

Brüssel, 17.5.2018
COM(2018) 293 final

ANNEX 1

LISA

järgmise dokumendi juurde:

**KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA
MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE**

LIIKUVUS EUROOPAS

Säästev liikuvus Euroopas – ohutu, ühendatud ja keskkonnahoidlik

1. lisa. Liiklusohutuse strateegiline tegevuskava

Käesolevas lisas antakse ülevaade konkreetsetest meetmetest, mis on ette nähtud praeguse komisjoni volituste kehtivuse ajaks, st kuni 2019. aasta III kvartali lõpuni. **Meetmed on sätestatud kindla ajakavaga.** Loomulikult ei saa selles järgmise komisjoni eest otsuseid ette ära teha, kuid see sisaldab 2019. aastale järgneva perioodiks täiendavaid soovituslikke meetmeid **ilma konkreetse ajakavata.**

1. Liiklusohutuse tõhusam juhtimine

Selleks, et astuda vastu ELis liiklusohutusnäitajate paranemise peatumisele ning liikuda lähemale pikaajalisele eesmärgile saavutada 2050. aastaks ELis olukord, kus liikluses hukkunuid ei ole, on vaja uut lähenemisviisi. ELi liiklusohutuspoliitika raamistik aastateks 2021–2030, mille üksikasjad töötatakse välja 2019. aastaks, rajaneb nn **turvalise süsteemi põhimõttel**. See hõlmab selgete **eesmärkide** seadmist ning edasiliikumise jälgimist teatavate **põhiliste tulemusnäitajate** abil, mis on otseselt seotud kõikide liiklussurmade ja raskete vigastuste ennetamisega. See nõuab **kõikide sektorite koordineeritud tegevust kõikide liiklejate heaks** tõhusama juhtimise all.

Juhtimisega seotud põhimeetmed

Komisjon täpsustab käesolevas teatises aastateks 2021–2030 sätestatud ELi liiklusohutuspoliitika raamistiku põhimõtteid [2019. aasta II kvartal], mis hõlmavad

- loetelu põhilistest tulemusnäitajatest, mis seotakse võetud eesmärkidega ja määratakse tihedas koostöös liikmesriikidega;
- ulatuslikumaid volitusi liiklusohutuse kõrgetasemelisele tööruhmale (mis koosneb riikide valitsuste kõrgetasemelistest esindajatest) strateegilise nõu ja sagedase tagasiside andmiseks ning
- uut Euroopa liiklusohutuse saadiku ametikohta, mida täidab mõni tuntud isik, kes kooskõlastab liiklusohutusalaseid meetmeid liikmesriikidega ning propageerib häid tavasid nii ELis kui ka rahvusvaheliselt.

Kogu raamistiku kehtivuse ajal on komisjon (peadirektoraatidevahelise koordineerimisrühma juhtimisel) ühenduses liikmesriikide ja sidusrühmadega, et edasiminekut jälgida ja kiirendada, korraldades näiteks kaks korda aastas tulemusi käsitlevaid konverentse ning soodustades vabatahtlikku kohustuste võtmist eelkõige tõhustatud Euroopa liiklusohutuse harta raames¹.

2. Suurem rahaline toetus liiklusohutusele

Tulemuste kiirendamiseks on ELil olulise hoovana võimalik kasutada liiklusohutusalaste algatuste toetamist erinevate rahastamislahenduste kaudu. Taristu täiustamist saab praeguse finantsraamistiku alusel toetada piirkondlikest fondidest. Lisaks eraldatakse täna väljakuulutatud Euroopa ühendamise rahastu projektikonkursi raames liiklusohutuse ja digiteerimise tarbeks 200 miljonit eurot. Pikemas perspektiivis on oluline tagada taristu

¹ Euroopa liiklusohutuse harta on kodanikuühiskonna liiklusohutusplatvorm, mille lõi Euroopa Komisjon ja millel on praegu üle 3500 liikme.

täiustamise, muude liiklusohutusmeetmete ja suutlikkuse suurendamise rahastamislahenduste stabiilsus ja sidusus.

