



MAANTEETRANSPORT: LIIKLUS- JA OHUTUSEESKIRJAD

Euroopa Liit on seadnud eesmärgiks luua aastatel 2010–2020 Euroopa liiklusohutusala. See valdkond kuulub põhimõtteliselt riikide pädevusse. ELi meetmed käsitlevad seepärast peamiselt sõidukite tehnoseisundit, ohtlike kaupade vedu ja teede ohutust.

ÕIGUSLIK ALUS JA EESMÄRGID

Euroopa liiklusohutusala loomise õiguslik alus on Lissaboni lepingu VI jaotis ning eelkõige Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikkel 91. Ala luuakse selleks, et parandada liiklusohutust ja aidata kaasa säästvale liikuvusele. 2010. aastal kinnitas Euroopa Liit endale võetud kohustust parandada liiklusohutust, seades eesmärgi vähendada liiklussurmade arvu 2020. aastaks 50% võrreldes 2010. aasta tasemega. Et saavutada ELi 2020. aasta eesmärk, on vaja aastatel 2010–2020 vähendada liiklussurmasid 6,7% aastas. Alates 2010. aastast on liikluses hukkunute arv ELi 28 liikmesriigis vähenenud 19%, mis teeb aasta keskmiseks näitajaks ainult 3,4%. Kuna vähenemine ei ole toimunud piisavalt kiiresti, tuleks ELi 2020. aasta eesmärgi saavutamiseks vähendada 2017.–2020. aastal liiklussurmasid 11,4% aastas. Vastavalt Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu [2018. aasta aruandele](#) hukkus 2017. aastal Euroopa Liidu teedel 25 249 inimest (477 inimest vähem kui 2016. aastal, seega vähenes hukkunute arv vaid 2%).

SAAVUTUSED

A. Üldine taust

2003. aasta juunis avaldas komisjon kolmanda Euroopa liiklusohutuse tegevuskava aastateks 2003–2010 eesmärgiga vähendada liiklussurmasid liikmesriikides 2010. aasta lõpuks poole võrra. Kuigi seda eesmärki tähtajaks ei saavutatud, õnnestus kavaga siiski liiklusohvrite arvu vähendada, nagu märgiti komisjoni 20. juuli 2010. aasta teatises [„Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020“](#) (COM(2010)0389).

2011. aasta valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“ (COM(2011)0144), mis avaldati 28. märtsil 2011, pikendas komisjon liiklussurmade poole võrra vähendamise eesmärgi tähtaega 2020. aastani. Samuti seadis komisjon eesmärgiks liikuda selles suunas, et liiklussurmade arv 2050. aastaks oleks null. Komisjon seadis oma poliitikasuunistes ka seitse eesmärki, milleks tuleb võtta meetmeid liikmesriikide ja ELi tasandil kooskõlas jagatud



vastutuse ja subsidiaarsuse põhimõttega. Need eesmärgid on eelkõige järgmised: tõhustada sõiduõpet ja täiendkoolitust ning tugevdada liiklusohutuseeskirjade täitmise järelevalvet; parandada teede ja sõidukite turvalisust; edendada arukate transpordisüsteemide kasutamist, näiteks automaatse hädaabikõne süsteemi eCall abil; tõhustada hädaabiteenust ja vigastatute eest hoolitsemist; pöörata rohkem tähelepanu vähemkaitstud liiklejatele, nagu jalakäijatele ja jalgratturitele.

B. Sõidukite tehnoseisund

EL võttis 2014. aastal vastu uue seadusandlike meetmete paketi, mida nimetatakse tehnoulevaatuspaketiks. Selle moodustavad kolm direktiivi: [direktiiv 2014/45/EL](#), milles käsitletakse korralist tehnoulevaatus, [direktiiv 2014/47/EL](#), milles käsitletakse liidus liiklevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontrolli ja -ülevaatus, ning [direktiiv 2014/46/EL](#) sõidukite registreerimisdokumentide kohta.

