

P6_TA(2007)0009

Euroopa liiklusohutuse tegevusprogramm - vahekokkuvõte

Euroopa Parlamendi resolutsioon Euroopa liiklusohutuse tegevusprogrammi kohta – vahekokkuvõte (2006/2112(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni valget raamatut pealkirjaga „Euroopa transpordipoliitika aastal 2010: aeg otsustada”(KOM(2001)0370) ja oma 12. veebruari 2003. aasta resolutsiooni selle kohta¹;
- võttes arvesse komisjoni teatist pealkirjaga „Ohutute ja arukate sõidukite info- ja sidetehnoloogiad” (KOM(2003)0542);
- võttes arvesse komisjoni teatist pealkirjaga „Euroopa liiklusohutuse tegevusprogramm – Euroopa Liidu liiklusõnnetusohvrite arvu vähendamine poole võrra aastaks 2010: ühine vastutus”(KOM(2003)0311) ja oma 29. septembri 2005. aasta resolutsiooni selle kohta² ning komisjoni 2004. aasta oktoobri trükist pealkirjaga „20 000 elu päästmine meie teedel”;
- võttes arvesse komisjoni 6. aprilli 2004. aasta soovitus 2004/345/EÜ liiklusohutust käsitlevate õigusaktide täitmise tagamise kohta³;
- võttes arvesse Verona 24. oktoobri 2003. aasta deklaratsiooni liiklusohutuse kohta ja 25. ja 26. oktoobril 2004. aastal toimunud teise Verona konverentsi lõppjärel duse ning sellele järgnenud ELi transpordiministrite poolt antud lubadust pidada liiklusohutust prioriteetseks;
- võttes arvesse 29. jaanuari 2004. aasta Euroopa liiklusohutuse hartat;
- võttes arvesse komisjoni teatist pealkirjaga „Euroopa liiklusohutuse tegevusprogramm – vahekokkuvõte” (KOM(2006)0074);
- võttes arvesse USA riikliku maanteedel liiklusohutuse ameti (National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA) teadaannet, mille kohaselt muutuvad USAs elektroonilised stabiilsussüsteemid (ESP/ESC) kõikide uute autode puhul alates 2011. aasta septembrist kohustuslikuks standardvarustuseks;
- võttes arvesse kodukorra artiklit 45;
- võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit (A6-0449/2006),

¹ ELT C 43 E, 19.2.2004, lk 250.

² ELT C 227 E, 21.9.2006, lk 609.

³ ELT L 111, 17.4.2004, lk 75.

- A. arvestades, et Euroopa Liidus põhjustavad liiklusõnnetused igal aastal rohkem kui 40 000 surmajuhtumit, mille otsesed ja kaudsed kulud moodustavad hinnanguliselt 180 miljardit eurot ehk 2% ELi SKTst;
- B. arvestades, et eesmärk vähendada liiklusest tingitud surmajuhtumeid ELis aastaks 2010 poole võrra jääb prioriteediks ning et nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalike edusammude puudumine teeb murelikuks;
- C. arvestades, et ELis ei ole tehtud selle eesmärgi saavutamiseks piisavalt edusamme;
- D. arvestades, et Euroopa Parlament on jätkuvalt seisukohal, et liiklusohutus on liikmesriikide ja Euroopa Liidu ühine vastutus;
- E. arvestades, et Maailma Terviseorganisatsioon Euroopas on esile tõstnud terviseprobleemi ulatust, mida kujutavad liikluses hukkumised ja vigastused, ning näeb esmase abinõuna vajadust kaasata tervishoiusektor liiklusohutuse teenistusse ja vähendada sõidukite kiirust, valdkond, mis kuulub siiski liikmesriikide pädevusse;
- F. arvestades, et erinevus madala liiklusohutuse tasemega liikmesriikide ja paremate liiklusohutuse näitajatega liikmesriikide vahel suureneb jätkuvalt;
- G. arvestades, et liiklusohutusel on horisontaalne mõõde ja selleks et saavutada eesmärk suurendada ohutust nii palju kui võimalik, tuleb nüüd suurima prioriteediga valdkondadena keskenduda mitmetele poliitikatele, mille eesmärk on saavutada õigusaktide tõhusam rakendamine (turvavööd, kiiruspiirangud, liikluseeskirja järgimine), sõidukijuhtimisstandardite parandamine (juhiloa, juhi käitumine, jalakäijatega arvestamine), infrastruktuuri parandamine (kiirteede ja teedevõrkude kvaliteet, sõidurajad, liiklusmärgid), sõidukite täiustamine (perioodilised kontrollid, mudelid) ning parimate tavade jagamine;
- H. arvestades, et sõidukijuhtimise nõudeid saab lähiajal kogu ELis kõige tõhusamalt parandada liikmesriikide liiklusseaduste jõustamisega, eriti mis puudutab kiiruse ületamise ja alkoholi- ja narkojoobe sõidukijuhtimisega seotud rikkumisi ning turvavöö ja lapse turvasüsteemide kasutamise nõuet;
- I. arvestades, et sõidukid on praegu neli korda turvalisemad kui 1970. aastal;
- J. arvestades, et teedel hukkunute koguarvu silmas pidades hakkab proportsionaalselt järjest enam mootorrattureid;
- K. arvestades, et tee keskpäirded vähendavad oluliselt teedel hukkunute arvu;
- L. arvestades, et 2006. aasta oktoobris algatas komisjon 4-aastase uurimisprojekti DRUID, et uurida alkoholi- ja narkojoobe ning ravimite mõju sõidukijuhtimisele;
- M. arvestades, et elupäästvate turvasüsteemide kasutuselevõtmise osas ei peaks liikmesriigid olema teistest riikidest vähem ambitsioonikas,