Toetamise ja rahastamisega seotud põhimeetmed

Komisjon

- ärgitab kasutama Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide rahalist toetust taristu liiklusohutuse parandamiseks, eriti liikmesriikides, kus liiklusohutusnäitajad on suhteliselt halvad, ning julgustab kasutama Euroopa ühendamise rahastut [2018. aasta II kvartal];
- lihtsustab ja tugevdab järgmises mitmeaastases finantsraamistikus liiklusohutusmeetmete rahalist toetamist, arvestades, et erinevad rahastamisvahendid on üksteist vastastikku täiendavad [2018. aasta II kvartal];
- uurib, kuidas tagada järgmise mitmeaastase finantsraamistiku alusel liiklusohutusmeetmete (näiteks erinevate politseiorganite koostöös korraldatavate ühiste piiriüleste liikluskontrollide) rahalise toetuse stabiilsus [2018. aasta III kvartal]; ning
- uurib, millised on võimalused toetada rahaliselt suutlikkuse suurendamist liikmesriikide tasandil, näiteks seoses turvalise süsteemi strateegiatega (nt põhiliste tulemusnäitajate hindamismetoodika) [2019. aasta III kvartal].

Lisaks sellele uurib komisjon tihedas koostöös Euroopa Investeerimispankaga, kuidas lihtsustada ametiasutuste juurdepääsu turvalisema sõidukipargi hankimiseks eraldatud rahalisele toetusele. Üheks võimaluseks võiks olla võimalik turvalisema transpordi rahastu või olemasoleva puhtama transpordi rahastamisvahendi laiendamine². Komisjon uurib ka seda, kuidas rahastada teadustegevust ja innovatsiooni, mis on vajalik turvalise süsteemi strateegiate väljatöötamiseks ja rakendamiseks.

3. Ohutud teed ja teeärsed alad

Turvalise süsteemi tee-ehituspõhimõtete kohaselt tuleb omavahel vastavusse viia tee funktsioon, projekt, paigutus ja kiiruspiirangud, et arvestada inimliku veaga nii, et liiklusõnnetuste tagajärjel keegi ei hukkuks ega saaks raskesti vigastada. Komisjon teeb täna ettepaneku muuta maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamist käsitlevat direktiivi, et näha ette **suurem läbipaistvus ja kogu võrku hõlmav riskide kaardistamine** ning laiendada direktiivi kohaldamisala väljapoole üleeuroopalisi võrke **kõikidele põhimaanteedele**.

Põhimeetmed ohutute teede ja teeäärsete alade tagamiseks

Komisjon

- teeb ettevalmistusi ja moodustab eksperdirühma, mille ülesandeks on töötada välja maanteede liigitamise raamistik, millega viiakse kiiruspiirang ning maantee projekt ja paigutus omavahel paremini vastavusse kooskõlas turvalise süsteemi põhimõtetega [2019. aasta III kvartal] ning
- lihtsustab turvalise süsteemi metoodikaga seotud kogemuste vahetamist praktikute vahel (nt Euroopa liiklusohutusaudiitorite foorumis) [maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamist käsitleva muudetud direktiivi vastuvõtmisel].

² <http://www.eib.org/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility>

Kogu raamistiku kehtivuse ajal püüab komisjon leida täiendavaid ELi meetmeid, näiteks määrata üleeuroopalisi võrke käsitlevate suuniste järgmise läbivaatuse käigus konkreetsed ohutuseesmärgid üleeuroopalistesse võrkudesse kuuluvatele maanteedele.

4. Turvalised sõidukid

ELil on sõidukite üldist turvalisust ja jalakäijate ohutust käsitlevate järjestikuste määrustega sõidukite turvalisust parandades õnnestunud edukalt vähendada surmajuhtumeid ja raskeid vigastusi. Komisjon teeb ettepaneku nimetatud määrusi muuta, et teha **kohustuslikuks teatav oluline turvavarustus**, näiteks arukas kiirusekontrollisüsteem, autonoomne hädapidur (sealhulgas seoses jalakäijate ja jalgratturitega) või suurem vaateväli veokitele. Järelmeetmena on oluline võtta ELis ja ÜROs prioriteediks sõidukite uute turvanõuete väljatöötamine (näiteks autonoomne hädapidur veokitele koos jalakäija ja jalgratturi tuvastamise ja vaateväljanormidega). Ka **riigihanked** pakuvad head võimalust mõjutada positiivselt turvatehnoloogia kasutuselevõtu kiirust.

Lisaks sellele teeb komisjon ettepaneku muuta rehvide märgistamise määrust, et parandada tarbijale antavat teavet, eelkõige **rehvide ohutusnäitajate kohta**.

Turvaliste sõidukitega seotud põhimeetmed

Komisjon

- asub hindama seda, kas olemasolevatesse sõidukitesse (esmajoones bussidesse ja veokitesse) täiustatud juhiabisüsteemide tagantjärele paigaldamine on otstarbekas ja kulutõhus [2018. aasta IV kvartal] ning
- ärgitab liikmesriike kaaluma võimalust aidata mitmesuguste meetmete, sealhulgas hangete, turvalise reisimise eeskirjade ning maksu- ja kindlustussoodustustega, riiklikul tasemel kaasa end tõestanud tehnoloogia kasutuselevõtu kiirendamisele, säilitades samas konkurentsi siseturul [2018. aasta II kvartal].

