



VASTUVÕETUD TEKSTID

P8_TA(2017)0423

Elude säästmine ja autode turvalisuse suurendamine ELis

Euroopa Parlamendi 14. novembri 2017. aasta resolutsioon elude säästmise kohta autode turvalisuse suurendamise abil ELis (2017/2085(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni aruannet „Kuidas säästa elusid: autode turvalisuse suurendamine ELis. Sõidukite kõrgtehnoloogiliste turvaseadiste, nende kulutõhususe ja tehnilise teostatavuse seirest ja hindamisest sõidukite üldist turvalisust ning jalakäijate ja teiste vähem kaitstud liiklejate kaitset käsitlevate määruste läbivaatamise eesmärgil“ (COM(2016)0787) ja selle juurde kuuluvat komisjoni talituste töödokumenti (SWD(2016)0431),
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuli 2009. aasta määrust (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmestike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid¹,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. jaanuari 2009. aasta määrust (EÜ) nr 78/2009, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses jalakäijate ja teiste haavatavamate liiklejate kaitsega ning millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiivid 2003/102/EÜ ning 2005/66/EÜ²,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiivi 2014/47/EL, milles käsitletakse liidus liiklevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontrolli ja -ülevaatust ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/30/EÜ³,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2015. aasta direktiivi (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta⁴,

¹ ELT L 200, 31.7.2009, lk 1.

² ELT L 35, 4.2.2009, lk 1.

³ ELT L 127, 29.4.2014, lk 134.

⁴ ELT L 68, 13.3.2015, lk 9.

- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta direktiivi (EL) 2015/719, millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass¹,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrust (EL) 2015/758, mis käsitleb hädaabinumbri 112 teenusel põhineva sõidukisisesel eCall-süsteemi kasutuselevõtmisega seotud tüübikinnituse nõudeid ning millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ²,
- võttes arvesse oma 9. septembri 2015. aasta resolutsiooni 2011. aasta transpordipoliitika valge raamatu rakendamise kohta: vahekokkuvõtte ja edasised sammud säästva liikuvuse suunas³,
- võttes arvesse oma 18. mai 2017. aasta resolutsiooni Euroopa Liidu maanteetranspordi kohta⁴,
- võttes arvesse oma 3. juuli 2013. aasta resolutsiooni liiklusohutuse kohta aastatel 2011–2020 seoses esimeste vahe-eesmärkidega kahjustrateegia suunas⁵,
- võttes arvesse oma 27. septembri 2011. aasta resolutsiooni Euroopa liiklusohutuse kohta aastatel 2011–2020⁶,
- võttes arvesse oma 15. detsembri 2011. aasta resolutsiooni Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava ning konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi kohta⁷,
- võttes arvesse komisjoni teatist „Koostoimelisi intelligentseid transpordisüsteeme käsitlev Euroopa strateegia – samm koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse tagamise suunas“ (COM(2016)0766),
- võttes arvesse komisjoni teatist „Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020“ (COM(2010)0389),
- võttes arvesse komisjoni teatist „CARS 2020: Euroopa konkurentsivõimelise ja jätkusuutliku autotööstuse tegevuskava“ (COM(2012)0636),
- võttes arvesse komisjoni valget raamatut „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“ (COM(2011)0144),
- võttes arvesse komisjoni aruannet „Benefit and feasibility of a range of new technologies and unregulated measures in the field of vehicle occupant safety and

¹ ELT L 115, 6.5.2015, lk 1.

² ELT L 123, 19.5.2015, lk 77.

³ ELT C 316, 22.9.2017, lk 155.

⁴ Vastuvõetud tekstid, P8_TA(2017)0228.

⁵ ELT C 75, 26.2.2016, lk 49.

⁶ ELT C 56E, 26.2.2013, lk 54.

