

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Euroopa liiklusohutuse ala suunas: liiklusohutuse strateegilised suunised aastani 2020” (Euroopa Parlamendi taotlusel koostatav arvamus)

(2011/C 48/06)

Raportöör **Virgilio RANOCCHIARI**

2. juunil 2010 otsustas Euroopa Parlament vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 304 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Euroopa liiklusohutuse ala suunas: liiklusohutuse strateegilised suunised aastani 2020”.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon võttis arvamuse vastu 6. septembril 2010.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 465. istungjärgul 15.–16. septembril 2010 (15. septembri istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 128, vastu hääletas 4, erapooletuks jäi 2 liiget.

1. Järeldused ja soovitused

1.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee kordab, et kolmanda Euroopa liiklusohutuse tegevusprogrammi eesmärk vähendada aastatel 2001–2010 liiklussurmade arvu poole võrra oli väga ambitsioonikas. Tegelikult vähenes ametlike andmete järgi kogu Euroopa Liidus 2008. aastal liiklussurmade arv 2001. aastaga võrreldes 28,4 %. Hiljutised Euroopa Komisjoni andmed näitavad aga üllatavat arengut, mis võib lõpptulemusena tähendada 2010. aastaks liiklussurmade vähenemist üle 40 %.

1.2 Põhjused, miks jääb saavutamata liiklussurmade 50 % vähendamise eesmärk, peituvad järgmiste tegurite koosmõjus:

1.2.1 ELi tasand vastutas vaid tegevusprogrammi ja rakendusjuhiste eest, samal ajal kui kõigi tegevusprogrammi meetmete rakendamine jäi liikmesriikide eri tasandite hooleks;

1.2.2 liiklusohutuse meetmete rakendamine ja jõustamine on riigiti erinev;

1.2.3 ELi riikides puudub liiklusohutuse statistiliste andmete ühtne tõlgendus;

1.2.4 viimasel kümnel aastal on suurt rõhku pandud pigem jõustamisele kui kõigi liiklejate harimisele ja koolitamisele;

1.2.5 liikmesriikidele ei seatud vahe-eesmärke, samuti ei pööratud erilist tähelepanu liikmesriikide erinevatele riskitasemetele, mis nõuavad iga riigi jaoks vastavalt kohandatud tegevuskava.

1.3 Komitee leiab, et seoses nn passiivsete ja aktiivsete ohutusmeetmetega on viimasel kümnel aastal toimunud märkimisväärne edasimineku eelkõige tänu sellele, et autotööstus on viinud sõiduautodes ja raskeveokites sisse palju tehnilisi uuendusi ohutuse suurendamiseks. Tulevikus tuleks muuta ohutusnõudeid rangemaks. Samuti tuleks võtta meetmeid seoses viimasel ajal turule toodud väga odavate sõiduautodega, mis vaid hädavaevu ohutusnõuetele vastavad.

1.3.1 Veelgi hullem on olukord peamiselt Kagu-Aasiast imporditavate odavate mopeedide ja mootorrataste puhul, mis ei vasta sageli Euroopa tüübikinnituse nõuetele. See on ülimalt oluline, arvestades asjaolu, et kahe rattaliste mootorsõidukite juhid saavad liikluses autojuhtidest 18–20 korda tõenäolisemalt raskeid kehavigastusi ning üha enam inimesi valib linnades valitsevate liiklusummikute tõttu tööl käimiseks kahe rattalise mootorsõiduki.

1.4 Kui vaadata viimasel kümnel aastal tehtud edusamme maanteeinfrastruktuuri ohutuse suurendamisel, leiab komitee, et saavutada oleks võinud palju enam. Kõige olulisem samm oli tunnelite ohutuse teemaline nõukogu direktiiv, mis avaldas kogu Euroopas väga positiivset mõju. Kuid mingeid märkimisväärsed edusamme ei tehtud maapiirkondade teede ja teiseste võrkude puhul, kus toimub üle 50 % surmaga lõppenud liiklusõnnetustest.