1. nõuab kõrgemasemelist poliitilist pühendumist liiklusohutusele kogu Euroopa Liidus liikmesriikide, piirkondlike ja kohalike asutuste ning ELi institutsioonide poolt, samuti tööstuse, organisatsioonide ja üksikisikute poolt;
2. on seisukohal, et üksnes integreeritud süsteemil põhinev lähenemine, mis kaasab kõik liiklejad ja osalised ning mille aluseks on jõupingutused edendada ühistransporti ja tõhusamaid õigusakte liikmesriikides, millele lisandub liiklejate piisav jälgimine liikmesriikides (juhiloa kontrollimised, alkoholihoobe kontrollid jne), saab viia raskete liiklusõnnetuste arvu olulise ja püsiva vähenemiseni;
3. tuletab meelde, et ELi püstitatud auahneid eesmärke ei ole võimalik saavutada, arvestamata koolituse ja kehtivate õigusaktide jõustamise olulist rolli liikmesriikides; nõuab seetõttu tungivalt, et liikmesriigid rõhutaksid ja üldistaksid veelgi enam oma teabepoliitikat ning suurendaksid kõikide kasutajate ja vanuserühmade teadlikkust liiklusohutusest; kutsub liikmesriike ka üles kohaldama täielikult ja ilma eranditeta kehtivaid õigusakte, mille järgimine liiklejate poolt võimaldab liiklusohutust tunduvalt parandada;
4. tervitab komisjoni ettepanekut võtta vastu direktiiv maanteed infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta (KOM(2006)0569), mis võiks vähendada hukkunute arvu 12–16% võrra ning ettepanekut võtta vastu direktiiv ühenduses registreeritud raskeveokitele tagantjärele peeglite paigaldamise kohta (KOM(2006)0570) seoses pimealapeeglite kasutamisega;
5. palub komisjonil niipea kui võimalik esitada lubatud ettepanekud valdkondades, nagu piiriülene jõustamine, päevatuled, liiklusohutuse valdkonna olemasolevate meetmete ja eeskirjade kohaldamine, tagumiste helkurribade kasutamine veoautode gabariitide märgistamiseks ning tehases paigaldatud ja hiljem paigaldatud pimealapeeglite ja/või uute pimeala nägemist võimaldavate süsteemide kasutamine;
6. pidades silmas võitlust piiriüleste sõidukijuhtimisega seotud rikkumistega, peab eriti oluliseks, et oleks võimalik tagada kiiruse ületamist, turvavöö mittekasutamist ja alkoholihoobes sõidukijuhtimist käsitlevate õigusaktide täitmine tõhusalt, nii et sellised olulised karistused on tuntavad olenemata sellest, kas rikkumine pannakse toime rikkuja oma riigis või mõnes teises liikmesriigis;
7. tuletab komisjonile meelde tema kavatsust kaaluda kasutajasõbraliku ja ajakohase teabe pakkumist liikmesriikides kasutatavate liiklusmärgisüsteemide kohta kõikides ELi ametlikes keeltes kättesaadava veebilehe kaudu;
8. rõhutab vajadust ühtlustada liikluseeskirjad ja -märgid, kuna näiteks erinevad eesõiguse eeskirjad ringristmikel võivad põhjustada õnnetusi;
9. kutsub komisjoni üles esitama uuringut teemal „liiklusmärkide ühtlustamine Euroopas kui liiklusohutuse parandamise vahend”, võttes arvesse Viini konventsiooni liiklusmärkide kohta sätteid ja asjaolu, et ebamäärased või ebajärjekindlad liiklusmärgid ohustavad asjatult liiklusohutust;

