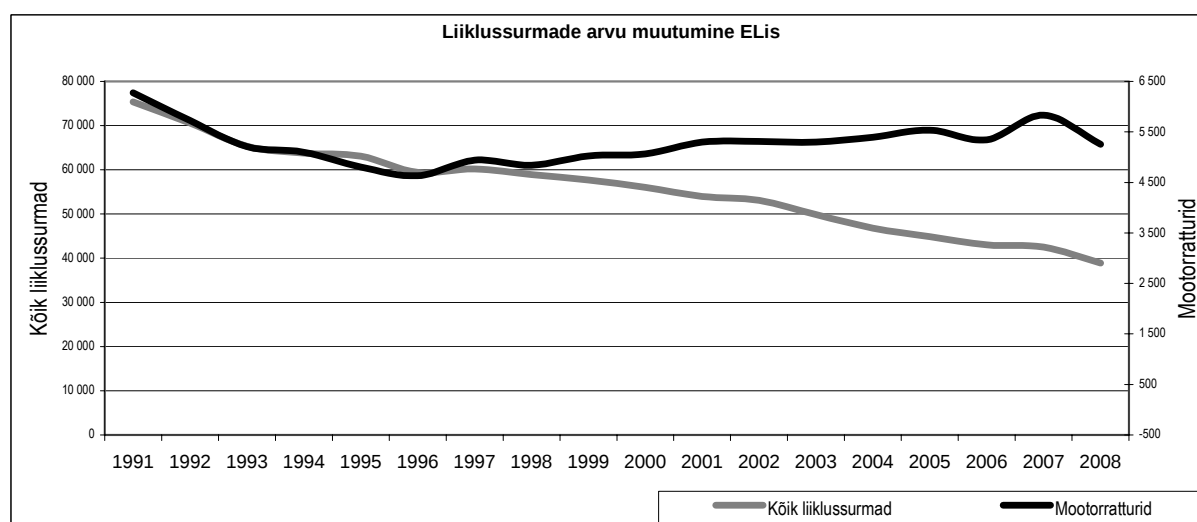
¹⁶ World Report on Road Traffic Injury Prevention (Aruanne liiklusvigastuste vältimise kohta maailmas), WHO, 2004.



On ka liiklejaid, kes jäävad alati ja sõltumata rollist (jalakäija, sõidukijuht, reisija) liikluses nõrgemaks pooleks (eakad, väikesed lapsed, puudega inimesed). Nende jaoks on eriti palju ohte linnapiirkondades¹⁷.

• Mootoriga kahe rattalised sõidukid

Selle üha kasvava liiklejate rühma puhul on kõige raskem surmade ja vigastuste arvu märgatavalt vähendada. Graafikul on näha, et mootorratturite liiklussurmade vähenemine on teiste liiklejatega võrreldes väiksem¹⁸.



Mootorratturitega seotud probleemide lahendamiseks tuleks võtta terve rida meetmeid, mis keskenduksid järgmisele:

1. mootoriga kahe rattaliste sõidukite tõhusam teadvustamine teiste liiklejate seas;

¹⁷ 2008. aastal langes üle 65aastaste inimeste arvele 28 % linnapiirkondade liiklussurmades.

¹⁸ Näiteks ajavahemikul 2001–2008 vähenes mootoriga kahe rattaliste sõidukite puhul surmajuhtumite arv vaid 4 %; sõiduautojuhtide ja -reisijate puhul oli see näitaja aga 35 %.

2. uurimistöö ja tehnikaareng, mis aitaks suurendada mootoriga kahe rattaliste sõidukite turvalisust ja leevendada õnnetuste tagajärgi, näiteks individuaalsete kaitsevahendite, turvapatjade ja aruka transpordisüsteemi asjakohaste rakenduste vallas (nt eCall), samuti tuleks tähelepanu pöörata kaasaegsete pidurdussüsteemide järkjärgulisele paigaldamisele ning lubamatu ümberehitamise vältimise meetmetele jne. Komisjon teeb ettepaneku laiendada tehnoloogiat kasitlevate ELi õigusaktide kohaldamist mootoriga kahe rattaliste sõidukite suhtes. Jätkuma peaks ka töö teede infrastruktuuri paremaks kohandamiseks mootoriga kahe rattaliste sõidukite jaoks (nt ohutumad kaitsepiirded);
3. liikmesriikide suurem tähelepanu kiiruse ületamise, joobes juhtimise, kaitsekiivri kasutamise, lubamatute ümberehituste ja juhilubadeta sõitmisega seotud nõuete kontrollimisele.