1.5 Komitee soovib võtta neljanda Euroopa liiklusohutuse tegevusprogrammi (aastani 2020) paremaks toimimiseks arvesse järgmisi aspekte:

1.5.1 ELi ja liikmesriikide jagatud vastutust arvestades on vaja tugevat poliitilist juhtimist;

1.5.2 on vaja ühtlustatud üksikasjalikke statistilisi andmeid liiklusohutusest kõigi 27 ELi liikmesriigi kohta;

1.5.3 tuleb seada eesmärgid seoses raskelt vigastatud liiklejatega ning luua raskete vigastuste ühine määratlus;

1.5.4 on vaja rangemat ELi poliitikat liiklusohutuse meetmete ühtlustamiseks ja reguleerimiseks ning abi liikmesriikidele, et tagada liiklusohutuse meetmete parem ja kiirem rakendamine liikmesriikides, sh üleeuroopalise eCall-süsteemi kohustuslik kasutamine, kui vabatahtlik lähenemisviis ei toimi;

1.5.5 tuleb pöörata rohkem tähelepanu kõigi liiklejate, eelkõige noorte ja eakate ning samuti teiste haavatavate liiklejate (nt kahe rattaliste mootorsõidukite juhid, jalgratturid ja jalakäijad) diferentseeritud harimisele ja koolitamisele;

1.5.6 kõik tööandjad (ja eelkõige erasektori tööandjad), kelle hallata on ametiautod, peaksid osalema praegustes või edaspidistes projektides teatud valdkondades, nagu heade tavade edendamisel liiklusõnnetuste vähendamiseks, töötajate innustamisel ühistranspordi kasuks otsustama ning ametiautode ohutuse meetmete väljatöötamisel. Selleks on hea kasutada koostamisel olevat standardit ISO 39001 liiklusohutuse kohta töökohal;

1.5.7 ELi õigusnorme on vaja haavatavate liiklejarühmade jaoks, näiteks kahe rattalistele mootorsõidukitele on vaja uut tüübi kinnitust, sh kohustuslikud ABS- või CBS-pidurid üle 150-kuubikuliste sõidukite jaoks ja automaatselt süttivad esituled, ning juhiloa direktiivi muudetud versiooni on vaja sisse viia tehnoloogiline ja teise taseme koolitus;

1.5.8 infrastruktuuri arendamise osas soovib komitee lisada uude tegevusprogrammi eesmärgi tõsta üleeuroopalise teedevõrgu ohutust ja suurendada üleeuroopalise teedevõrku mittekuuluvatest teedest vähemalt 25 % ohutus kõnealuse võrgu tasemele;

1.5.9 tegevusprogramm peab sisaldama ambitsioonikaid, kuid samas realistlikke sihte, seades nii üldise eesmärgi vähendada surmajuhtumite üldarvu kui ka konkreetseid eesmärgi raskelt vigastatute ja haavatavate liiklejate (jalakäijad, jalgratturid ja kahe rattaliste mootorsõidukite juhid) osas. Üldeesmärgi kohta ütleb komitee, et riskitakse on ELi piires väga erinev, ning soovib seepärast tungivalt seada 2020. aastaks liiklussurmade vähendamise diferentseeritud eesmärgid, mis tuginevad liikmesriikide 2010. aasta statistikale;

1.5.10 komitee leiab, et tegevusprogrammis seatud sihtide saavutamiseks on vajalik ELi poolne iga-aastane järelevalve. Selleks soovib komitee luua spetsiaalse Euroopa liiklusohutuse ameti, et jälgida tegevusprogrammi rakendamist koostöös liikmesriikide määratud liiklusohutuse esindajatega.

1.6 Veel oleks oluline, et EL looks tugevad alalised kontaktid ÜRO algatusega „Liiklusohutuse edendamise aastakümme” ning püüaks võtta liiklusohutuse valdkonnas kogu maailmas juhtpositsiooni.