Komisjon palub võtta vabatahtlikult kohustusi, näiteks,

- autovedajate tööandjatel/liitudel (nt kasutada uusima turvavarustusega sõidukeid enne seda, kui see muutub õigusaktide alusel kohustuslikuks),
- ametiasutustel (nt linnadel soodustada hankemenetlustes oma autoparki mitte üksnes kõige keskkonnahoidlikumate, vaid ka turvalisemate autode ostu),
- tootjatel (nt võtta kõikides hinnasegmentides kasutusele miinimumnõudeid ületav turvavarustus),
- kindlustusandjatel (nt muuta kindlustuspreemiate struktuuri turvalisemate sõidukite kasuks),
- autorendi- ja sõidujagamise sektoril (nt autode rentimisel ja liisimisel propageerida turvalisi autosid ning teha korrapäraseid hooldusi) ning
- autokoolidel (nt õpetada uutele ja juba õppe läbinud autojuhtidele ja kaasreisijatele, kuidas kasutada sõidukite uut turvavarustust).

Komisjon hindab vajadust lisameetmete järele, sealhulgas seoses rehvide käsitlevate nõuetega selleks, et kontrollida vanarehvide haardeomadusi, seoses sõidukite tehnoloogilist kasutust käsitleva õigusraamistikuga, muu hulgas selleks, et võidelda sõiduki omaniku-/kasutajapoolse

võimaliku loata muutmise vastu, ning selleks, et suurendada turvakaalutluste tähtsust ELi riigihankeid käsitlevates õigusaktides.

5. Teede ohutu kasutamine

Liiklejate turvaline **käitumine** (kiirus, kaitsevarustuse, näiteks turvavööde ja kiivrite, kasutamine, juhtimine ilma alkoholi või muude ainete mõju all olemata, juhtimine, reisimine ja kõndimine ilma, et tähelepanu oleks häiritud) ja selle **tagamine** on raskete liiklusõnnetuste ennetamisel ja nende tagajärgede leevendamisel samuti olulise tähtsusega. Üldist turvalisust ja jalakäijate ohutust käsitleva määruse muutmise ettepanek hõlmab teatavat varustust, mis võib ohutust märkimisväärselt suurendada (arukas kiirusekontroll, unisust tuvastav tehnoloogia, joobes juhtimise vastased standardsed liidesed).

Teede ohutu kasutamise seotud põhimeetmed

Komisjon

- asub hindama liiklusrikkumiste eest määratud karistuste piiriülest täitmist käsitleva direktiivi tõhustamise võimalusi, lähtudes 2016. aastal tehtud hindamisest [2018. aasta IV kvartal];
- alustab uuringut juhtimisõiguse äravõtmise vastastikust tunnustamist käsitleva võimaliku seadusandliku algatuse otstarbekuse kohta [2019. aasta I kvartal];
- võtab üle ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskirja, mille kohaselt on turvavööde meeldetuletused kohustuslikud kõikide istekohtade puhul [2018. aasta IV kvartal];
- teeb liikmesriikidega koostööd, et luua vajalikud tingimused ülejuhitava aruka kiirusekontrollisüsteemi toimimiseks, sealhulgas seoses digitaalsete kiirusepiirangute olemasoluga, ning kaalub mitteülejuhitava aruka kiirusekontrollisüsteemi otstarbekust ja vastuvõetavust tulevikus [2019. aasta III kvartal] ning
- asub hindama, kuidas karmistada ELi soovitusi lubatud alkoholisisalduse kohta veres, soovitudes näiteks rangemaid piirmäärasid kutselistele ja/või algajatele autojuhtidele ning andes suuniseid joobes juhtimise vastaste seadmete kasutamise kohta [2018. aasta III kvartal].

Komisjon palub võtta vabatahtlikult kohustusi, näiteks,

- autovedajate tööandjatel/liitudel (nt tagada kutseliste autojuhtide põhjalikum väljaõpe ja suurendada nende teadlikkust ulatuses, mis ületab õigusaktidest tulenevaid nõudeid kutseliste autojuhtide väljaõppe kohta),
- haridussektoril (nt muuta liiklusohutus tavapäraste õppekavade osaks) ja liiklejate organisatsioonidel (nt propageerida turvalist käitumist, arvestades vanusest ja soost tulenevaid tegureid),
- ametiasutustel (nt nõuda riigihangetes joobes juhtimise vastaste seadmete paigaldamist),
- bussivedude korraldajatel (nt korraldada turvavöödest teadlikkuse suurendamise kampaaniad) ning
- takso- ja sõidujagamisettevõtetel (nt varustada oma sõidukipark lasteistmetega).