⁷ ELT C 168E, 14.6.2013, lk 72.

protection of vulnerable road users“ (Rea uute tehnoloogiate ja reguleerimata meetmete kasulikkus ja tehniline teostatavus sõitjate turvalisuse ja vähem kaitstud liiklejate kaitse vallas), mille koostas Transport Research Laboratory ja mis avaldati 26. märtsil 2015,

- võttes arvesse komisjoni talituste töödokumenti „On the Implementation of objective 6 of the European Commission’s policy orientations on road safety 2011–2020 – First milestone towards an injury strategy“ (Euroopa Komisjoni 2011–2020. aasta liiklusohutuse poliitikasuuniste 6. eesmärgi rakendamine – esimene vahe-eesmärk kahjustrateegia suunas) (SWD(2013)0094),
 - võttes arvesse nõukogu 8. juuni 2017. aasta järeldusi liiklusohutuse kohta, millega kinnitatakse 2017. aasta märtsi Valletta deklaratsioon,
 - võttes arvesse komisjoni 31. mail 2017 avaldatud paketti „Liikuvus Euroopas“, mis hõlmab kaheksat seadusandlikku algatust, milles pööratakse erilist tähelepanu maanteetranspordile,
 - võttes arvesse ÜRO Peaassamblee 15. aprilli 2016. aasta resolutsiooni 70/260 liiklusohutuse parandamise kohta kogu maailmas,
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 52,
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit ning siseturu- ja tarbijakaitsekomisjoni arvamust (A8-0330/2017),
- A. arvestades, et igal aastal hukub Euroopa teedel umbes 25 500 inimest ja ligikaudu 135 000 inimest saab tõsiselt vigastada, mistõttu on liiklussurmade arvu nulli viimise eesmärgi saavutamiseks vaja liikmesriikidega konsulteerides võtta rohkem ja tõhusamaid meetmeid;
- B. arvestades, et liiklusohutus sõltub kolmest tegurist: sõidukist, taristust ja juhtide käitumisest, ning seepärast on liiklusohutuse suurendamiseks vaja ette näha meetmeid kõigis kolmes valdkonnas ning tõhusaid meetmeid tuleks võtta sõidukite aktiivse ja passiivse ohutuse valdkonnas;
- C. arvestades, et sõiduautode, kerg- ja raskesõidukite keskmine vanus kasvab ELis pidevalt ja on praegu üle 10 aasta; arvestades, et sõiduki vanusel on otsene mõju liiklusõnnetuse tagajärgedele ja selles saadud vigastustele;
- D. arvestades, et juhiabisüsteemid muudavad sõidukid turvalisemaks ning võimaldavad liikluses ohutult ja aktiivselt osaleda ka piiratud liikumisvõimega isikutel ja eakatel;
- E. arvestades, et intelligentsed juhtimissüsteemid vähendavad ummikuid, hoiatavad juhte teel tekkivate ohtude eest ning aitavad seega vähendada õnnetuse põhjustamise ohtu;
- F. arvestades, et liikumine isejuhtivate sõidukite suunas edeneb jõudsalt ja liiklusohutus on üldiselt pakiline küsimus, mistõttu peab komisjon esitama üldise ohutuse määrase läbivaatamise hiljemalt 2018. aasta esimeses kvartalis; arvestades, et igal juhul oleks mis tahes edasine viivitus vastuvõetamatu;
- G. arvestades, et kuna 38 % kõikidest surmaga lõppenud liiklusõnnetustest toimub

linnapiirkondades ja neisse satuvad sageli vähekaitstud liiklejad, peaksid liikmesriigid vähekaitstud liiklejaid linnaliikluse planeerimisel arvesse võtma, et parandada nende olukorda võrreldes muude transpordiliikidega, nagu autod ja bussid; arvestades, et komisjon peaks esitama jalakäijate kaitse määruse läbivaatamisaruande;

- H. arvestades, et liiklusohutuse ja kutseliste liiklejate töötingimuste vahel esineb selge seos;

