

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Istungidokument

LÕPLIK
A6-0225/2005

1.6.2005

RAPORT

Euroopa liiklusohutuse tegevusprogramm – liiklusõnnetuste ohvrite arvu vähendamine Euroopa Liidus 2010. aastaks poole võrra: jagatud vastutus (2004/2162(INI))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Ari Vatanen

SISUKORD

	lehekülg
EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK.....	3
EXPLANATORY STATEMENT	12
MENETLUS	17

EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK

Euroopa liiklusohutuse tegevusprogrammi kohta – liiklusõnnetuste ohvrite arvu vähendamine Euroopa Liidus 2010. aastaks poole võrra: jagatud vastutus (2004/2162(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni valget raamatut "Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustamiseks" (KOM(2001)0370 – C5-0658/2001) ja oma 12. veebruari resolutsiooni selle kohta¹;
 - võttes arvesse komisjoni teatist "Ohutute ja intelligentsete sõidukite info-ja sidetehnoloogiad" (KOM(2003)0542 – C5-0658/2001);
 - võttes arvesse komisjoni teatist KOM(2003)0311 ja oktoobris 2004. aastal avaldatud trükist "20 000 elu päästmine meie teedel";
 - võttes arvesse komisjoni 6. aprilli 2004. aasta soovitus 2004/345/EÜ liiklusohutuse direktiivide täitmise tagamise kohta;
 - võttes arvesse 5. detsembri 2003. aasta Verona deklaratsiooni, 2004. aastal peetud 2. Verona konverentsi lõppjäreldusi ning sellele järgnenud ELi transpordiministrite lubadust käsitleda liiklusohutust prioriteedina;
 - võttes arvesse 29. jaanuari 2004. aasta Euroopa liiklusohutuse hartat;
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 45;
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni aruannet (A6-0225/2005),
- A. arvestades, et eesmärk vähendada ELis maanteedel toimuvates liiklusõnnetustes hukkunute arvu 2010. aastaks poole võrra ning Euroopa Komisjoni jätkuvad vaheülevaated on tervitatavad;
- B. arvestades, et e-turvalisuse foorum, milles osaleb muljetavaldav arv sidusrühmi, teeb tähtsat tööd;
- C. arvestades, et sõidukiirust, alkoholi ja turvavöösid käsitlevate õigusaktide täitmise tagamine peab põhinema teabe vahetamisel parimate tavade kohta;
- D. arvestades, et kõik on nõus sellega, et kiiruse ületamine või teeludele mittevastava kiirusega sõitmine, alkoholijoobes, narkootikumide või teatud ravimite mõju all sõiduki juhtimine ning turvavööde mittekasutamine mõjub liiklusohutusele laastavalt, kui võtta arvesse suurt osa surmajuhtumitest, vigastustest ja puuetest, mis tuleb panna nimetatud asjaolude arvele; vaatamata rohketele jõupingutustele viitab suur surmajuhtumite arv sellele, et 2010. aastaks seatud eesmärkide täitmiseks tuleb ära teha palju enam;

¹ ELT C 43 E, 19.2.2004, lk 250.

- E. arvestades, et liiklusohutuse osas on ELil lepingutes sätestatud erikohustused ja EL on volitatud tegutsema valdkondades, kus ELi tegevus võiks anda lisaväärtust lisaks liikmesriikide võetavatele meetmetele, samuti teistes eluliselt tähtsates küsimustes nagu näiteks turvavööde ja juhilubade kasutamine; arvestades, et lisaks nimetatule on ELi tegevus laienenud ja hõlmab 80 miljonit kodanikku endisest enam;
- F. arvestades, et liiklusõnnetuste vältimisel, millest 65% juhtub linnades, 30% linnast väljas ja mitte rohkem kui 5% kiirteedel, on oluline osa täita teabe vahetamisel parimate tavade kohta;
- G. võttes arvesse, et enam kui 40 000 surmajuhtumi põhjuseks Euroopa Liidus on liiklusõnnetused ja lisaks korvamatutele inimlikele kannatustele kaasnevad õnnetustega otsesed ja kaudsed kulud, mis moodustavad hinnanguliselt 180 miljardit eurot ehk 2% ELi rahvamajanduse kogutulust;
- H. märkides rahuldustundega, et sõidukid on praegusel ajal neli korda ohutumad kui 1970. aastal, see on asjaolu, mis on Euroopa Liidus alates 1970. aastast – s.t ajavahemikul, kus liiklusvahendite arv on kolmekordistunud – aidanud märgatavalt kaasa surmajuhtumite arvu vähendamisele 50% võrra;
- I. olles mures liiklusohutuse madala taseme pärast mõnes liikmesriigis, eelkõige kümne uue liikmesriigi hulgas; märkides, et kui kõik liikmesriigid saavutaksid Ühendkuningriigi ja Rootsi sama taseme, langeks Euroopa Liidu 25s liikmesriigis liiklusõnnetustes hukkunute arv 17 000 võrra ehk 39% ja see oleks seega suur samm edasi, kuigi ei küündiks veel 50% eesmärgini,
1. rõhutab kõikide sidusrühmade – nimelt ELi, liikmesriikide, piirkondlike ja kohalike asutuste, tööstuse, organisatsioonide ja üksikisikute – ühist vastutust konkreetsete meetmete võtmise eest, et parandada liiklusohutust määral, mis võimaldaks liiklusõnnetuste ohvrite arvu vähendamist 2010.aastaks poole võrra ja seega ka ühise eesmärgi saavutamist; rõhutab, et lähimuspõhimõtet tuleb rangelt järgida ja mitte kasutada seda kui ettekäänet enesega rahuloluks või tegevusetuseks;
 2. tervitab komisjoni kavandatud vaheülevaate koostamist liikmesriikide edusammude kohta liiklusohutuse programmi rakendamisel;
 3. nõuab tungivalt, et komisjon pakuks liiklusohutuse tegevusprogrammi vaheülevaates välja ulatusliku ja püsiva ELi liiklusohutuse raamistiku, mis kirjeldab üksikasjalikult kõiki liiklusohutusega seonduvaid valdkondi, eesmäärke ning ELile ja liikmesriikidele kaasnevaid meetmeid, kusjuures edasiminekut mõõdetakse eesmärkidest lähtuvalt ning sellekohast teavet avaldatakse ulatuslikult igal aastal;
 4. avaldab kahetsust, et teatis KOM(2003)311 ei sisaldanud teise liiklusohutuse tegevusprogrammi (1997–2001) hindamist, sest hindamine on oluline vigade kordamise vältimiseks; avaldab samuti kahetsust selle üle, et teatistes ei käsitletud linnapiirkondadele iseloomulikke liiklusohutuse probleeme;
 5. kutsub komisjoni üles töötama välja pikaajalist liiklusohutuskava, mis ulatuks kaugemale