- **Jalakäijad ja jalgratturid**

2008. aastal toimus 27 % surmaga lõppenud liiklusõnnetustest jalgratturite ja jalakäijatega (47 % linnapiirkondades). Sageli sunnib just reaalne või arvatav ohtlikkus jalgratta kasutamisest loobuma. Nii riiklikul kui ka kohalikul tasandil õhutatakse inimesi üha enam jalgsi käima ja jalgrattaga sõitma, mis nõuab liiklusohutusele palju suurema tähelepanu pööramist.

Alates 2003. aastast on ELis võimalike vigastuste vähendamiseks vastu võetud mitmeid õigusakte (nt sõidukite esiosa löögisummutuse, kaasaegsete pidurisüsteemide, pimealapeeglite kohustuslikuks muutmise kohta). Uurida tuleb täiendavaid võimalusi (nt parem nähtavus, kiiruskontroll, piisav infrastruktuur motoriseerimata transpordile, ohtliku transpordi eraldamine segaliiklusvoolust jne). Kuna probleemid on põhiliselt seotud linnaliiklusega, tuleb enamik meetmeid rakendada kohalikul tasandil ja vastavalt komisjoni linnalise liikumiskeskonna tegevuskavale¹⁹. Arvestades jalgrattaliiklusest tõusvat märkimisväärset tulu keskkonnale, kliimale, liikluse sujuvusele ja tervisele, tasub kaaluda, kas selles valdkonnas poleks võimalik rohkem ära teha.

- **Eakad ja puudega inimesed**

2008. aastal toimus 20 % surmaga või raske vigastusega lõppenud liiklusõnnetusi eakate inimestega, kellest omakorda 40 % olid jalakäijad. Elanikkonna vananemine tingib vajaduse hinnata kiiremas korras liiklusest tulenevaid ohte vanematele inimestele. Samuti on ohualtimate puudega inimesed. Selles valdkonnas on teadmised veel väga puudulikud ning seetõttu on vaja sihipäraseid uuringuid, sealhulgas sõidukijuhtimise kõlblikkuse hindamiseks vajalike meditsiiniliste kriteeriumide kohta.

Meetmed:

- **Komisjon teeb asjakohased ettepanekud, et**

1. ***oleks võimalik vähemkaitstud liiklejate huvides kehtestatud tehnilised nõuded läbi vaadata ja neid edasi arendada;***

¹⁹ KOM(2009) 490.

2. *hõlmata liiklusvahendite tehnokontrolliga ka mootoriga kahe rattalised sõidukid;*
 3. *suurendada jalgratturite ja teiste vähemkaitstud liiklejate turvalisust, näiteks sobiva infrastruktuuri loomise toetamise teel.*
- *Liikmesriigid peaksid toetama teabevahetust, kommunikatsiooni ja dialoogi liiklejate ja pädevate asutuste vahel. Komisjon aitab sellele igati kaasa.*

5. EUROOPA LIIKLUSOHUTUSE POLIITIKASUUNISTE 2011–2020 RAKENDAMINE

5.1 Paremad valitsemistavad suurendavad asjaosaliste kohusetunnet

- **Liiklusohutust käsitlevate ELi õigusaktide jõustamine kui prioriteet**

Liiklusohutust reguleerivaid õigusakte on üle kaheteistkümne, seega on ELi õigustik selles vallas praktiliselt olemas. Komisjon kavatseb seada prioriteediks ELi liiklusohutusõigustiku täiemahulise ja korrektse rakendamise järelevalve liikmesriikides.

- **Avatud koostööraamistiku loomine liikmesriikide ja komisjoni vahel**

ELi liiklusohutuspoliitika rakendamiseks ja edu tagamiseks tuleks liikmesriikide ja komisjoni vahel luua hästistruktureeritud ja avatud koostööraamistik. See hõlmaks:

- liikmesriikide liiklusohutuskavade väljatöötamist. Kavades tuleks kirjeldada ühise eesmärgi saavutamise võimalusi, esitada ajakava ja tutvustada üksikasju. Samuti peaks neis sisalduma kohalikust olukorrast ja tingimustest lähtuvad konkreetsed riiklikud eesmärgid;
- tihedat koostööd komisjoni ja liikmesriikide vahel, et jälgida edenemist ühiste eesmärkide suunas ja tõhustada andmete kogumist, kogemustevahetust, mestimist ja parimate tavade levikut.