Üldised nõuded

1. rõhutab, et liikmesriigid peaksid teedel tõhusalt ja korrapäraselt kontrollima juhte, sest õnnetuste peamised põhjused on endiselt teeoludele mittevastava kiirusega sõitmine ja kiiruse ületamine, tähelepanu hajumine, alkoholi- või narkojoobes juhtimine ja liigne väsimus ning palub seetõttu
 - a) komisjonil määrata kindlaks kontrollitavate M1- ja N1-kategooria sõidukite protsendimäär;
 - b) komisjonil kehtestada rangemad kontrollid selle üle, et sõidukijuhid, kes on kutselised liiklejad, järgiksid tööaja kohustuslikke piiranguid ja peaksid kinni puhkeageadest;
 - c) liikmesriikidel tagada heade tavade intensiivsem vahetamine, pidades eelkõige silmas arukaid jõustamisstrateegiaid, ja näha ette õigusrikkujatele hoiatava mõjuga karistused;
2. märgib, et ELis on igal aastal ligikaudu 25 % kõigist liiklussurmades põhjustatud alkoholi tarbimisest; palub seetõttu komisjonil hinnata võimalikku lisaväärtust, mida annaks ELis vere alkoholisisalduse piirangu ühtlustamine nii, et see oleks 0,0 promilli algajatele sõidukijuhtidele esimese kahe aasta jooksul ja kutselistele juhtidele, ning kiidab heaks mõningate liikmesriikide nulltolerantsi poliitika joobes juhtimise suhtes;
3. tuletab meelde eesistujariik Malta poolt 29. märtsil 2017 tehtud Valletta deklaratsiooni liiklusohutuse parandamise kohta ja nõuab tungivalt, et komisjon lisaks oma uude, ajavahemiku 2020–2030 liiklusohutuse strateegiasse uusi eesmärgi, et vähendada ELis raskete liiklusvigastuste arvu poole võrra;
4. kutsub liikmesriike üles parandama märkimisväärselt oma teetaristu seisukorda korrapärase ja tõhusa hooldamise, sh liiklusmärkide ja signaalimissüsteemide hooldamise ning asjakohaste uuenduste abil, et tulla toime liiklusmahtudega, ning võtma kasutusele uuenduslikke meetmeid, mis tagavad juhiabisüsteemide täieliku toimimise ja tõhustavad nende koostalitlusvõimet, moodustades nn intelligentse taristu; kutsub komisjoni üles looma mehhanismi, mis tagaks, et Euroopa teetaristu oleks vajalikus seisukorras;
5. juhib tähelepanu sellele, et taristu muudatused (näiteks teatavat liiki pörkepiirded või liikluse rahustamise vahendid) võivad mõnikord õnnetusi põhjustada või raskendada nende tagajärgi, eriti kui õnnetusse satuvad motoriseeritud kahe rattalised sõidukid; kutsub seetõttu komisjoni üles kavandama standardimismeetmeid, mis võiksid puudused kõrvaldada;
6. märgib, et paljud juhid ei ole teadlikud vajadusest moodustada kiirteedel eritalituse

sõidukitele juurdepääsu võimaldav koridor või ei oska seda teha, ning kutsub seetõttu komisjoni üles kehtestama selliste koridoride loomiseks ühised standardid ja algatama üleeuroopalise teabekampania;