Mis puudutab turvavöö kinnitamise kohustust alla 3,5-tonnise massiga sõidukites, sätestatakse 8. aprilli 2003. aasta [direktiivis 2003/20/EÜ](#) laste turvasüsteemide kohustuslik kasutamine ning turvavöö kinnitamise kohustus kõigile sõitjatele, kes istuvad turvavööga varustatud bussides (välja arvatud linnapiirkonnas sõitvas kohalikus transpordis).

10. veebruari 1992. aasta [direktiiviga 92/6/EMÜ](#) sätestati kohustus paigaldada üle 3,5 tonniste sõidukitele kiiruspiirikud. 5. novembri 2002. aasta [direktiiviga 2002/85/EÜ](#) laiendati kiiruspiirikute nõuet kõikidele kaubaveokitele ja sõiduautodele, mis kaaluvad 3,5 kuni 12 tonni ja milles on rohkem kui kaheksa istekohta (välja arvatud juhi koht).

Aktiivsete ohutusmeetmete küsimuses on 14. jaanuari 2009. aasta [määrusega \(EÜ\) nr 78/2009](#) (mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses jalakäijate ja teiste haavatavamate liiklejate kaitsega) ette nähtud teatavad nõuded esikaitstesüsteemide ehituse ja töötamise kohta sõiduki laupkokkupõrke korral. Määruses nähti ette võimalus, et jalgratturite ja jalakäijatega kokkupõrke vältimise süsteemidega varustatud sõidukid ei pea neid nõudeid täitma. Määruses on samuti ette nähtud tüübikinnitusega pidurivõimendisüsteemi (BAS) paigaldamine.

Lisaks suurendatakse liiklejate ohutust pimeala vähendamiseks. 10. novembri 2003. aasta [direktiiviga 2003/97/EÜ](#) sätestati, et ELis kasutusele võetavad uued rasked kaubaveokid peavad olema varustatud pimeala vähendavate lisapeeglitega (lainurk-välispeeglid, lähivaate-välispeeglid ja esipeeglid). 11. juuli 2007. aasta [direktiivis 2007/38/EÜ](#) nõuti, et selliste vahenditega tuleb varustada ka olemasolevad raskeveokid. 13. juuli 2009. aasta [määrus \(EÜ\) nr 661/2009](#), millega tunnistatakse kehtetuks [direktiiv 2003/97/EÜ](#), jõustus 1. novembril 2014. Selles nõutakse, et väljaspool liitu registreeritud sõidukid oleksid varustatud sama liiki tahavaatepeeglitega. Komisjon tellis 2011. aastal uuringu pimeala tõttu juhtunud õnnetuste kohta ning esitas 2012. aasta juunis aruande [direktiivi 2007/38/EÜ](#) rakendamise kohta. Selles rõhutatakse muu hulgas, et raskeveokitega seotud õnnetustes hukkunud on aastas ikka veel üle 1200 ning seetõttu on vaja jätkata jõupingutusi seda liiki õnnetuste ärahoidmiseks.



C. Ohtlike kaupade vedu

21. novembri 1994. aasta [direktiiviga 94/55/EÜ](#) laiendati ohtlike kaupade rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkuleppes (ADR) ette nähtud eeskirju riigisisestele vedudele. See tunnistati kehtetuks 24. septembri 2008. aasta [direktiiviga 2008/68/EÜ](#), millega kehtestati ühine kord, mis hõlmab kõiki ohtlike kaupade siseveo võimalusi liidus (mitte üksnes maanteel, vaid ka raudteel ja veeteedel). Komisjoni 3. detsembri 2012. aasta [direktiiviga 2012/45/EL](#) ajakohastati selle sisu vastavalt ADR-kokkuleppe viimasele versioonile, mida uuendatakse iga kahe aasta tagant. Nõukogu muutis hiljuti ADRI otsusega [2018/1485/EL](#).