10. võttes arvesse õnnetuste ja hukkunute suurt arvu teetööde piirkondades, kutsub komisjoni üles töötama välja ühiseid suuniseid ohututele teetööde piirkondadele esitatavate nõuete kohta, tuginedes parimate tavade kindlakstegemisele ja vahetamisele;
11. on seisukohal, et komisjon peaks edendama ELi rahastatavaid mestiprojekte uute ja vanade liikmesriikide vahel, et kiirendada positiivseid arenguid liiklusohutuses;
12. on seisukohal, et komisjon peaks julgustama nii uute kui ka vanade liikmesriikide esindajate osalemist oma töörühmades;
13. palub komisjonil hinnata Euroopa liiklusohutuse hartat;
14. palub komisjonil ja liikmesriikidel aktiivselt võrrelda ja kooskõlastada liikmesriikides liiklusohutuse valdkonnas saavutatud tulemusi, kõik liikmesriigid saavad kasu positiivsetest kogemustest ja sel moel kiirendada positiivseid arenguid kõnealuses valdkonnas;
15. kutsub komisjoni üles tunnustama sõltumatute üleeuroopaliste võrdlevate hindamisprogrammide tähtsust liiklusohutust puudutavate ELi õigusaktide ühtsema kohaldamise toetamisel, mis ergutab ohutu teekeskkonna tagamise eest vastutavate osaliste (s.t EuroTAP, EuroNCAP) vahelist konkurentsi;
16. kutsub liikmesriikide üles kaaluma nullpromillimäära kasutuselevõttu algajate sõidukijuhtide ning kutseliste kommertssõidukijuhtide ja bussijuhtide puhul, kes tegelevad reisijateveoga või näiteks ohtlike kaupade veoga;
17. juhib tähelepanu võimalusele kehtestada kõikidele sõidukitele minimaalsed aktiivse ja passiivse turvalisuse nõuded ning ühtlustada tehnilised eeskirjad liiklusemärgide kohta kogu liidus;
18. on seisukohal, et sõidukijuhtimine narkojoobes on tõsine probleem, millega tuleb võidelda, ning et liikmesriigid ja komisjon peaksid investeerima rohkem ressursse selliste rikkumiste uurimisse ja nendega võitlemisse;
19. on seisukohal, et töötervishoiu ja -ohutuse eeskirju tuleks kohaldada juhtudel, kui sõiduk on mobiilseks töökohaks;
20. palub komisjonil uurida sõidukites kommunikatsiooniseadmete kasutamise mõju sõidukijuhi käitumisele ja liiklusohutusele;
21. palub komisjonil ja liikmesriikidel hoogustada jõupingutusi tagamaks, et suureneb turvavööde kasutamine kõigis sõidukites, eriti bussides;
22. nõuab, et liikmesriigid laiendaksid üle 12 tonni kaaluvate mootorsõidukite möödäsõidukeeldu vastavalt võimalustele kõikidele ühe ja kahe sõidurajaga teedele;
23. palub komisjonil soovitada liikmesriikidel luua ja hooldada asjakohaseid puhkerajatisi, mis vastavad Euroopa sotsiaalpartnerite kriteeriumidele, et tagada ohutumad infrastruktuurirajatised sõidukijuhtimisel vaheaegade tegemiseks;