2. Sissejuhatus

2.1 28. aprillil 2010 kirjutas Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjoni esimees Brian Simpson kirja Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee presidendile Mario Sepile, taotledes parlamendi kodukorra artiklile 124 toetudes komiteelt liiklusohutuse teemalist ettevalmistavat arvamust.

2.2 Brian Simpson viitas kirjas uuele komisjoni 2010. aasta tööprogrammile, mis avaldati 31. märtsil 2010 ning mis sisaldab ettepanekut töötada välja uus liiklusohutuse pakett, mille eesmärk on luua nn Euroopa liiklusohutuse ala.

2.3 Ta palus komiteel käsitleda mitmeid möödunud aastakümne põhiküsimusi: kui tõhusad on ELi tasandi meetmed olnud liiklejate käitumise muutmisel ning sõidukite passiivse ohutuse ja maanteeinfrastruktuuri parandamisel; kui hästi on neid meetmeid rakendatud liikmesriikides; mida oleks vaja tõelise nn liiklusohutuse ala loomiseks kõigis 27 liikmesriigis.

2.4 2001. aastal avaldas komisjon transpordipoliitika valge raamatu, millele järgnes 2003. aastal tegevusprogramm. Mõlemad põhinesid eesmärgil vähendada liiklussurmade arvu 2010. aastaks poole võrra.

2.5 Viimased saadaolevad andmed 2008. aastast näitavad liiklussurmade 36,8 %-list vähenemist ELi 15 vanas liikmesriigis ning 28,4 %-list vähenemist kogu ELis, võrreldes 2001. aasta arvudega. See on märkimisväärne langus, kuid ei ulatu kahjuks siiski komisjoni kehtestatud 50 % eesmärgini. Komisjon avaldas hiljuti 2009. aasta andmed ja 2010. aasta prognoosid, mis ei ole algsest eesmärgist sugugi kaugel, võimaldades saavutada 2010. aastaks vähendamise koguprotsendiks üle 40 %.

2.5.1 Komitee leiab, et kui need olulised tulemused tõesti saavutatakse, juhtub see pigem tänu hiljutiste liiklusohutuse eeskirjade jõustumisele ja sõidukite ohutuse suurendamisele kui muutustele liiklejate käitumises, mille parandamiseks on vaja veel palju tööd teha.

2.6 Selleks et teada, millised meetmed tuleks uude strateegiasse hõlmata, on vaja mõista, millised viimase aastakümne poliitikameetmed ja algatused on olnud tõhusad ja millised mitte.

2.7 Komisjoni viimase aastakümne tegevusprogramm keskendus kolmele põhivaldkonnale:

- muutused inimeste käitumises, nt turvavöö, lapse turvasüsteemide ja mobiiltelefonide kasutus ning joores juhtimise kaotamine;
- toetus tööstuse algatustele töötada välja ja turustada ohutuid sõidukeid;
- meetmed infrastruktuuri parandamiseks, nt maanteed ja tunnelite parem kujundamine ning hädaabisüsteemide ühtlustamine liikmesriikides.

2.8 Euroopa Komisjon korraldas 2009. aastal aprillist juulini kestnud avaliku konsultatsiooni, mille eesmärk oli kaasata Euroopa kodanikke, riikliku, piirkondliku ja kohaliku valitsustasandi sidusrühmi ning ettevõtteid ja kutsealade esindajaid nende peamiste liiklusprobleemide kindlakstegemise, mida tuleks käsitleda 2011.–2020. aasta liiklusohutuse tegevusprogrammis, ning nende prioriteetsete meetmete tuvastamise, mida võiks võtta liiklussurmade ja raskelt vigastatute vastuvõetamatult kõrge ja kuluka arvu vähendamiseks.

2.9 Komitee nõustub transpordi- ja turismikomisjoniga selles, et enne uue liiklusohutuse tegevusprogrammi vastuvõtmist tuleks hinnata varasemate meetmete, komisjoni 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu ja 2003. aasta tegevusprogrammi tõhusust.

