



## MAANTEETRANSPORT: LIIKLUS- JA OHUTUSEESKIRJAD

Üks ELi eesmärgi aastatel 2010–2020 oli Euroopa liiklusohutusala loomine. Et see valdkond kuulub peamiselt liikmesriikide pädevusse, käsitlevad ELi meetmed 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 eesmärki, oli aastatel 2010–2020 vaja vähendada liiklussurmasid 6,7% aastas. Alates 2010. aastast on liikluses hukkunute arv ELis vähenenud 19%, mis teeb aasta keskmiseks näitajaks ainult 3,4%. Kuna vähenemine ei ole toimunud piisavalt kiiresti, oli ELi 2020. aasta eesmärgi saavutamiseks vaja 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 kava abil siiski liiklusohvrite arvu vähendada, nagu toodi esile 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, mille saavutamiseks 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 sellistele vähemkaitstud liiklejatele nagu jalakäijad ja jalgratturid.

## 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 (lisaks juhi kohale).

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 esikaitse süsteemide 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 paigaldamine.

Lisaks suurendatakse liiklejate ohutust pimeala vähendamisega. 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 samasuguste 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 hukkunuid 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 käivitatud algatus eSafety) ja näeb ette esmatähtsads 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, mille eesmärk on soodustada ja kontrollida eSafety alaste soovitude järgimist ning toetada sõidukite ohutussüsteemide kasutuselevõttu ja kasutamist.

Tulenevalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. mai 2014. aasta [otsusest nr 585/2014/EL](#) koostalitlusvõimelise ELi-ülese eCall-teenuse kasutuselevõtu kohta pidid liikmesriigid hiljemalt 1. oktoobriks 2017 kasutusele võtma eCall-kõnede käsitlemiseks vajaliku eCall-häirekeskuste taristu.

Novembris 2016 avaldas komisjon teatise „Koostoimelisi intelligentseid transpordisüsteeme käsitlev Euroopa strateegia – 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](#)). Kuigi parlament ei esitanud määruse suhtes vastuväiteid, tegi seda nõukogu ja delegeeritud õigusakt lükati lõpuks tagasi. Asjaomane menetlus on nüüd lõpetatud ([2019/2651\(DEA\)](#)).

#### E. Maanteetaristu 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 ohutuseeskirju. 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 infrastruktuuriprojektide liiklusohutuse auditid.



Direktiivis on ette nähtud ka sätted kasutatavate maanteede ohutuse kontrollimise ja suure õnnetuste arvuga teelõikude kindlaksmääramise kohta. 2018. aastal esitas komisjon ettepaneku ([COM\(2018\)0274](#)) direktiivi muutmiseks, et maanteedetaru ohutuse suurendamise abil vähendada liiklussurmade ja raskete vigastuste arvu ELi maanteedel. Euroopa Parlament võttis oma seisukoha vastu esimesel lugemisel 2019. aasta aprillis ja nõukogu võttis õigusakti vastu 2019. aasta oktoobris. [Lõplik õigusakt](#) avaldati Euroopa Liidu Teatajas 26. novembril 2019. aastal.

#### F. Joobes juhtimisest põhjustatud õnnetuste statistika ja ennetamine

[Nõukogu otsusega 93/704/EÜ](#) on loodud surma või kehavigastusega lõppenud liiklusõnnetusi koondav andmebaas CARE, kuhu koondatakse riiklike statistikaloendite andmed, mis seejärel edastatakse Euroopa liiklusohutuse seirekeskuse (ERSO) kaudu. Lähtudes liidu poliitikast, millega soovitakse parandada käitumist roolis, näeb komisjon ette, et liikmesriikidel tuleb vastu võtta juhuvaliku alusel teostatav alkomeetrisalduse veres. Joobes juhtimises kahtlustatavaid isikuid 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 alkoholukude koodi, mis on mitmes liikmesriigis kasutusel (vt 24. aprilli 2015. aasta [direktiivi \(EL\) 2015/653](#), millega muudetakse [direktiivi 2006/126/EÜ](#) juhilubade kohta).

#### G. Liikluseeskirjade 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: teha lõpp mitteresidentidest sõidukijuhtide anonüümsusele ja võimaldada neid vastutusele võtta liiklusnõuete rikkumiste eest, mis on toime pandud muus kui õigusrikkumise toimumise liikmesriigis registreeritud sõidukitega. 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 mitteresidentidest autojuhtide järjepidev karistamine liikluseeskirjade tõsiste rikkumiste 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 [nõudis parlament, et koostataks 2010. aastast kaugemale ulatuv pikaajaline kava](#), millega nähakse liiklusohutuse valdkonnas ette meetmed hukkunute arvu nulltaseme saavutamiseks (hukkunute arvu nullini viimise eesmärk). Parlament taotles oma 27. septembri 2011. aasta [resolutsioonis](#) Euroopa



liiklusohutuse kohta aastatel 2011-2020 taas kord, et komisjon seaks pikaajaliseks eesmärgiks hoida ära kõik liiklusrumad, kuid sidus selle eesmärgi tehnoloogia süstemaatilise kasutamisega maanteesõidukites ja kvaliteetsete intelligentsete transpordisüsteemide väljaarendamisega. Lisaks kutsus Euroopa Parlament oma 6. juuli 2010. aasta [resolutsioonis](#) transpordi jätkusuutliku tuleviku kohta komisjoni üles esitama uuringu, mis käsitleks liikmesriikide parimaid tavasid 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 liiklusohvriteid, vastab osaliselt parlamendi nõudmisele laiendada liiklusõnnetuste strateegia kohaldamisala. Selles dokumendis on muu hulgas seatud eesmärk vähendada liidu tasandil (ajavahemikul 2015-2020) raskesti vigastatute arvu, ning samuti märgitakse, et alates 2012. aastast toimib kogu liidus raskete vigastuste määratlemise süsteem. Transpordi- ja turismikomisjon (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. Õigusakti lõplik tekst ([direktiiv 2014/45/EL](#)) aitas suurendada liiklusohutust ja parandada tehnoloogiate kontrollkaartide piiriülest tunnustamist. Transpordi- ja turismikomisjon uuris 27. veebruaril 2017 komisjoni tööd nimetatud direktiivi kohaldamisel ja mootorsõidukite korralise tehnoloogiate valdkonnas ning arutas 20. juunil 2017 komisjoni aruannet ([COM\(2017\)0099](#)) [direktiivi 2000/30/EÜ](#) (ühenduses liiklevate kommertsveokite tehnokontrolli kohta) kohaldamise kohta liikmesriikides aastatel 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. Vahepeal võttis Euroopa Parlament 31. mail 2018 vastu seadusandliku algatusraporti teemal „[Mootorsõidukite läbisõidumõõdikuga manipuleerimine: ELi õigusraamistiku läbivaatamine](#)“. Parlamenti vastav komisjon esitas omapoolse uuringu „[Läbisõidumõõdikuga manipuleerimine: ennetamise meetmed](#)“, mis avaldati 2017. aasta novembris. Õigusloomekava „Liikuvus Euroopas“ raames soovib komisjon muuta [määrust \(EL\) nr 165/2014](#) 31. mai 2017. aasta ettepanekuga määruse kohta, millega muudetakse [määrust \(EÜ\) nr 561/2006](#) maksimaalse ööpäevase ja iganädalase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste 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 praegu on käimas kaasotsustamismenetlus ([2017/0122\(COD\)](#)).