kui 2010. aasta ja kirjeldaks vajalikke samme, mis viiksid kõikide liiklusõnnetuste põhjustatud surmajuhtumite ja tõsiste vigastuste ärahoidmiseni ("nullarusaam");

6. on seisukohal, et teabe vahetamine parimate tavade kohta ja ühise poliitika koordineerimine vajab enam kooskõlastamist, ümberlükkamatute andmete levitamist, mis avaldaks kehvalt hakkamasaajatele survet "kord majja lüüa", ning senisest palju enam struktureeritud lähenemist; arwab, et ühist lähenemist vajavad tegevusalad on näiteks järgmised:
 - andmete ning ohutusosalaste tegevusnäitajate kogumine, analüüs ja avaldamine;
 - liiklusõnnetusi puudutava statistika ühtlustamine (ning edaspidi lisamine ELi andmebaasi);
 - kogu ühenduses liiklusohutusosalaste kampaaniate korraldamine;
 - teadusuuringute edendamine ja uute tehnoloogiate kasutusele võtmine koostöös tööstussektori ja muude sidusrühmadega;
 - piiriülese teabevahetuse parandamine ja ühenduse õigusaktide täitmise tagamise kontrollimine, nt maanteedel sõidu- ja puhkeaegade osas ning õigusaktide ühtsema tõlgendamise ja rakendamise stimuleerimine;
7. on seisukohal, et Euroopa Liiklusohutusamet, mille liiklusohutusosalased kohustused (teede kasutamine, sõidukid ja infrastruktuur) on selgelt määratletud, aitaks parandada ELi liiklusohutusosalase tegevuse ühtsust ja koordineeritust; soovib Euroopa Liiklusohutusametil kaasata oma tegevusse kavandatud vaatluskeskus ning seada endale konkreetseid eesmärgid parimate tavade loomiseks ja edendamiseks, samuti piiriülese teabevahetuse tihendamiseks; kordab oma transpordipoliitikat käsitleva valge raamatu kohta tehtud resolutsioonis väljendatud toetust sellise ameti loomiseks;
8. palub komisjonil kahe aasta jooksul Euroopa Parlamendile teatada, milline institutsiooniline vorm oleks autonoomsuse ja teadmiste koha pealt liiklusohutusosalase tegevuse arengu hindamiseks ja edendamiseks kõige sobivam;
9. kutsub ELi eesistujat üles korraldama 2005. aastal 3. Verona konverentsi ning algatama Verona protsessi, ühildades selle väljapakutud ELi liiklusohutuse raamistikuga; loodab, et Verona protsess aitab luua vajaliku poliitilise eestvedamisvaimu, nagu seda tegi Cardiffi või Lissaboni protsess, ergutades tipptasemel poliitiliste otsuste tegijaid pühendumata liiklusõnnetuste vähendamisele; lisaks leiab, et tegevustulemuste näitajad ning liikmesriikide ülevaated võivad olla efektiivsed, kui neid kasutatakse n-ö nimetamiseks, häbistamiseks ja kiitmiseks, ning seega poliitilise surve loomiseks, et saavutada eesmärgiks seatud ohutustasemed;
10. juhib tähelepanu sellele, et kõrgetasemeline sekkumine liiklusohutusküsimustega tegelemisse võimaldab lühikese ajaga saavutada märkimisväärsed tulemused, nagu hiljuti näitas Prantsusmaa kogemus, kui 2002. aastal algatatud kampaania vähendas kahe aastaga surmajuhtumite arvu 30% võrra; nõuab tipptasemel poliitiliste otsuste tegijate pühendumist liiklusohutusküsimustega tegelemisele kogu Euroopa Liidus;
11. tervitab Euroopa liiklusohutuse harta vastuvõtmist, kuna see väljendab selgesti, et liiklusohutus on ühine mure ning annab huvitatud sidusrühmadele võimaluse võtta ühiseid