D. Intelligentsete transpordisüsteemid ja algatus eSafety

Komisjon tegi 16. detsembril 2008 teatavaks tegevuskava intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtuks maanteetranspordis. Kava tugineb mitmetele algatustele (näiteks 2006. aastal loodud algatus eSafety) ja näeb ette esmatähtsad meetmed. 7. juuli 2010. aasta [direktiiviga 2010/40/EL](#) intelligentsete transpordisüsteemide kohta maanteetranspordis soovitakse samuti tagada koostalitlusvõimeliste intelligentsete transpordisüsteemide kooskõlastatud ja ühtne kasutuselevõtmine liidus. Selliste süsteemide hulka kuuluvad näiteks automaatne kiirushoidik, sõidurajalt tahtmatu kõrvalekaldumise vältimise seadmed, kokkupõrke eest hoiatavad seadmed ja automaatsed hädakutsungid õnnetusjuhtumi korral. eSafety-foorum, mille komisjon moodustas 2003. aastal ja mida tuntakse 2011. aastast iMobility nime all, on kõigi liiklusohutusega seotud osapoolte platvorm, et soodustada ja kontrollida eSafety alaste soovitude järgimist ning toetada sõidukite ohutussüsteemide kasutuselevõttu ja kasutamist.

Tulenevalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu [otsusest nr 585/2014/EL](#) koostalitlusvõimelise ELi-ülese eCall-teenuse kasutuselevõtu kohta pidid liikmesriigid hiljemalt 1. oktoobril 2017 kasutusele võtma eCall-kõnede käsitlemiseks vajaliku eCall-häirekeskuste taristu.

Novembris 2016 avaldas komisjon teatise „Koostoimelisi intelligentseid transpordisüsteeme käsitlev Euroopa strateogia – samm koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse tagamise suunas“ [COM\(2016\)0766](#)). Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjon (TRAN-komisjon) koostas seejärel samal teemal [algatusraporti](#), mis võeti vastu 13. märtsi 2018. aasta täiskogu istungil. 2019. aasta märtsis esitas komisjon delegeeritud määruse, millega täiendatakse direktiivi 2010/40/EL ([C\(2019\)1789](#)). Kuu aega hiljem lükati tagasi parlamendi resolutsioon määrusele vastuväite esitamise kohta. Otsustusprotsess on veel pooleli ([2019/2651\(DEA\)](#)).

E. Maanteede infrastruktuuri ohutus

29. aprilli 2004. aasta [direktiiviga 2004/54/EÜ](#) määrati kindlaks üleeuroopalise teedevõrgu tunnelite miinimumohutusnõuded. Direktiivis on ette nähtud, et üle 500 meetri pikkuste kasutuses, ehitusjärgus või projekteerimisel olevate tunnelite suhtes tuleks kohaldada ühtlustatud ohutussätteid. Lähtudes kõige enam levinud õnnetustest, nagu näiteks tulekahjud, käsitlevad need sätted tunnelite korralduslikke, ülesehituslikke, tehnilisi ja talituslikke aspekte. 19. novembri 2008. aasta [direktiiviga 2008/96/EÜ](#) maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta soovitakse tagada,



et liiklusohutust võetaks sellele avalduva mõju hindamise kaudu arvesse maanteede ehitamise, kasutamise või olulise muutmise kõikides etappides. Selleks nähakse direktiiviga ette süstemaatilised infrastruktuuriprojekti liiklusohutuse auditid. Direktiivis on ette nähtud ka sätted kasutatavate maanteede ohutuse kontrollimise kohta ja suure õnnetuste arvuga teelõikude kindlaksmääramise kohta. 2018. aastal esitas komisjon ettepaneku ([COM\(2018\)0274](#)) direktiivi muutmiseks, et maanteede infrastruktuuri ohutuse suurendamise abil vähendada liiklussurmade ja raskete vigastuste arvu ELi maanteedel. Euroopa Parlament võttis oma seisukoha vastu esimesel lugemisel 2019. aasta aprillis ja kaasotsustamismenetlus on käimas ([2018/0129\(COD\)](#)).