7. märgib, et peaaegu pooled liikluses hukkunud jalakäijatest ja jalgratturitest on üle 65 aasta vanused ning et liiklusõnnetus on noorte kõige levinumaks surma põhjuseks; kutsub seetõttu liikmesriike üles andma eakatele ja noortele juhtidele võimaluse liikluses ohutult osaleda ning arendama selleks välja laialt kajastatud programmid, mis ennetavad vanusega seotud õnnetusohte;
8. märgib, et 51 %-l juhtudest on linnapiirkonnas surmaga lõppevate liiklusõnnetuste ohvrid jalakäijad ja jalgratturid, ning julgustab seepärast linnu lisama oma liikumiskeskonna kavadesse liiklusõnnetuste arvu vähendamiseks mõeldud eesmärged; kutsub samuti liikmesriike üles vähekaitstud liiklejaid paremini arvesse võtma ja parandama selleks raskete liiklusõnnetuste toimumiskohtade liikluskorraldust ning rajama turvalisemaid jalgsi ja jalgrattaga liikumise taristuid ja neid korras hoidma või laiendama ja ajakohastama olemasolevat taristut, parandades ühtlasi märgistust; kutsub ka komisjoni üles võtma täiendavaid meetmeid ELi tasandil, ületades olemasolevate rahastamiskavade kättesaadavaid vahendeid, et hõlbustada rattataristu laialdast parandamist ning võtta kasutusele uusi sõidukite aktiivse ja passiivse ohutuse tehnoloogiaid, mis kaitsevad eelkõige vähekaitstud liiklejaid;
9. märgib, et kuna mõned jalgratturid ei tunne liikluseeskirju ja/või ei järgi neid, tekitavad nad mõnikord olukordi, milles võib ohtu sattuda nende endi või teiste liiklejate turvalisus; kutsub komisjoni üles kaaluma, millise ettepaneku võiks teha selleks, et edendada ohutumalt rattaga sõitmist ja ühendada seeläbi jalgrattad sujuvalt teiste linnakeskkonna liikumisvahenditega;
10. julgustab intelligentse transpordisüsteemi ja ühistranspordi operaatoreid edasi arendama selliseid sõidukitele mõeldud tehnoloogiaid, millega julgustatakse sõidukijuhte kasutama linnapiirkondadesse sisenedes ohutumaid transpordiliike;
11. täheldab, et uued transpordivahendid, nagu e-rattad ja muud elektromobiilsuse vahendid, muutuvad üha populaarsemaks; kutsub seetõttu komisjoni üles uurima viivitamata niisuguste sõidukite ohutusnõudeid ning tegema ettepanekuid nende ohutuks integreerimiseks maanteetransporti, võttes seejuures nõuetekohaselt arvesse subsidiaarsuse põhimõtet;
12. märgib, et ohutussüsteemide väljatöötamine ja rakendamine peaks tagama liiklusohutuse ning et selleks protsessiks on vaja teatavat kohanemisaega; kutsub seetõttu komisjoni üles andma selliste süsteemide väljatöötamiseks vajalikku aega enne konkreetsete tehniliste õigusaktide jõustamist;
13. tuletab meelde, et läbisõidumõõdikuga seotud pettuste probleem on endiselt lahendamata, eriti kasutatud autode turul, nagu märgib komisjon oma uuringus, mis käsitleb kasutatud autode turu toimimist tarbija seisukohast; nõuab tungival, et komisjon ja liikmesriigid tegeleksid läbisõidumõõdikuga manipuleerimise ja selle näidu muutmise probleemiga tõhusate meetmete ja õigusaktide kaudu;
14. märgib, et mida rohkem sõidukeid liikluses on, seda tõenäolisemalt võivad juhtuda õnnetused; kutsub seetõttu liikmesriike ja komisjoni üles edendama eriti

linnapiirkondades kollektiivset ja jagatud liikuvust, et vähendada sõidukiparki, ning meetmeid jalgrataste ja kutselise juhiga sõidukite osakaalu suurendamiseks;

15. juhib tähelepanu sellele, et sõiduki kohustuslik varustus erineb liikmesriigiti, ning kutsub seetõttu komisjoni üles koostama kogu ELi hõlmava siduva loetelu esemetest, mis peaksid sõidukites olema olema;
16. on seisukohal, et EL ja selle teaduskeskused peaksid täitma juhtrolli autonoomsete sõidukite väljatöötamisel, kuna need muudavad põhjalikult autotööstust eelkõige liiklusohutuse seisukohast, sest eeldatavalt peaksid need igal aastal säästma tuhandeid elusid ja aitama kaasa siseturu digitaliseerimisele;