- kohustusi; on siiski mures, et harta ei ole leidnud nii palju pooldajaid ja avalikkuse tähelepanu kui esialgselt arvati; teeb ettepaneku tutvustada hartat ühise Euroopa ja riikide tasandi uue algatuse kaudu koos antud projekti turustamisega; nõuab ka Euroopa institutsioonidelt piisavate rahaliste vahendite eraldamist ja tõhusama teavitamisstrateegia väljatöötamist eesmärgiga pälvida enamate osalejate huvi (nagu VKEd) ning levitada parimate tavade kasutamist igas liiklusohutuse valdkonnas; nõuab iga-aastaste liiklusohutuse auhindade andmist neile, kes avalike reklaamikampaaniate üleskutseid kõige paremini järgivad; kutsub komisjoni üles uurima võimalust, kas üksikisikuid on individuaalsete meetoditega võimalik mõjutada liiklusohutusega seotud kohustusi täitma;
12. on veendunud, et ainult integreeritud süsteem, mis hõlmab kõiki liiklusohutuse valdkondi, nimelt kõiki teekasutajaid, kõiki transporditeenuste kasutajaid ja ostjaid ning eriti sõidukijuhte (füüsiline seisund, väljaõpe, käitumine), sõidukeid (varustus, ohutuseeskirjad, hooldus) ja infrastruktuuri (teevõrgustiku seisund ja hooldus, teede kasutamise sagedus, ehitised teedel, märgistus), sealhulgas stiimuleid ühistranspordi aktiivsemaks kasutamiseks, ning liikmesriikide tõhusad õigusaktid saavad viia märkimisväärsete ja püsivate tulemuste saavutamiseni;
13. palub komisjoni, liikmesriike ja nende piirkondlikke asutusi pöörata tähelepanu oma suuremate riskirühmade, sealhulgas veoauto- ja bussijuhtide ning meessoost alla 25 aasta vanuste juhtide liiklusohutusalasale õpetusele, liiklusohutuslastele õigusaktidele ja kontrollimeetmetele;
14. arvab, et sõidukijuhtide, sõiduõpetajate ja seaduste täitmist tagavate isikute põhjalik ja kõrgetasemeline väljaõpe on äärmiselt oluline; kutsub komisjoni üles edendama väljaõpet, mis algaks juba algkoolis, et vähendada surmajuhtumite arvu noorte seas, ning elukestvat sõidukijuhtide õpetamist, mis arvestaks teatud erigruppide nagu vanurite, puutega inimeste või sisserännanute vajadustega; toetab tervet ühendust hõlmavaid kampaaniaid, mille sihtrühmaks on korduvad seaduserikkujad ning mille rõhk on kõige tõsisematel surmajuhtumeid põhjustavatel teguritel nagu kiiruseületamine, alkoholihoobes sõiduki juhtimine või turvavööde mittekasutamine; nõuab Euroopa juhiloa kiiret kasutuselevõtmist eeskätt seetõttu, et oleks võimalik teatava aja tagant kontrollida sõidukijuhtide füüsilist ja vaimset seisundit ning nende juhioskusi;
15. tuletab meelde, et paljude surmaga lõppevate õnnetuste põhjuseks on väsimus, nagu näitab Suurbritannia uuring¹, milles jõuti järeldusele, et väsimus põhjustab kiir- ja maanteedel ligikaudu 20% pikamaasõitudel juhtuvatest õnnetustest; kutsub komisjoni üles avaldama statistikat olukorra kohta kogu Euroopas ning toetama meetmeid selle probleemiga tegelemiseks;
16. palub komisjonil, liikmesriikidel ja nende piirkondlikel asutustel pöörata erilist tähelepanu kaitsetute liiklejate, sealhulgas jalakäijate ja jalgratturite, kaitsmisele ja ohutusele;
17. on mures kaitsetute liiklejate pärast; sealhulgas noorte pärast, kelle hulgas on surmajuhtumite arv eriti kõrge; märgib, et mootorratturite ja mopeedijuhtide surmasaamise oht on 17 korda suurem kui autojuhtidel ning jalakäijate või jalgratturite surmasaamise oht on vastavalt üheksa korda suurem; rõhutab, et ohutust tuleb

¹ <http://www.thinkroadsafety.gov.uk/>

märkimisväärselt parandada mitte ainult sõidukiga liiklejate jaoks vaid ka nõrgemate maantee kasutajate jaoks nagu jalakäijad, jalgratturid ja mootorratturid; rõhutab vajadust keskenduda suuremate riskirühmade liiklusohutusalasale õppele, õigusloomele ja kontrollmeetmetele terviklikuma lähenemisviisi kaudu; palub komisjonil välja pakkuda tõhusad meetmed (nagu näiteks ohutulede paigaldamine kahe rattaliste sõidukitele) selle tagamiseks, et kõik kaitsetud liiklejad oleksid maksimaalselt kaitstud; arvab, et kõiki liiklejaid tuleks teavitada ohtudest ja ohtude vähendamise viisidest; tervitab ELi poolt rahastatud laste turvatoolide hindamise uut programmi (NPACS), millega kehtestatakse ühtlustatud katsetus- ja hindamisprotokollid; palub komisjonil uurida, kas laste ohutusele peaks ühenduse liiklusohutuspoliitikas eelistatud tähelepanu pöörama, kas tuleks eritähelepanu alla võtta jalakäijate ohutus ja viia läbi EuroNCAPi käigus kokkupõrkekatsetusi ja kehtestada jalakäijate ohutuse direktiivi teine faas;

18. arvab, et nõuetekohane regulaarne seaduste täitmise tagamine on liiklusohutuse parandamisel määrava tähtsusega;
19. juhib tähelepanu sellele, et kehtivate liikluseeskirjade täitmise tagamine parandaks märgatavalt liiklusohutust, sest enamus õnnetusi on tingitud liikluseeskirjade mittetäitmisest; rõhutab eelkõige vajadust täita kiiruse, alkoholisalduse piirmäärade, ravimite ja narkootikumide manustamisega ning turvavööde ja kiivrite kasutamisega seotud eeskirju; need küsimused kuuluvad eelkõige liikmesriikide pädevusse, kuid neid on vaja koordineerida parimate tavade levitamise kaudu; tervitab komisjoni soovitus määrata maksimaalseks alkoholisalduseks 0,5 mg/ml ja nõuab tungivalt kõikidelt liikmesriikidelt nimetatud maksimaalmäära kehtestamist; nõuab tungivalt, et liikmesriigid rakendaksid kiiresti komisjoni 6. aprilli 2004. aasta soovitus ohutuseeskirjade täitmise tagamise kohta¹; kutsub komisjoni üles kontrollima soovitus rakendamist ning andma vajadusel abi liikmesriikidele, millel ei õnnestu soovitus rakendada; kutsub komisjoni üles andma tegevusprogrammi vahekokkuvõttes aru rakendamise tulemuslikkusest;