F. Joobes juhtimisest põhjustatud õnnetuste statistika ja ennetamine

[Nõukogu otsusega 93/704/EÜ](#) on loodud surma või kehavigastusega lõppenud liiklusõnnetusi koondav andmebaas CARE, et koondada riiklike statistikaloendite andmed ja edastada need Euroopa liiklusohutuse seirekeskuse (ERSO) kaudu. Lähtudes liidu poliitikast, millega soovitakse parandada käitumist roolis, näeb komisjon ette, et liikmesriikidel tuleb vastu võtta väljahingatud õhu analüüsi kaudu ja juhuvaliku alusel teostatav kontrollimise süsteem, ning on kehtestanud maksimaalselt lubatud alkoholisalduse veres. Alkoholihoobes juhtimist kontrollitakse juhuvaliku alusel alkomeetri abil (komisjoni 17. jaanuari 2001. aasta [soovitus 2001/115/EÜ](#) ja 17. aprilli 2004. aasta [soovitus 2004/345/EÜ](#)). Liiklusohutuse suurendamiseks koostas komisjon ühtlustatud koodi alkoolikude kohta, mis on mitmes liikmesriigis kasutusel (vt 24. aprilli 2015. aasta [direktiiv \(EL\) 2015/653](#), millega muudetakse [direktiivi 2006/126/EÜ](#) juhilubade kohta).

G. Liiklusohutuse eeskirjade rikkumiste eest karistamise piiriülene jõustamine

11. märtsi 2015. aasta [direktiiv \(EL\) 2015/413](#), millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta, võeti vastu Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 punkti c alusel (VI jaotis „Transport“). Selle direktiiviga asendatakse [direktiiv 2011/82/EL](#) (mis tühistati Euroopa Liidu Kohtu 6. mai 2014. aasta otsusega). Eesmärk on endine: lõpetada mitteresidentidest sõidukijuhtide anonüümsus ja algatada menetlusi liiklusnõuete rikkumiste suhtes, mis on toime pandud sõidukiga, mis on registreeritud muus kui õigusrikkumise toimumise liikmesriigis. Liikmesriikidel peaks olema võimalik tutvuda kõikide teiste liikmesriikide sõidukite riiklike registreerimisandmetega tänu riiklike kontaktpunktide vahelisele teabevahetusmenetlusele. Praktikas peaks õigusrikkumise toimumise liikmesriik otsustama, kas alustada menetlust või mitte. Rikkumises kahtlustatavale isikule võidakse seega saata standardteatis, milles esitatakse rikkumise üksikasjad, tasumisele kuuluva rahatrahvi summa, maksimisviisid ja edasikaebamise võimalused. Isikuandmed on kaitstud, kuid samas tagatakse direktiiviga ka mitteresidentist autojuhtide järjepidev karistamine liikluseeskirjade raske rikkumise eest.

EUROOPA PARLAMENDI ROLL

Euroopa Parlament on võtnud vastu mitmeid resolutsioone, milles rõhutab liiklusohutuse tähtsust. Juba 2005. aastal komisjoni kolmandale tegevuskavale (2003–2010) toetust avaldades palus parlament töötada välja 2010. aastast kaugemale ulatava pikaajalise kava, millega nähakse liiklusohutuse valdkonnas