Juhiabisüsteemid liiklusohutuse suurendamiseks

17. rõhutab, et ligikaudu 92 % kõigist õnnetustest juhtub inimliku eksimuse tõttu või inimliku eksimuse ja sõidukite ja/või taristu vastasmõjul ning seetõttu peaks olema kohustuslik üksnes selliste juhiabisüsteemide paigaldamine, mis suurendavad teaduslike tõendite põhjal oluliselt liiklusohutust, mille kulude ja tulude suhe on soodne ja mis on saanud turuküpseks; on lisaks seisukohal, et sellest tulenev ostuhinna suurenemine ei tohiks olla nii liialdane, et kliendid, kellele sellised sõidukid mõeldud on, nende ostmist endale lubada ei saaks, ning et liiklusohutuse seisukohast tähtsaid juhiabisüsteeme tuleks korrapäraselt kontrollida;
18. kutsub komisjoni üles testima eespool nimetatud ohutusseadiseid sõidukite turujärelevalve teostamisel;
19. on arvamusel, et parematest ohutusnormidest ja -seadmetest on võimalik kasu saada ainult juhul, kui praegusi ja tulevase õigusnorme tõhusalt rakendatakse ja jõustatakse; nõuab sellega seoses ulatuslikumat Euroopa tasandi järelevalvet liidu tüübikinnitusasutuste ja tehniliste teenistuste üle; nõuab lisaks suuremat ja sõltumatumat turustamisjärgset järelevalvet liidu teedel liiklevate sõidukite üle, et tagada nende püsiv vastavus ohutusnõuetele;
20. rõhutab, et kui tuvastatakse mittevastavusi, peaks Euroopa tarbijatel olema võimalik arvestada kiirete, asjakohaste ja kooskõlastatud parandusmeetmetega, sealhulgas vajaduse korral sõidukite tagasinõudmisega kogu liidus; on seisukohal, et ettevõtjad peaksid vastutama kõigi kahjude eest, mida sõidukiomanikud kannatavad sõidukite mittevastavuse või tagasinõudmise tagajärjel;
21. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles parandama olemasolevate sõidukite ohutuse taset ning toetama arengut ja uuendusi, mis suurendavad juba kasutusel olevate autode ohutust, soodustades ja edendades sõidukite moderniseerimist kulutõhusate liiklusohutussüsteemidega, mis aitavad juhtidel ohtlikus olukorras paremini reageerida;
22. kutsub tootjaid ja operaatoreid üles:
 - a) tagama, et iga juhiabisüsteemi aktiveeritud olek oleks juhtidele selgelt näha;
 - b) nägema väljalülitatavate süsteemide puhul ette kaheastmelised väljalülitamismehhanismid, milles juht saab esmalt välja lülitada üksnes hoiatussignaali ja alles seejärel inaktiveerida süsteemi enda;

- c) tagama, et pärast sõiduki taaskäivitamist taastatakse iga kord juhiabisüsteemi aktiivne olek; ning
 - d) võtma kasutusele hinnapoliitika, mis julgustab tarbijaid valima ohutus- ja juhiabisüsteemidega varustatud sõidukeid;
23. rõhutab, et hoiatused peaksid olema lihtsad ja piisavalt hästi eristatavad, et oleks intuiitiivselt selge, millisele süsteemile abisüsteem viitab, ning et hoiatused peaksid olema kergesti arusaadavad ka eakate, kuulmis- või nägemispuudega inimeste ja piiratud liikumisvõimega isikute jaoks; kutsub seetõttu osalejaid üles kehtestama asjakohased ühtlustatud standardid, mis võimaldavad operaatoritel kasutada eri lahendusi;
 24. väljendab rahulolu selle üle, et peaaegu kõiki tarbijatele mõeldud Euroopa uute autode hindamisprogrammi (Euro NCAP) alusel testitud sõidukeid on hinnatud viie tärniga ja enamik autotootjaid on edukalt täitnud uutele Euro NCAPi nõuetele vastamise ülesande; märgib siiski, et kõiki Euroopas müüdavaid sõiduautomodelid ei ole Euro NCAPi programmi alusel testitud ja mitte kõiki sama tüüpi autosid ei müüda ühesuguse spetsifikatsiooniga, mis võib tarbijates segadust tekitada ja luua seetõttu sõiduki suhtes ootusi, mis ostetud mudeli tegeliku toimivusega võrreldes on põhjendamatud; tuletab seetõttu meelde, kui oluline on alusstandardina kohaldada kohustuslikke ohutusnõudeid, mis tagaksid kõigi vajalike ohutusvahendite olemasolu kogu ELis kasutusel ja müügil oleva sõidukipargi ulatuses;
 25. on arvamusel, et Euro NCAP-s tuleks alati kajastada konkreetse automudeli tegelikku ohutust, ning julgustab hindama selles programmis uute sõidukite ohutust põhjalikumalt, kui kohustuslike miinimumnõuetega ette nähtud on, ning võtma arvesse ajakohastatud kohustuslike miinimumnõudeid, et edendada kõrgete liiklusohutuse standarditega sõidukite arendamist veelgi ning et Euroopa jääks edasipüüdlikuks ja tegutseks autode turvalisuse valdkonnas ülemaailmse juhtiva jõuna;
 26. kutsub komisjoni üles kooskõlastama standardite kehtestamise ÜRO Euroopa Majanduskomisjoniga (UNECE), et rahvusvahelisel tasandil valitseks sidusus ja minimeeritaks ühtlasi erandite tegemine juhiabisüsteemide paigaldamise kohustusest, et suurendada liiklusohutust laiaulatuslikult; rõhutab lisaks, et tootjad peaksid koostama selgeid teabematerjale, mis aitaksid juhtidel eri juhiabisüsteemidest ja nende funktsioonidest paremini aru saada;
 27. nõuab ühtset Euroopa käsitust, milles võetakse arvesse kõiki olemasolevaid rahvusvahelisi ja riiklikke õigusakte ja mis tagaks vastastikuse täiendavuse;
 28. kutsub komisjoni üles uurima eriotstarbeliste sõidukite sattumist linnas toimuvatesse õnnetustesse ja vajaduse korral tühistama juhiabisüsteemide paigaldamise kohustusest kehtivad erandid;
 29. rõhutab, et juhtide väljaõpe peaks hõlmama korrapärast ja täiendavat koolitust kohustuslike juhiabimehhanismide kasutamise kohta, pöörates erilist tähelepanu eakatele ja piiratud liikumisvõimega isikutele; nõuab tungivalt ühelt poolt, et autokoolid lisaksid selliste süsteemide toimimisega seotud küsimused oma õpilaste koolitusse, ja teiselt poolt, et juhiloa saamine ühendataks professionaalse ja praktilise