5.2 Ühised vahendid liiklusohutuspoliitika jälgimiseks ja tulemuslikkuse hindamiseks

- **Järelevalve tõhustamine andmekorje ja analüüsi abil**

Nõukogu 1993. aasta otsuse²⁰ kohaselt on liikmesriigid kohustatud edastama komisjonile andmed nende territooriumil toimunud surma või vigastustega lõppenud liiklusõnnetuste kohta, et koostada ühenduse andmebaas (CARE).

CARE andmete kvaliteet ja võrreldavus on üldiselt rahuldavad, välja arvatud vigastatute kohta esitatud andmete võrreldavuse puhul. Samas tuleb veel palju ära teha seoses riskiavatuse ja tulemusnäitajatega.

Euroopa liiklusohutuse seirekeskus võimaldab kõigil internetis Euroopa liiklusohutuse kohta olemasolevate andmete ja teadmistega tutvuda. Liiklusohutuspoliitika rakendamise jälgimiseks, selle mõju hindamiseks ja uute algatuste ettevalmistamiseks on selline

²⁰ EÜT L 329, 30.12.1993, lk 63.

integreeritud abivahend äärmiselt oluline. Komisjon aitab seega kaasa seirekeskuse ning sealhulgas liiklusohutust käsitlevate teavitusmeetmete edasisele arendamisele.

- **Parem arusaam õnnetustest ja ohtudest**

Õnnetuste tehnilise külje uurimine võib anda kasulikku tagasisidet kogemuste näol, mis on olulised maanteetranspordi turvalisuse parandamiseks tulevikus. Õhu-, raudtee- ja meretranspordi puhul nõuab ELi raamistik liikmesriikidelt tehnilise juurdلusega tegelevate sõltumatute asutuste loomist.

Komisjon uurib, mil määral on muude transpordiliikide puhul õnnetuste järgselt rakendatavad tehnilise juurdلuse põhimõtted ja meetodid kohaldatavad maanteetranspordi suhtes selle eripärasid arvestades.

Uuritakse ka lisaväärtust, mida võib anda juba kolmandas liiklusohutuse tegevuskavas nimetatud sündmussalvesti (nn musta kasti) väljatöötamine ja paigaldamine eelkõige ametialastel eesmärkidel kasutatavatesse sõidukitesse, võttes arvesse kaasnevat sotsiaalset ja majanduslikku mõju.

Meetmed:

- ***Komisjon teeb liikmesriikidega koostööd, et***

- 1. edendada partnerlust ja muid koostöövorme liikmesriikide liiklusohutuse suurendamiseks;***
- 2. tõhustada andmete kogumist õnnetuste kohta ja nende analüüsimist ning kindlustada Euroopa liiklusohutuse seirekeskuse rolli.***

- ***Komisjon***

- 3. jälgib tähelepanelikult, et Euroopa liiklusohutusõigustikku rakendatakse korrektselt;***
- 4. uurib vajadust liiklusõnnetuste tehnilise uurimise ühiste põhimõtete järele.***

6. KOKKUVÕTE

Kavandatud poliitikasuunised panevad aluse järgmiseks kümnendiks ettenähtud võimalike meetmete kavale. Eelkõige sidusrühmadega toimunud aruteludest jäi kõlama mõte, et Euroopal on tegevusraamistiku looja ja auahnete eesmärkide püstitajana olnud kõiki tasandeid haarava tegutsemise motiveerimisel ja oluliste tulemuste saavutamisel suur roll.

Kavandatud poliitikasuuniste raames on võimalik võtta konkreetseid meetmeid nii üle-euroopalisel, riiklikul, piirkondlikul kui ka kohalikul tasandil. Meetmete puhul rakendatakse kooskõlas ELi parema õigusloome põhimõtetega asjakohast mõjuhindamist. Komisjoni ülesanne on esitada ettepanekuid ELi pädevuses olevates valdkondades ning kõigil muudel juhtudel toetada erinevate tasandite algatusi, ergutada teabevahetust, teha kindlaks parimad tulemused ja neile tähelepanu juhtida ning jälgida tähelepanelikult edusamme.