Samuti püüab komisjon tulevase teadustegevuse ja innovatsiooniprogrammi raames ärgitada ja toetada teadusuuringuid, milles käsitletakse narkojoobe tuvastamise kontrollimeetodeid ja selleks odavamate vahendite väljatöötamist, samuti juhtimiskõlblikkuse automaatset

hindamist ja seda, kuidas vältida tähelepanu hajumist muu hulgas sõidukitesse paigaldatud elektroonsete süsteemide tõttu. Komisjon kaalub seda, kas näha bussidele ette individuaalsed turvavööde elektroonilised meeldetuletused ning töötada koostöös tööstusvaldkonna esindajatega välja heade tavade eeskiri eesmärgiga tagada, et autosisesed teabesüsteemid ja telefonid on projekteeritud nii, et neid on võimalik turvaliselt kasutada. Komisjon otsustab, kas on vaja täiendavaid meetmeid näiteks seoses mõiste „ohutu sõidukiirus“ määratlemise ja rakendamisega, jalgratturite kiivrite ja mootorratturite kaitseriietusega ja/või algajatele juhtidele juhtimisõiguse järk-järgulise andmisega.

6. Kiire ja tõhus hädaolukordadele reageerimine

Tõhus õnnetusejärgne hoolekanne, sealhulgas väljaõppinud personali poolne kiire transportimine õigesse kohta, vähendab vigastuse tagajärgi. Seda arvestades tuleks tähelepanelikult jälgida liiklusõnnetuse korral automaatse hädaabikõne **eCall** kasutuselevõtu mõju.

Hädaolukorrale reageerimisega seotu põhimeetmed

Komisjon

- asub hindama eCalli mõjusid ja kaalub selle võimalikku laiendamist muudele sõidukikategooriatele (rasketele kaubaveokitele, linnaliini- ja kaugsõidubussidele, mootorratastele ja põllumajandustraktoritele) [2019. aasta III kvartal] ning
- soodustab liiklusohutusasutuste ja tervishoiusektori vahelisi tihedamaid kontakte, et hinnata täiendavaid praktilisi ja teadusuuringutega seotud vajadusi (nt kuidas tagada vigastuste raviks kohase väljaõppega personal ja sobivad raviasutused) [2018. aasta III kvartal].

Komisjon palub võtta vabatahtlikult kohustusi, näiteks,

- kommerts- ja ühistransporditeenuse pakkujatel (nt korraldada juhtidele esmase reageerimise väljaõpe),
- tootjatel (nt paigaldada eCall-süsteemi uutesse olemasolevat tüüpi autodesse või tagantjärele olemasolevatesse autodesse),
- kindlustusandjatel (nt vähendada kindlustusmakseid autode puhul, millesse on paigaldatud eCall-süsteem).

7. Liiklusohutuse kindlustamine tulevikuks

Ühenduvus ja automatiseeritus võimaldavad pikas perspektiivis liiklusohutust väga suurel määral tagada, kuid maandada tuleb neist lähtuvad ohud, näiteks ohud, mis on seotud **küberturvalisuse** ja ülimalt automatiseeritud sõidukite toimimisega **segaliikluses**. Seetõttu teeb komisjon selle liikuvuspaketi raames ettepaneku ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse laiaulatusliku strateegia kohta.

Jagamismajandus (näiteks autode ja jalgrataste jagamise süsteemid) ja teatavad **keskkonnameetmed** koos liiklusohutusmeetmetega pakuvad võimalusi vastastikuseks kasuks (nt ohutumad ja meeldivamad keskkonnad jalutamiseks ja jalgrattasportiks), kuid nendega kaasnevad ka riskid, näiteks suurem hulk kaitsmata liiklejaid teedel.

Kõikides tulevastes algatustes tuleb arvestada **vähekaitstud liiklejate** ja erinevate **liiklejate rühmade** erivajadustega (vanus, sugu, puuded). Lisaks sellele võib jõulisemaid meetmeid olla vaja **tööohutuse** valdkonnas.