koolituse läbimisega liikluses;

30. märgib, et näiteks maksupõhised või kindlustuspõhised rahalised soodustused selliste meetmete eest, nagu näiteks täiendavate ohutust suurendavate juhiabisüsteemide paigaldamine uutesse ja kasutatud autodesse või nende lisamine juhtide koolitusse, võib hõlbustada kõrgetasemeliste turvafunktsioonidega sõidukite turuleviimist; kutsub liikmesriike üles kaaluma selliste mehhanismide kasutuselevõtmist;
31. kutsub komisjoni üles nõudma turuosalistelt avatud standardite ja liideste kasutamist, mis aitab veelgi parandada koostalitlusvõimet, nii et mis tahes kvalifitseeritud spetsialistil oleks võimalik sõltumatult testida asjakohase sõiduki ja süsteemi andmeid, sealhulgas nende ajakohastamist, austades samas konfidentsiaalseid andmeid ja intellektuaalomandit;
32. rõhutab, et tagada tuleks andmekaitse ja andmete säilitamise kõrge tase, mis on ette nähtud määrusega (EL) 2016/679 (isikuandmete kaitse üldmäärus) ning õigusega eraelu puutumatusel ja isikuandmete kaitsele, ning kõrgetasemeline IT-turvalisus, et vältida uute õnnetuste riskid, mis on tingitud sõidukisse paigaldatud seadmete kaugmanipuleerimisest või ühilduvuskonfliktidest; soovib uurida andmete omandiõiguse põhimõtet;
33. rõhutab, kui tähtis on kasutada satelliitsidel põhineva asukoha määramise süsteemidest saadavat usaldusväärset teavet asukoha ja aja kohta ning kohaldada EGNOS/GNSS süsteemi aktiivse liiklusohutuse suhtes; nõuab täiendavate pingutuste tegemist, et EGNOS/GNSSi aktiivne liiklusohutus töötaks alla ühe meetri täpsusega, misjärel süsteemi võimest vähendada sõiduki kiirust võiks edasi liikuda võimeni automaatselt sekkuda ja sõiduki trajektoori muuta; nõuab, et suurema liiklusohutuse edendamiseks integreeritaks EGNOS/GNSSi andmed sõidukisse paigaldatud kontrollisüsteemidesse;