Piiriülene seaduste täitmise tagamine

on teadlik, et piiriülene liiklusseaduste täitmise tagamine on endiselt äärmiselt ebarahuldav, kuna puudub ühtne süsteem, mille abil saaksid ühe liikmesriigi ametivõimud karistada teistest liikmesriikidest pärit seaduserikkujaid²; nõuab tungivalt, et komisjon teeks ettepaneku korraldada kogu ühenduses toimiv kampaania, et tagada sõiduki juhtide liikluseeskirjadest kinnipidamine igas liikmesriigis, kus nad sõidavad; nõuab tungivalt, et komisjon töötaks välja kogu ühenduses toimiva süsteemi, mis võimaldaks liikmesriikidel jälgida määratud karistusi ja trahve; märgib, et rahaliste karistuste osas on ette valmistatud nii võimalik õigusakt³ kui ka infovahetussüsteemi⁴ vajalik raamistik;

¹ Komisjoni hinnangul aitaks üksnes asjaolu, kui politsei tagaks kiirusepiiranguid, alkoholi jooobes juhtimist ja turvavööde kinnitamist puudutavate eeskirjade täitmise, vältida 2010. aastaks 6000 surmajuhtumit ja 14 000 vigastust.

² Selle näiteks võib tuua olukorra, kus esimese nelja kuu jooksul Prantsusmaa riiklikus kiirusepiirangu täitmise süsteemis, mis käivitati 2003. aastal, moodustasid piirangurikkujatest 25% juhid, kelle auto oli registreeritud väljaspool Prantsusmaad (VERA 2 2004:1), samas on selliste autode osatähtsus kogu liikluses üksnes 10%.

³ Nõukogu 25. veebruari 2005. aasta raamdirektiivi otsus rahatrahvide vastastikuse tunnustamise põhimõtte

20. tervitab mõtet võtta meditsiinitarvete pakendamisel kasutusele kohustuslikud ühtlustatud piktogrammide vastavalt Euroopa ravimite klassifikatsioonile, mis põhineb nende avalduval mõjul;
21. juhib tähelepanu surnud nurkade ohtlikkusele; nõuab kiirete ja vähekulukate meetmete võtmist veoautodele peeglite paigaldamiseks, et likvideerida surnud nurgad; palub komisjoni kaaluda ühenduse õigusaktide parandamise vajalikkust ja teostatavust, et võimaldada tootjatel parema vaatevälja saavutamiseks viia sisse keskmised eesmised tiivapostid;
22. tuletab meelde, et uuem autopark oleks samuti turvalisem; väljendab kahetsust selle üle, et komisjoni teatis sõiduautode maksustamise kohta Euroopa Liidus (KOM(2002)0431) ning sellele järgnenud Euroopa Parlamendi resolutsioon pole toonud kaasa registreerimismaksude väljapakutud asendamist aastaste liiklusmaksudega, takistades nii siseturu toimimise paranemist ning vanade autode kiiremat väljavahetamist uuemate ja ohutumate vastu;
23. on huvitatud kultuuripärandi säilitamisest ajalooliste sõidukite näol; seetõttu nõuab tungivalt, et kavandatavad õigusaktid peavad arvesse võtma ajalooliste sõidukite kasutamisest ning ka säilitamisest tulenevat tahtmatut, kuid potentsiaalset negatiivset mõju;
24. tuletab meelde, et avariiõhtlik maanteevõrgustik ja maanteevõrgustik, mis ei muuda õnnetuste tagajärgi minimaalseks, on suurimaks probleemiks ohutuse tagamisel; tunnustab, et maanteid tuleks moderniseerida, et teed suudaksid taluda valitsevat liikluskoormust, ning teid tuleks ehitada vastavalt standarditele, mis võtaksid arvesse kõikide liiklejate, sealhulgas ka kaitsetute liiklejate, vajadusi; pooldab kindlalt komisjoni püüdusi kehtestada surnud nurkade, ühenduse märgistuse, autojuhtidele suunatud teabe ja vastumeetmete jaoks ühtne määratlus;
25. peab raamdirektiivi ohutu infrastruktuuri haldamise kohta kasulikuks abivahendiks süsteemide kasutuselevõtul liiklusohutuse tagamiseks; arvab, et selline direktiiv peaks kehtestama vajalikud menetluskorrad nii uute kui ka olemasolevate maantee projekterimiseks, ehitamiseks ja käitamiseks, et tagada nende vastavus kõigile ohutusstandarditele, ning ühtlasi soodustaks riiklike programmide algatamist kõrge liiklusõnnetuste riskiastmega teelõikude parandamiseks, eelkõige erineva tasapinnaga ülekäigukohtade likvideerimiseks, ning toetaks ekspertide võrgustike loomist Euroopa parimate kogemuste jagamiseks ohutute teede projekterimisel ja haldamisel; rõhutab, et liikmesriigid peaksid maantee projekterimisel ja ehitamisel võtma süstemaatiliselt arvesse kõikide juhtide (mootorratturite, jalgratturite, raskeveokijuhtide jne) ohutust;

rakendamise kohta (COPEN 24).