Uute probleemidega seotud põhimeetmed

Komisjon

- võtab vastu sidusate intelligentsete transpordisüsteemide spetsifikatsioonid (delegeeritud õigusakt intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi alusel), sealhulgas sõidukitevahelise ning sõiduki ja infrastruktuuri vahelise andmevahetuse kohta³ [2018. aasta IV kvartal];
- teeb tihedat koostööd sidusrühmadega, et alustada suuremale automatiseeritusele üleminekuks käitumisjuhise väljatöötamist ning tagada, et nõuetes ja menetlustes on igati arvestatud liiklusohutuskalutlustega (segaliiklus, koostoime teiste liiklejatega, konvoid), kindlustades eelkõige riiklike liikluseeskirjade ühtsuse ja vältides vastuolusid ELis sõidukitele kehtestatud normidega [2019. aasta III kvartal] ning
- loob ohutu linna väljakutse või auhinna [2019. aasta III kvartal].

Komisjon palub võtta vabatahtlikult kohustusi, näiteks,

- ettevõtjatel, veeremiettevõtjatel ja veoettevõtjatel (nt kehtestada ettevõtte liiklusohutuseeskiri);
- kutseorganisatsioonidel (nt anda VKEdele liiklusohutusjuhiseid, eriti kaubikute ohutuse kohta linnapiirkondades) ning
- riigiasutustel (nt võtta sõiduki lubamatu muutmise vastu võitlemisel ja sellealaste kampaaniate korraldamisel eeskjuu heade tavade näidetest).

Kogu raamistiku kehtivuse ajal hindab komisjon seda, kas on vaja täiendavaid ELi meetmeid, näiteks selleks, et soodustada sõidukitesse paigaldatud inimene–masin liideste ühtlustamist eesmärgiga tagada, et kõik sõidukijuhid ja kasutajad saavad sõidukiga koos toimida ilma, et see vähendaks turvalisust ning selleks, et lahendada sõidukisisele andmetele juurdepääsu küsimus. Komisjon hindab, kas tuleb läbi vaadata juhilube, tehnoulevaatust, kutseliste sõidukijuhtide väljaõpet ja sõiduaega käsitlevad õigusaktid, et võtta arvesse sidus-, ühendatud ja sõltumatu liikuvuse arengut. Lisaks sellele uurib komisjon linnalise liikumiskeskonna planeerimise, tööohutuse, juhtimis- ja kaasasõidukõlblikkuse ning uute personaalse transpordi ettevõtlusmodelite liiklusohutusega seotud külgi.

Samuti ärgitab ja toetab komisjon järgmise raamprogrammi raames teadustegevust ja innovatsiooni, mille eesmärk on anda teavet liiklusohutuspoliitika tarbeks, sealhulgas teavet, mis puudutab uusi liikuvusmustreid ja ühiskondlikke muutusi, inimeste ja tehnoloogia vahelist koostoimet, eriti aga inimene–masin liideseid ja ohutut üleminekut automatiseeritusele, samuti õigusaktide jõustamist ning turvalisust.

8. ELi roll maailmas: liiklusohutuse levitamine

EList väljaspool suunab komisjon oma liiklusohutusalase tähelepanu vahetutele

³ Vt COM(2018) 283 – Teatis „Teel automatiseeritud liikuvuse suunas: ELi strateegia tuleviku liikuvuse jaoks“

naaberriikidele, esmajoones **Lääne-Balkani** ja **idapartnerluse** riikidele, kes teevad ettevalmistusi, et allkirjastada 2018. aasta jooksul liiklusohutuse deklaratsioonid, samuti Türgile.

Lisaks tuleks hinnata ELi liiklusohutusega seotud rolli **ÜROs** ja eelkõige ÜRO Euroopa Majanduskomisjonis.

Põhimeetmed liiklusohutuse parandamiseks väljaspool ELi

Komisjon

- arendab esmajoones parimaid tavaid jagades ja suutlikkuse suurendamist toetades liiklusohutusalast koostööd ELi naaberriikidega, eelkõige Lääne-Balkani ja idapartnerluse riikidega, lähtudes 2018. aastal vastu võetavatest liiklusohutuse deklaratsioonidest [2018. aasta III kvartal].

Samuti hindab komisjon, kuidas saaks tugevdada liikluseeskirjade koordineerimist (ÜRO Genfi ja Viini konventsioonid), muu hulgas ELi tasandil, et liikluseeskirju saaks kohandada vastavalt sidus-, ühendatud ja sõltumatule liikuvusele ühtlustatult. Veel uurib komisjon, kuidas teha koostööd rahvusvaheliste rahastamisalgatustega, näiteks ÜRO liiklusohutuse usaldusfondiga.