Ohutusmeetmed õnnetuste vältimiseks

34. kiidab heaks asjaolu, et automaatpidurdus on ELis juba alates 2015. aasta novembrist kohustuslik kõigile uutele veokitele ja bussidele, kuid kutsub komisjoni üles muutma kohustuslikuks jalakäijate, jalgratturite, mopeedide ja mootorratturite tuvastusega automatiseeritud hädapidurdussüsteemide paigaldamise sõiduautodesse, kergsõidukitesse, bussidesse ja eriti rasketesse kaubaveokitesse, kuna sellistel süsteemidel on autonoomse tugeva pidurduse ja sellest tingitud lühema peatumisteedkonna tõttu suur liiklusõnnetuste ärahoidmise potentsiaal;
35. nõuab rasketele kaubaveokitele ohutumate esiosade kujundamist, mis muudaks jalakäijad ja jalgratturid paremini nähtavaks, ning tõkkeid, et vältida kokkupõrkeid ja leevendada kokkupõrgete tagajärgi;
36. nõuab, et kohustuslikus korras paigaldatavad väljalülitatavad intelligentsed kiiruse abisüsteemid, mis kuvavad kiiruspiiranguid, stoppmärke ja fooritulesid ning sekkuvad, et aidata juhtidel kiiruspiirangutest kinni pidada; kutsub liikmesriike üles tagama, et liiklusmärke hoitakse heas seisukorras ning et teemärgistus on selgelt loetav; rõhutab, et intelligentsete abisüsteemide nõuetekohaseks toimimiseks on vaja internetis ajakohastatud teekaarte koos kehtivate kiiruspiirangute tähistega;
37. rõhutab, et liiklusohutuse parandamiseks tuleb sõidukite aeglustus teha teistele

liiklejatele hõlpsamini märgatavaks sõidukile paigaldatud selgete valgussignaalidega, ja ootab, et automaatpidurduse näitaja kasutamine vilkuva piduritule või vilkuvate ohutulede näol oleks kohustuslik;

38. rõhutab, et liiklusohutusele avalduvat kasulikku mõju silmas pidades tuleks muuta kohustuslikuks väljalülitatav sõidureas püsimise abisüsteem, mis mitte üksnes ei hoiata, vaid ka sekkub asjakohaselt, ilma et siiski keelaks juhil otse sekkuda; märgib, et sellise hoiatussüsteemi kasutamiseks on vaja hoida teemärgistus seisukorras, kus see on selgelt äratuntav;
39. rõhutab, et raskete kaubaveokite ja busside liiklusohutuse parandamiseks on äärmiselt tähtis suurendada sellistes sõidukites juhi otsest nägemisvälja ning vähendada või kaotada pimeala; kutsub seetõttu komisjoni üles muutma kohustuslikuks nõudlikud ja diferentseeritud otsese nägemisvälja standardid ning esi-, külj- ja tagakaamerate, andurite ja pööramise abisüsteemide paigaldamine, jälgides ühtlasi, et sellised meetmed oleksid kooskõlas direktiiviga (EL) 2015/719 ega tooks kaasa direktiivis ette nähtud rakendamistähtaegade pikendamist;
40. rõhutab vajadust näha ette eeltingimused alkoholuku ning juhi tähelepanu hajumise ja unisuse tuvastamise süsteemide paigaldamiseks, ning soovib tungivalt kasutada alkoholuku kutseliste juhtide puhul ja rehabilitatsiooni meetmena nende juhtide puhul, kes on põhjutanud alkoholi mõju all liiklusõnnetuse ja on seetõttu alkoholihoobes juhtimises süüdi mõistetud;
41. märgib, et 15 % surmaga lõppenud liiklusõnnetustest toimub veoauto osalusega ning et igal aastal on veoauto osalusega toimunud õnnetustes hukkunute seas ligikaudu 1000 vähekaitsstud liiklejat; kutsub seetõttu komisjoni üles kiirendama veoautodele kohustuslike nõudlike diferentseeritud otsese nägemisvälja standardite, intelligentse kiirusekontrolli ning jalgratturite ja jalakäijate tuvastusega automaatsete hädapidurdussüsteemide kasutuselevõttu;