ette meetmed hukkunute arvu nulltaseme saavutamiseks ([P6_TA\(2005\)0366](#)). Parlament nõudis oma resolutsioonis Euroopa liiklusohutuse kohta aastatel 2011–2020 ([P7_TA\(2011\)0408](#)) taas kord, et komisjon seaks pikaajaliseks eesmärgiks hoida ära kõik liiklusõnnetuse ohvrid, kuid sidus selle eesmärgi tehnoloogia süstemaatilise kasutamisega maanteesõidukites ja kvaliteetsete intelligentsete transpordisüsteemide väljaarendamisega. Lisaks kutsus Euroopa Parlament oma resolutsioonis transpordi jätkusuutliku tuleviku kohta ([P7_TA\(2010\)0260](#)) komisjoni üles esitama uuringu, mis käsitleks liikmesriikide parimaid tavaid seoses kiiruspiirikute mõjuga, ning tundis muret transpordisektori töötajate turvalisuse pärast. Euroopa Parlament soovitas õnnetuste uurimise parandamiseks ka liiklusohutuse mõistete ühtse määratluse kasutuselevõttu, kuna sel moel oleks tagatud tulemuste võrreldavus. Komisjoni 19. märtsil 2013 avaldatud töödokument, mis käsitleb raskete vigastustega liiklusohvreid, vastab osaliselt parlamendi palvele laiendada strateegia ulatust liiklusõnnetuste valdkonnas. Selles dokumendis on muu hulgas seatud eesmärk vähendada liidu tasandil raskesti vigastatute arvu (ajavahemikus 2015–2020) ning samuti märgitakse, et alates 2012. aastast toimib kogu liidus raskete vigastuste määratluse süsteem. TRAN-komisjon koostas koos Euroopa Parlamendi siseturu- ja tarbijakaitsekomisjoniga (IMCO-komisjon) algatusraporti „Kuidas säästa elusid: autode turvalisuse suurendamine ELis“, mis võeti 14. novembril 2017 vastu Euroopa Parlamendi resolutsioonina. Selle aluseks on komisjoni aruanne ([COM\(2016\) 0787](#)).

Euroopa Parlament võttis 11. märtsil 2014. aastal vastu esimese lugemise seisukoha mootorsõidukite korraliste tehnoloogiate, registreerimisdokumentide ning tarbesõidukite maanteedel kontrollimise ühiste miinimumnõuete paketi kohta. Lõplik tekst ([direktiiv 2014/45/EL](#)) aitas suurendada liiklusohutust ja parandada tehnoloogiate kontrollkaardi piiriülest tunnustamist. Transpordi- ja turismikomisjon uuris 27. veebruaril 2017 komisjoni tööd mootorsõidukite korralise tehnoloogiate teemal ning arutas 20. juunil 2017 komisjoni aruannet ([COM\(2017\)0099](#)) [direktiivi 2000/30/EÜ](#) (ühenduses liiklevate kommertsveokite tehnokontrolli kohta) kohaldamise kohta liikmesriikides: aruandlusperiood 2013–2014. TRAN-komisjoni aruteludes keskenduti sõidumeerikutega ja läbisõidumõõdiku näitudega seotud pettustele, kuna need kujutavad suurt ohtu ohutusele ja tarbijaõigustele. Komisjon märkis, et ta kaalub võimalusi läbisõidumõõdikute registreerimise, kriminaalõiguse ja piiriülese teabevahetuse osas. Euroopa Parlamendi poliitikaosakond tellis ka samal teemal uurimuse „[Odometer tampering – measures to prevent it](#)“ (Läbisõidumõõdiku rikkumine – kuidas manipuleerimist ära hoida), mis avaldati novembris 2017. Õigusloomekava „Liikuvus Euroopas“ raames soovib komisjon muuta [määrust \(EL\) nr 165/2014](#) 31. mail 2017 avaldatud dokumendiga „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse [määrust \(EÜ\) nr 561/2006](#) maksimaalse ööpäevase ja igapäevase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja igapäevaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning [määrust \(EL\) nr 165/2014](#) sõidumeerikute abil positsioneerimise osas“ ([COM\(2017\)0277](#)). Euroopa Parlament võttis oma seisukoha vastu esimesel lugemisel 2019. aasta aprillis ja kaasotsustamismenetlus on käimas ([2017/0122\(COD\)](#)).

Esteban Coito