2.10 Hindamisel saab muu hulgas toetuda hiljutistele andmetele ning komitee viimaste aastate teemakohastes arvamustes väljendatud seisukohtadele. Neis arvamustes väljendab komitee selgelt seda, et ta peab liiklusohutuse parandamist üheks transpordipoliitika põhiküsimuseks, mis väärib kohta liikmesriikide tegevuskava esimeste punktide seas isegi majandusliku kitsikuse ajal.

2.11 Samal ajal toimub kogu maailma haarav oluline üritus. Pärast esimest liiklusohutuse teemalist ülemaailmset ministrite

konverentsi, mis toimus 2009. aasta novembris Moskvas („Aeg tegutseda“), kuulutas ÜRO Peaassamblee aastad 2011–2020 liiklusohutuse edendamise aastakümneks, mille eesmärk on peatada maailmas liiklussurmade arvu kasv ja seejärel seda arvu vähendada hakata. Tänapäeval on tegemist lausa epideemiaga, sest igal aastal sureb liiklusõnnetustes üle miljoni inimese ja raskeid vigastusi saab üle 20 miljoni inimese, 90 % neist madala ja keskmise sissetulekuga riikides. Sellise nn pandeemia ülemaailmseid majanduslikke tagajärgi on hinnatud 1–3 %-le mitmete riikide SKP-st. Euroopas põhjustasid liiklusõnnetused 2009. aastal ühiskonnale ligikaudu 130 miljardi euro suurusi kulutusi.

2.12 Eelöelduga seoses leiab komitee, et praegust aktiivsust ära kasutades on ELil võimalus saavutada uue liiklusohutuse tegevusprogrammi abil liiklusohutuse valdkonnas ülemaailmne juhtpositsioon ning ta ei tohiks seda võimalust käest lasta.

3. Üldised märkused

3.1 Komitee soovib rõhutada, et varasemate liiklusohutuse meetmete tõhususe hindamiseks on hädavajalik, et kõigi 27 ELi liikmesriigi kohta oleksid olemas dokumenteeritud võrreldavad kvantitatiivsed ja kvalitatiivsed liiklusohutust puudutavad statistikaandmed. Iga liikmesriik esitab tänapäeval ELile liiklusohutuse põhiaandmed, kuid mitme liikmesriigi puhul on esitatud teabe kvaliteet ja põhjalikkus veel puudulik ega võimalda saada liigendatud andmeid vastavalt liiklejate rühmale, maanteetüübile, ilmastikutingimustele ja vigastuste raskusele.

3.2 Pidades meeles seda, et viimasel kolmekümnel aastal on liikluse maht ELi maanteedel kolmekordistunud, tervitab komitee märkimisväärset edu, mida EL on saavutanud liikumisel eesmärgi poole vähendada liiklussurmade arvu 2010. aastaks poole võrra. Nagu komitee märkis 10. detsembril 2003 vastu võetud arvamuses, mis käsitles liiklusohutust 2003.–2010. aastal, oli nimetatud eesmärk ambitsioonikas juba 15-liikmelise ELi jaoks ning laienuvad ELis on seda veelgi raskem saavutada.

3.3 Komitee märgib, et kuigi EL kehtestas väga ambitsioonika liiklussurmade vähendamise eesmärgi, ei kehtestanud ta sarnast eesmärki raskelt vigastatud liiklejate osas. 2001. ja 2008. aasta võrdluses vähenes kogu ELis liikluses raskelt vigastatute arv vaid 18 %. Seepärast on selle arvu drastilise vähendamise saavutamiseks vaja, et komisjoni uus tegevusprogramm sisaldaks sellekohaseid meetmeid, ning liikmesriigid peavad neid rakendama niipea, kui lepitakse kokku raskete ja kergete vigastuste ühises määratluses.