Ohutusmeetmed õnnetuste tagajärgede leevendamiseks

42. märgib, et rehvide rõhk mõjutab märkimisväärselt liiklusohutust ning kütuse tarbimist ja heitkoguseid; kutsub seetõttu komisjoni üles muutma otsese rehvirõhu seiresüsteemide paigaldamise kohustuslikuks; palub ühtlasi komisjonil võtta ELi õigusesse üle ÜRO Euroopa Majanduskomisjonis kokku lepitud rehvirõhu mõõtmisüsteemide muudatused, mille eesmärk on tagada süsteemide hea toimimine tegelikes liiklusoludes;
43. peab vajalikuks muuta kohustuslikuks intelligentsete turvavöö kinnitamise meeldetuletuse süsteemide paigaldamine kõikide sõidukite esiistmetele ning M1- ja N1-kategooria sõidukite tagaistmetele;
44. peab tähtsaks, et automatiseeritud turvavöö reguleerimissüsteemide paigaldamine muudetakse kohustuslikuks, et vältida kaelavigastusi;
45. kutsub komisjoni üles laiendama alates 2019. aastast eCall-süsteemi paigaldamise nõuet mootorratastele, rasketele kaubaveokitele ja bussidele ning tegema võimalikuks ka süsteemi hilisema paigalduse, nii et see võiks hõlmata võimalikult suurt hulka teedel liiklevatest sõidukitest;

46. nõuab kogu ELi hõlmavat õnnetusi käsitlevate andmete täpset ja tõendatud statistikat, sh õnnetuste põhjusi käsitlevaid statistilisi andmeid, vigastuste ja õnnetusjuhtumites osalenud osapoolte loetelu, ja märgib, et sündmussalvesti võib seejuures osutada eriti kasulikuks, kusjuures andmed peavad jääma anonüümseks ja neid analüüsitakse üksnes õnnetusjuhtumite uurimiseks;
47. nõuab, et kogu ELis kogutaks andmeid sõidukis viibinud inimeste kohta, kes on saanud surma või vigastada muudel põhjustel kui kokkupõrked; märgib, et puudu on andmed sõidukis kuumarabanduse tõttu hukkunud ohvrite kohta;
48. nõuab paremaid tuleohutuseeskirju eri liiki energiat tarbivatele bussidele, sealhulgas surumaagaasil (CNG) töötavatele bussidele, et suurendada reisijate turvalisust;
49. märgib, et veoautode eesmise allasõidutõkke ümberkujundamine võiks sõidu- ja veoautode laupkokkupõrgete korral vähendada hukkunute arvu 20 % võrra; kutsub komisjoni üles muutma löögienergiat absorbeeriva täiustatud eesmise allasõidutõkke kõikide uute veoautode puhul kohustuslikuks;
50. nõuab kohustuslikke laup-, kül- ja tagakokkupõrgete teste
- a) maastikuautodele (SUV), millel on kõrgem istepositsioon ja mille suurim lubatud mass on suurem kui 2 500 kg, ning
 - b) elektrimootoriga ja muude uute mootoritehnoloogiatega sõidukitele;
51. kutsub komisjoni üles ajakohastama ka mootorsõidukite passiivse ohutuse süsteemide katsetamise nõudeid nii, et hõlmatud oleks kõigi vähekaitstud liiklejate, sealhulgas mitte ainult jalakäijate, vaid ka jalgratturite kaitse laupkokkupõrke ja tagantlöögi korral;
52. kutsub komisjoni üles tagama, et turule antakse kõnealuste meetmetega kohanemiseks piisavalt ja realistlikult aega;
53. rõhutab, et direktiiv (EL) 2015/719, mis käsitleb raskete kaubaveokite massi ja mõõtmeid, on veoautode ohutuse parandamise seisukohast suure potentsiaaliga; palub komisjonil kiirendada kõnealuse direktiiviga seotud tööd ja esitada viivitamata hinnang;
- o
o o
54. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile ning liikmesriikide valitsustele ja parlamentidele.