⁴ EUCARIS on süsteem, mis põhineb 29. juuni 2000. aasta mitmepoolsel lepingul. Tegemist on infrastruktuuriga, mille kaudu saavad osalevad riigid teiste riikide andmebaasidest otsida teavet juhilubade ja/või sõidukite kohta, www.eucaris.com
RESPER on juhilubade võrgustik, mille komisjon ja nõukogu asutasid teabe ja andmete jagamiseks kõikide Euroopa juhilubade kohta.

26. teeb komisjonile ülesandeks pöörata suuremat tähelepanu Euroopa liiklusohutuse tegevusprogrammi kooskõlastamisele keskkonnaalase tegevusprogrammiga ja soovib lülitada ohutus- ja keskkonnakriteeriumid üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) rahastamisaotluste hindamismenetlusse; teeb ettepaneku liiklusmärkide ja teabe ühtlustamiseks, mis peaks olema esimeseks sammuks ühtse värvi, kuju ja kirjatüübiga Euroopa maanteemärgistuse loomisel, millele järgneb maanteede varustamine intelligentsete liikluskorraldus- ja infosüsteemidega;
27. märgib EuroTest platvormi potentsiaali edendada ühenduse mitmeid liikuvus- ja infrastruktuuritooteid ja teenuseid käsitlevaid liikuvus- ja võrdlusuuringuprogramme ja tõsta kodanike teadlikkust; eelkõige tervitab EuroRAPi (Euroopa maanteede hindamise programm) ja EuroTAPi (Euroopa tunnelite hindamise programm) loomist; nõuab nii EuroRAPi ja EuroTAPi programmide kiiret laiendamist kõikidesse liikmesriikidesse, kõikidele peamistele maanteedele ja kõikidesse peamistesse tunnelitesse kui ka parimate tavade suuniste väljaandmist; toetab ideed anda kõikidele peamistele ELi maanteedele "ohutuspunkte" vastavalt ELi suunistele;
28. märgib, et EuroTest 2005 maanteemärgistuse kohta läbi viidud uuringu tulemused näitasid, et 91% sõidukijuhtidest soovib liiklusohutuse parandamise eesmärgil maanteemärgistuse paremat ühtlustamist kogu Euroopas; palub komisjonil reageerida tõhusate meetmete võtmisega liiklusmärkide süsteemi ja autojuhtide käitumise parandamiseks ning asjakohase teabe andmisega autojuhtidele; palub komisjonil käivitada algatus 1968. aasta liikluse märgistamise süsteemi puudutava ÜRO Viini konventsiooni ühtseks tõlgendamiseks Euroopa Liidus; nõuab tungivalt, et komisjon uuriks tuvastatud probleeme, nagu näiteks maanteemärgistuse liialdatud kasutamist ja selle puudulikku mõistmist; pooldab kasutajasõbraliku ja kaasajastatud teabe andmist liikmesriikides kasutatavate liiklusmärkide süsteemi kohta, lihtsustades sellega piiriülest liiklemist; väidab, et selline teave peaks olema kergesti kättesaadav ELi Interneti koduleheküljel kõikides ametlikes Euroopa Liidu keeltes;
29. avaldab kahetsust selle üle, et kõik eurooplased ei tea üldist hädaabinumbrit 112; palub komisjonil ja liikmesriikidel hinnata Euroopa üldsuse teadlikkust üldise hädaabinumbri osas ja hinnata sellel numbril hädakutse edastanud inimestele osutatavate teenuste kvaliteeti; kutsub komisjoni ja liikmesriike üles tegema ettepanekuid nimetatud hindamisel põhinevate meetmete kohta, et parandada olukorda Euroopa Liidus;
30. kutsub üles tegema iga suure finantsmõjuga ja iga suuremahulise tegevuse puhul eelnevat tasuvusanalüüsi; soovib, et kui saadav kasu on tõenäoliselt väike, peaks komisjon selgitama, miks ta sellisele järeldusele jõudis; märgib, et konkreetse meetme võtmise üle otsustamisel oleks mõistlik kaasata liikmesriike;
31. juhib tähelepanu rollile, mida kindlustusfirmad võivad etendada eraautodega juhtuvate liiklusõnnetuste vähendamisel; liiklusohutuse tähtsustamiseks võiks transpordifirmasid motiveerida erineva suurusega preemiatega, mis vähendaksid liiklusõnnetuste arvu;
32. avaldab kahetsust, et kolmas liiklusohutuse tegevusprogramm ei tõsta esile liiklusohutusküsimusi tiheasustuspriirkondades ega näita, kuidas ühistransport saab kaasa aidata liiklusõnnetuste arvu vähendamisele; on veendunud, et teabe vahetamine parimate tavade kohta on suure potentsiaaliga kogu Euroopa linnapiirkondadele; nõuab jõulisemat

tegutsemist parimate tavade levitamisel ja teadusuuringute tõhustamisel; sellega seoses rõhutab, et ühiste standardite arendamine teede geomeetria, infrastruktuuri projekteerimise ja liiklusmärkide osas on peamiseks panustajaks liiklusohutusse;