24. palub komisjonil ja liikmesriikidel luua sõidukipargi ostjatele või liisijatele stiimuleid osta või liisida ohutuse ja keskkonnamõju seisukohast parimaid turul pakutavaid sõidukeid ning ergutada sõidukitootjaid töötama välja sõidukeid, mis on ohutumad ja keskkonna seisukohast tõhusamad;
25. on veendunud, et kindlustusseltsid saavad mängida otsustavat rolli liiklusohutus- ja tööalaste õigusaktide järgimisel maanteetranspordi sektoris, näiteks määrates eristavaid kindlustusmaksid;
26. kutsub liikmesriike üles tagama, et stiimulid ei piirdu kõige viimaste tehnoloogiatega heitmete vähendamiseks, vaid hõlmavad ka olulisi turvaelemente (hädapiduri võimendi, sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteem, kohanduv püsikiirushoidik, amortisaatorite seiresüsteem jne);
27. palub komisjonil uurida väsimuse ja kurnatuse mõju sõidukijuhtidele, et vähendada nende põhjustatavate õnnetuste sagedust, seda nii eraautojuhtide seas kui ka – töötervishoiu ja tööohutuse seisukohast – nende puhul, kes kasutavad sõidukeid oma töö käigus;
28. palub komisjonil alustada Euroopa tasandil väsinult sõiduki juhtimise vastast teavituskampaaniat, et edendada (nagu mitmetes liikmesriikides juba tehtud) nõudmist sõidukijuhtidele teha sõidukijuhtimisel mis tahes sõitude korral iga kahe tunni järel vaheaeg;
29. on seisukohal, et suurest hulgast tehnoloogiaalastest valikutest peaksid järgmised lahendused saama erilise tähelepanu osaliseks: turvavöö meeldetuletus ja uued eelpingutusüsteemid, elektrooniline stabiilsuskontroll (ESC), kiiruspiirangusüsteemid, alkoholi blokeeringuseadmed, ennetavad turvasüsteemid (hädapiduri võimendi, kohanduv püsikiirushoidik, sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteem, pimeala ultrahelimonitor, amortisaatorite seiresüsteem) ja eCall;
30. kutsub liikmesriike üles allkirjastama 2007. aasta juuniks eCall-süsteemi käsitleva ühise tahteavalduse;
31. on seisukohal, et intelligentsed transpordisüsteemid (ITS) tuleks kohandada vanematele sõidukijuhtidele;
32. palub komisjonil ja liikmesriikidel julgustada EuroNCAPi võtma kasutusele lülisamba vigastuste kaitse katsed ja aktiivsete tehnosüsteemide katsed, nagu ESP/ESC, hädapidurdus, sõidukijuhi tugisüsteem (näiteks alkoholi blokeeringuseadmed), kohanduv püsikiirushoidik ja sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatus;
33. palub komisjonil lisada selgesõnaliselt mootorratturite ohutus infrastruktuuri suunistesse, eriti mis puudutab mootorrattasõbralikke pörkepiirdeid Euroopa teedel;
34. on seisukohal, et üks tähtis meede, mida komisjon peaks uurima, on ühtse miinimumstandardi loomine sõiduõpetajatele koos testimise ja atesteerimisega;
35. kutsub liikmesriike üles koostama liiklusohutusosalase koolituse ja hariduse tegevuskava, mida kohaldataks kogu kooliprogrammi jooksul (3–18aastastele) ja kõikides liidu

koolides; toetab ka koolitusstandardite ja turvameetmete väljatöötamist, mida on vaja, et võimaldada vähemalt 16-aastastele juhiloa taotlejatele juhendajaga sõidupraktikat;

36. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles võtma kasutusele kogu ELis kehtivad ühtsed eeskirjad, mis reguleerivad kõikide mootorsõidukite kohustuslikke, regulaarseid tehnilisi ohutuskontrolle;
37. palub komisjonil ja liikmesriikidel pakkuda välja meetmeid, mis põhinevad Euroopa ühtse hädaabinumbri 112 tuntuse hindamisel ja E112 rakendamisel kõikides liikmesriikides, et parandada olukorda Euroopa Liidus;
38. rõhutab, et eCall-süsteem võib vähendada õnnetustele reageerimise aega ligikaudu 40% linnapiirkondades ja ligikaudu 50% maapiirkondades, ning kutsub kõiki liikmesriike üles edendama selle rakendamist nii peaaegu kui võimalik;
39. kutsub komisjoni üles töötama Euroopa liiklusõnnetuste uurimise süsteemi suunas, et lihtsustada võrdlemist ja võimaldada tõhusamat tööd õnnetuste toimumise ennetamiseks;
40. palub komisjonil, liikmesriikidel ja piirkondlikel ametiasutustel pöörata erilist tähelepanu vähem kaitstud liiklejate, nagu jalakäijate, jalgratturite ning mootorratturite kaitsele ja ohutusele;
41. rõhutab, et liikmesriigid peaksid teede kavandamisel, ehitamisel ja hooldamisel ning teiste infrastruktuuri meetmete puhul võtma süstemaatiliselt arvesse kõikide sõidukijuhtide ohutust ja õnnetuste vältimist;
42. palub komisjonil julgustada seljaga sõidusuunas paigaldatavate lapseistmete kasutamist kuni 3.–4. eluaastani vastavalt uuringule lapse turvalisuse kohta sõidukites (aruanne 489A), mille viis läbi Rootsi riiklik teede ja transpordi uurimisinstituut (VTI);
43. palub komisjonil ja eriti liikmesriikidel uurida, milline on liiklusohutuse olukord puuetega inimeste jaoks; peab tähtsaks, et kutselised reisijaid vedavad sõidukijuhid, näiteks taksojuhid, on korralikult õpetatud ratastoole kinnitama jne;
44. palub komisjonil analüüsida puuetega inimeste vajadusi nende aktiivseks ja sõltumatuks osalemiseks maanteetranspordis ning kehtestada eeskirjad, mis tagavad, et puuetega inimesi ei diskrimineerita juhiloa taotlemisel;
45. on seisukohal, et tehnoloogiad nagu telemaatika pakuvad pikas perspektiivis võimalust märkimisväärselt vähendada surmaga lõppevaid liiklusõnnetusi; nõuab seetõttu intensiivset uurimis- ja koostööd kõikide osaliste vahel, et edendada kõige lootustandvamate tehnoloogiate kiiret kasutuselevõttu, kuid jätmata seejuures hooletusse liiklusohutusosalast haridust;
46. on seisukohal, et info- ja sidetehnoloogia kasutamine seoses maanteedega infrastruktuuriga parandab oluliselt üleeuroopaliste transpordivõrkude (TEN-T) haldamist ja liiklusohutust; palub komisjonil ja liikmesriikidel jätkata tegevust selles valdkonnas, luues Euroopa programmi arukate maanteeliikluse korraldamise süsteemide kasutuselevõtmiseks;

47. palub komisjonil pöörata erilist tähelepanu sõidukite tehnilisele ohutusele; rõhutab, et enne 2010. aastat tuleb kaaluda asjaomaste õigusaktide edasiarendamist; sellega seoses on Euroopa teede ohutuse edasisel parandamisel eriti tähtis roll elektrooniliste sõiduki ohutussüsteemide (e-ohutussüsteemide) katsetamisel, üle kaheksa aasta vanade sõidukite iga-aastase kontrollimise ühtsel süsteemil ja rasketes liiklusõnnetustes osalenud sõidukite erikontrollimisel;
48. palub komisjonil ja EUROSTATil täiustada liiklusõnnetuste statistikat, näiteks:
- võttes täiendavalt aluseks vanuse ja soo,
 - kaasates paremini liiklusõnnetuste vähem kaitstud ohvrite, nagu jalakäijate ja jalgratturite, tegelikud arvud,
 - ühtlustades liiklusõnnetuse tagajärjel suremise kriteeriumid, võttes aluseks õnnetusjärgse edasielamisperioodi;
49. palub komisjonil arendada pikaajalist liiklusohutusstrateegiat, mis kestab kauem kui aastani 2010 ja milles esitatakse sammud, mis on vajalikud kõikide liiklusõnnetustest põhjustatud surmajuhumite ja raskete vigastuste vältimiseks (nn nullnägemus);
50. kutsub liikmesriike üles tunnistama sõidukite (eriti kommertssõidukite) juhtimisega kaasnevaid ohte, kui sõiduki katusel on lumi ja jää, ning koostama selle põhjal soovitusi „lume-eemaldamisalade” kõikehõlmava võrgustiku loomiseks ning kaaluma ja/või toetama tehnilisi alternatiive;
51. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile ning liikmesriikide valitsustele ja parlamentidele.