33. on teadlik, et mitme paljulubava tehnoloogia juurutamine ei saa toimuda silmapilkselt; kutsub seetõttu komisjoni üles koostama prioriteetsete valdkondade nimekirja, millele tehnoloogiauuringud peaksid keskenduma, ning samuti kava nende kasutuselevõtmiseks; rõhutab, et eelnimetatud prioriteetsete valdkondade nimekirja ja tehnoloogiliste uuenduste kava võib kehtestada alles pärast põhjaliku tasuvusanalüüsi läbiviimist; nõuab, et nimetatud prioriteetsete valdkondade tegevuskavad kataksid nii lühikest, keskpikka kui ka pikka perioodi ning et neid saaks sujuvalt lülitada Verona protsessi;
34. arvab, et niisugused tehnoloogiad, mida pakub näiteks telemaatika, suudavad kaugemas tulevikus peaaegu täielikult ära hoida surmaga lõppevad õnnetused; nõuab seetõttu, et kõik sidusrühmad osaleksid intensiivselt teadus- ja arendustegevuses ja teeksid omavahel koostööd, et edendada kõige lootustandvamate tehnoloogiate kiiret kasutuselevõttu;
35. on teadlik tõsiasi, et paljude uute tehnoloogiate kasutusele võtmine võib osutuda kulukaks ning et uute autode ostjad ei soovi alati maksta täishinda, isegi kui sotsiaalmajanduslikud kulusäästud oleksid suuremad kui sõidukile lisandunud kulud; kutsub komisjoni üles määratlema koos liikmesriikidega (tagades samal ajal siseturu toimimise) maksu- ja muud soodustused, mis kiirendaksid mõjusate lahenduste väljapakumist ja soodustaks nende kasutusele võtmist reformitud ja põhjalikuma EuroNCAPi (Euroopa uute autode hindamise programm) kaudu;
36. on seisukohal, et äärmiselt suurest tehnoloogiaalasest valikust peaks eelkõige tähelepanu pöörama alljärgnevale:
- **turvavöö meeldetuletajad ja kaasaegsed turvasüsteemid**; märgib, et Rootsis kinnitavad 95% autos sõitjatest turvavöö ning pooltel õnnetuses surmasaanutest on turvavöö olnud kinnitamata; toetab seetõttu turvavöö meeldetuletaja kohustuslikku paigaldamist juhiistmetele kõikides uutes autodes, tehes erandi ühistranspordivahenditele, ning nimetatud meeldetuletaja paigaldamise kohustuse laiendamist kaassõitjate istmetele;
 - **elektrooniline stabiilsuskontroll (ESC)**; juhib tähelepanu sellele, et ülemaailmsed uuringud on üksmeelsed selles osas, mis puudutab sõiduki stabiilsuskontrollisüsteemi nagu ESC¹ märkimisväärset elupäästmispotentsiaali; toetab nii võimalusel vabatahtlikku ESC-süsteemide paigaldamist kõikidele sõidukitele kui ka sõiduki stabiilsuskontrollisüsteemide rahvusvahelist ühtlustatud kehtivuskontrolli arendamist;
 - **kiiruse piiramise süsteemid**; märgib kiiruse piiramise tehnoloogia võimalusi juhile antava teabe, valitavate kiiruspiirikute ja intelligentse kiirusadapteri (ISA) kaudu, mis võivad kohustusliku skeemina vähendada õnnetusi ligikaudu 35% võrra²; nõuab

¹ Ameerika Ühendriikide riikliku kiirteeohutuse ameti uurimuse kohaselt vähendaks kõikide autode ESCga varustamine autoõnnetustes surmasaanute arvu 30% võrra.

² Intelligentsete transpordisüsteemid ja liiklusohutus, ETSC 1999.

kiiruse alarmsüsteemi ja edaspidi ka ISA paigaldamist autodesse, kui liikmesriigi ametivõimud seda vajalikuks peavad; pooldab ühiseid tehnilisi standardeid ning meetmeid ELi-ülese kiirusepiiranguid käsitleva teabe kättesaadavaks tegemisel digitaalsetele kaartidele kandmise eesmärgil;

- **alkolukud;** märgib, et alkoholiga on seotud ligikaudu 10 000 liiklusõnnetust aastas; nõuab tungivalt, et komisjon aitaks kaasa tõhusate alkolukkude kasutuselevõtmisele; peab mõttekaks etapiviisilist lähenemist, mis algab korduvate seaduserikkujate puhul rehabilitatsioonimeetmete kasutamisega, vabatahtlike meetmetega ja kaubatranspordiga;
- **hädaabikõned;** tuletab meelde, et hädaabikõned on vahend, millel on suur potentsiaal vähendada surmajuhtumite arvu, vigastuste raskust ja õnnetusjuhtumijärgset stressi, kiirendades hädaabiteenistuste reageerimisvõimet; tervitab tegevuskava, mis näeb ette uute autode varustamise hädaabikõnede tegemise võimalusega 2009. aastaks ning nõuab tasuvaks osutumise korral selle kava laiendamist ka reisijaid vedavatele sõidukitele ja ohtlikke kaupu transportivatele sõidukitele;

37. toetab täiustatud, kõikehõlmava EuroNCAPi kehtestamist, tugevdades koostööd komisjoniga täiendava finantsabi andmise ja programmis aktiivsema osalemise teel; kutsub üles lülitama EuroNCAPisse teisi passiivseid ohutusaspekte, nagu näiteks lülisambavigastuste vältimise süsteem ning sõidukite kõrguse ühtivus kokkupõrke korral; märgib lisaks, et aktiivsed ohutussüsteemid on ikka veel suuresti järele proovimata võimalus, mis võiks parandada liiklusohutust ning et kõige paljulubavamad lahendused tuleks lülitada EuroNCAPi menetlusse;

38. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule, komisjonile ning liikmesriikidele.

EXPLANATORY STATEMENT

1. Road Safety in Europe

The incredible mobility offered by the road network is indispensable for a well-functioning society. Unfortunately, there is a darker side to the success story: Road traffic accidents remain the main cause of death for the under 50 year's age group. Additionally, the direct and indirect costs in EU25 are around €200 billion, i.e. 2% of EU GNP with 43.000 fatalities estimated for 2004. Without any doubt there is a strong case for vigorous action to promote road safety. The trend in the enlarged EU has been positive, but gives no reason for complacency:

Over three decades (1970-2000) road traffic has tripled while the number of fatalities has been halved. However, the situation remains unacceptable. It is also to be noted that road safety records of most of the ten new Member States are lagging far behind the EU15. The gap between the best- and worst-performing Member States is widening making the Baltic States 8 times as unsafe as the UK.

2. a. The 3rd Road Safety Action Programme

The Third Road Safety Action Programme was published in June 2003. It sets up EU-wide targets for the period 2003-2010. The Commission's Programme has identified 60 measures to be implemented at EU level, most of them of non-legislative nature. In its Communication¹ the European Commission proposes setting as a target halving the number of fatalities down to 25.000 until 2010. The very long term objective is the Nordic "vision zero".

b. The Systems Approach

The so-called systems approach to road safety recognises that, the driver (as well as other road users), the vehicle and the road infrastructure make up three components of a dynamic system. Within this system safety is a shared responsibility that should involve all the stakeholders. Successful road safety management should try to identify all sources of design weakness that contribute to crash occurrence or to making crashes fatal or serious so as to mitigate the consequences². It also recognises that a degree of road user error is inevitable and should be "tolerated" by making the system as a whole more "forgiving".

	Driver	Vehicle	Road
Pre-crash			

¹ European Road Safety Action Programme Halving the number of road accident victims in the European Union by 2010: A shared responsibility (COM (2003) 311 final)

² This conceptual framework for road safety follows the matrix developed by William Hadden, former Administrator of the US National Highway Safety Administration.

Crash			
Post Crash			

Progress in road safety in industrialised countries since 1970 is mainly derived from systematic improvements across the matrix involving:

- Safer drivers (enforcement of speed limits, drink-driving laws, improved driver training and licensing etc);
- Safer cars (crash test standards, air bags, seatbelts etc.);
- Safer roads (road design and maintenance, safety barriers, vertical and horizontal signalling, safety audits etc.).

3. Recommendations

All in all, your rapporteur welcomes the Communication on the Road Safety Action Programme and its worthy target of halving deaths on our roads. The numerous initiatives in the area of eSafety promise also substantial improvements in the future. Concentrating our efforts on some key areas will already mean tremendous progress.

Your rapporteur considers that legislation at EU level should provide added value over and above what national means can provide. In almost each and every topic, and in particular where there is no room for EU legislation, there is nevertheless a great potential for EU-wide action. EU leadership can ensure a policy environment favourable to the implementation of road safety in national action plans.

a. Actions to Be Undertaken

A Comprehensive European Road Safety Enhancement Framework

Your rapporteur suggests a comprehensive and permanent EU Road Safety Framework to be designed by the Commission within the imminent mid-term review of the Programme. To evaluate progress, performance indicators must be part of the Framework. A "name, fame and shame" approach demonstrating who is reaching or missing the targets is liable to create necessary political pressure. This Framework should be closely integrated with the Verona Process of the Council and be regularly updated in order to remain effective, adaptive and ambitious enough. Close cooperation with all relevant stakeholders should be provided for.

The Framework would necessarily need to contain a clear division of responsibilities, challenging but realistic timeframes and prioritisation based on cost-effectiveness. To reach the targets the Commission, or the European Road Safety Agency, should prepare a list of priority actions after a thorough impact assessment, feasibility, collateral damage and benefits. A detailed time schedule for short term, medium term and long term activities at EU and Member State level should also be stated in an unambiguous way.

European Road Safety Agency vs. European Road Safety Observatory?

The Commission has proposed a Road Safety Observatory that will collect, analyse and publish any possible data and scientific knowledge on road safety. However, that can only be a first step and only a small part of the tasks of the Agency. The Agency would establish rules and norms, adopt type approval schemes, operate cross-border information systems (driving licence, vehicle registration) and most importantly draft and disseminate best practice guidelines within a structured framework.

Repeating the demand already expressed by the European Parliament, your rapporteur favours the establishment of an Agency, which could be entrusted with all the above-mentioned tasks.

Action for the Short and the Long Run

Actions should be carefully time-tabled: improvement in behaviour must be our short term priority since fast results can be obtained thanks to enforcement and campaigns making road users comply with the law. Thereafter measures need to be taken to ensure sustainable road safety by acting on training and education of users, on the vehicle park and on the road infrastructure.

In the longer term technological solutions can offer remedies to most safety hazards. Therefore, it seems fit to put our efforts on furthering such technologies which can dramatically reduce accident risk or the consequences of accidents.

New technologies should preferably be based on world-wide standards. They must be conceived so that the vehicles possessing the technology can easily co-exist with ones without the technology. To make the introduction of novel technologies attractive, the Member States could be allowed to lower VAT, road charges or other taxation for vehicles fulfilling certain EU guidelines (e.g. based on the European New Car Assessment Programme, EuroNCAP). Any such programme must not impinge on the single market.

The eSafety Programme¹ is an excellent initiative for developing and introducing safety technologies. It provides for structured co-operation between industry, the Commission and other stakeholders and should consequently be encouraged.

b. Specific Areas of the Systems Approach

Behaviour

Since most of road accidents are due to violations of essential rules, behaviour is by far the issue offering the highest potential for short term results. If everybody followed all traffic rules, road fatalities would be cut by more than 90 %. If everybody wore a seat belt, complied with the legal speed limits and did not drive under the influence of alcohol, fatalities would be

¹ COM (2003) 542

cut by more than 60 %¹ and we will already achieve the Commission's target of halving road deaths.

Enforcement is however mainly an issue for the Member States. These actions must be conducted within a framework that fully respects the principle of subsidiarity. Thus the approach taken by the Commission in its Recommendation² - calling for national plans based on best practice in the enforcement of speed, alcohol and seat belt legislation - is laudable.

Vehicle

Over less than ten years vehicles have achieved huge improvements in passive safety (EuroNCAP since 1997 and the SARAC project). Even though there is room for further improvement in passive safety (e.g. seat belt reminders, day time running lights, elimination of dead angles, conspicuity of heavy goods vehicles, better pedestrian protection), the future lies in the improvement of active safety thanks to the wide implementation of electronic devices ("smart cars"). However, since - without specific incentives - these innovations will only slowly penetrate the market; their impact will be very progressive. In speeding up the process and sequencing it optimally the eSafety Programme is of utmost importance.

It is also a fact that a younger car fleet would by default also mean a drastically safer one. It is therefore regrettable that a recent Commission Communication³ has not given rise to the suggested replacement of registration taxes by annual circulation taxes. Such a tax overhaul would improve the functioning of the internal market and enhance the introduction of newer and safer cars.

The cost of safety-enhancing technologies ranges from negligible to fairly high, and so does availability and acceptability to the public. The Commission should study their socio-economic impact as related to the cost and rank them. Steps should then be taken in consultation with the stakeholders, e.g. within the eSafety Forum, to identify the best way to implement them in practice, either through the type-approval system or through alternative means such as voluntary commitments and tax incentives. The result should be a roadmap for implementation over the foreseeable future.

Infrastructure

The road infrastructure has not at all kept up with traffic growth. Roads should be upgraded to

¹ Elvik&Asmussen 2000 estimate that full compliance to speed limits would reduce fatalities by 40% in Sweden; According to Nilsson (2001) Japanese & Danish statistics indicate that fatality risk is decreased by 75-80% - in Europe the proportion of fatalities for not wearing seatbelt is 15-60%. Fatalities where drivers are under the influence of alcohol range usually between 5-20% of fatalities; here the risk reduction would be more than 90%. Naturally one can not add these up as often the same person speeds, is drunk and does not wear seat belt i.e. 40% + (12...48%) + (5...20) but it would be safe to say that in EU15 the effect would be more than 60%. In addition if people followed the give way regulations, signals, always maintain such a speed that the vehicle can be stopped in the area currently seen, etc. the effect would surely be more than 90%.

² 2004/345/EC

³ COM (2002) 431

accommodate the current traffic levels. Your rapporteur thinks that safety improvements to the road network get far too little resources both at national and European level when public funds are shared between different transport modes.

Even the most modern infrastructure must be built according to the limitations of the driver. Driver errors can be avoided and their consequences mitigated by means of a systematic inclusion of road safety issues at any stage of the design, construction and operation of roads. The needed safety impact assessments, audits and inspections are very cost effective. Therefore, as it is already the case for environmental issues, safety issues should become a prerequisite for road construction and road operation. A European framework Directive on safe infrastructure management applicable to the TEN road network would contribute to the emergence of a culture of safe road engineering without impinging on subsidiarity. Such a Directive is thus supported by your rapporteur since it is a crucial missing link to cover all domains of road safety.

c. The Future

Much has been achieved, but of course setting targets is not enough. Time has come for the Commission to fully implement the Road Safety Action Programme. Thereafter new priorities must be identified and forcefully tackled, preferably in a structured and systematic way as suggested by your rapporteur. Much improvement potential lies in the following issues:

- Young road users and their education,
- Introduction of cost-effective intelligent safety systems,
- Motorcycle riding and other vulnerable road users,
- The particular issues linked with the less performing Member States.

Though the economist John Maynard Keynes once said that "*In the long term we are all dead.*" it is our duty to make the roads safer through both short and long term measures. The safety of our children and grandchildren depends on our actions today. Thus one thing is clear: we must not collect cheap points by avoiding necessary but sometimes unpopular action. No single death on the road is for a good cause!

MENETLUS

Pealkiri	Euroopa liiklusohutuse tegevusprogramm – liiklusõnnetuste ohvrite arvu vähendamine Euroopa Liidus 2010. aastaks poole võrra: jagatud vastutus	
Menetluse number	2004/2162(INI)	
Esialgne resolutsiooni ettepanek / Esialgsed resolutsiooni ettepanekud		
Menetlusalus	art 45	
Vastutav komisjon	TRAN	
Raporti koostamise otsuse vastuvõtmise kuupäev	1.9.2004	
Luba istungil teada andmise kuupäev	28.10.2004	
Nõuandev komisjon / Nõuandvad komisjonid istungil teada andmise kuupäev	ITRE 28.10.2004	ENVI 28.10.2004
Arvamuse esitamisest loobumine otsuse kuupäev	ITRE 24.11.2004	ENVI 30.11.2004
Tõhustatud koostöö istungil teada andmise kuupäev		
Raportis sisalduv(ad) resolutsiooni ettepanek(ud)		
Raportöör(id) nimetamise kuupäev	Ari Vatanen 1.9.2004	
Aseraportöör(id)		
Arutamine komisjonis	16.3.2005	25.4.2005
Vastuvõtmise kuupäev	15.6.2005	
Lõpphääletuse tulemused	poolt:	30
	vastu:	5
	erapooletuid:	5
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Inés Ayala Sender, Philip Bradbourn, António Costa, Michael Cramer, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Evelin Lichtenberger, Erik Meijer, Michael Henry Nattrass, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool	
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Alessandro Battilocchio, Zsolt László Becsey, Den Dover, Jelko Kacin, Sepp Kusstatscher, Jan Olbrycht, Hannu Takkula, Ari Vatanen	
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (kodukorra art 178 lg 2)		
Esitamise kuupäev – A6	1.7.2005	A6-0225/2005
Märkused		