3.4 Seoses küsimusega, kui tõhusalt on ELi tasandi meetmetega suudetud viimasel kümnel aastal muuta liikleajate käitumist, tuleb meeles pidada, et ELi tasandil langetati otsus vaid tegevusprogrammi ja rakendusjuhiste kohta, samal ajal kui subsidiaarsuse põhimõttest lähtudes jäi kõigi tegevusprogrammi meetmete rakendamine liikmesriikide eri tasandite hooleks.

3.5 Kui kõik liikmesriigid rakendaksid tegevuskavas kehtestatud meetmeid samamoodi, tekiks neil vähem probleeme. Kahjuks on kogemused aga näidanud, et see ei ole nii, sest liiklusohutuse tase on liikmesriigiti endiselt väga erinev. Liiklusohutuse meetmete rakendamine ja jõustamine on riigiti erinev ning komitee arvates ei ole kahtlust, et rangema ELi poliitikaga saavutatakse tõhusamaid tulemusi.

3.6 Seepärast rõhutab komitee, et on oluline välja töötada ja ellu viia ambitsioonikam programm meetmete ühtlustamiseks ja reguleerimiseks ning abi andmiseks liikmesriikidele, et tagada liiklusohutuse meetmete parem ja kiirem rakendamine liikmesriikides. Selle saavutamiseks võib olla hea lahendus Euroopa liiklusohutuse ameti loomine.

3.6.1 Ohutusamet on tegelikult juba loodud kõigi teiste transpordiliikide jaoks peale maanteetranspordi. Liiklusohutuse amet peaks olema lihtsa struktuuriga täidesaatev organ, mida alaliselt abistaksid liikmesriikide määratud liiklusohutuse esindajad.

3.6.2 Komitee arvates peaks kõnealune amet, kasutades selliseid olemasolevaid organeid nagu Euroopa liiklusohutuse seirekeskus, tegema liiklusohutuse valdkonnas tõhusamat täidesaatvat tööd. Näiteks võiks ta kontrollida igal aastal nn pimedate teelõikude kaarti, märgistades ära ohtlikud maanteed ja teavitades tulemustest ELi liiklejaid, nagu komitee juba ühes eelmises arvamuses⁽¹⁾ taotles. Samuti võiks amet toetada riiklikke ja kohalikke liiklusohutuse rühmi, innustades ja levitades parimate tavade kasutust kogu ELis.

3.6.3 Lisaks peaks amet tagama, et liiklusohutus hõlmataks teistesse asjakohastesse ELi poliitikavaldkondadesse, nagu haridus, tervishoid ja keskkond, ning koostama tegevuskava, milles kehtestatakse lühi- ja pikaajalised prioriteedid, kõrvaldades seeläbi eelmise programmi ühe peamise nõrkuse.

3.7 Vaadeldes viimasel kümnel aastal toimunud muutusi liikleajate käitumises, tuleb tõdeda, et üle poole liiklussurmadest saab panna otseselt teatud käitumuslike tegurite süüks, näiteks kiiruse ületamine, noorte juhtide kogematus ja joobes juhti-

mine. Komitee arvates on haridus, jõustamine ja koolitus võrd-selt olulised ning mõjutavad üksteist, kuid lõppkokkuvõttes peitub kõigile kasu toov lahendus hariduses.

3.8 Komitee juhib tähelepanu sellele, et üks komisjoni viimase aastakümne tegevusprogrammi kolmest põhivaldkonnast oli muutused inimeste käitumises. Arvestades sõidukite arvu kasvu maanteedel viimasel kümnendil, tuleb meetmeid selles valdkonnas tõhustada.

3.9 Tuleb meeles pidada ka seda, et mõned haavatavad liiklejarühmad, nagu mootorratturid, jalgratturid ja jalakäijad, on endiselt ebaproportsionaalselt suures ohus. Komitee soovib ühe meetmena edendada liiklusharidust, võtta vastu ulatuslik raammäärus kaherattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta ning viia kaherattaliste mootorsõidukite juhtide jaoks sisse teise taseme koolitus, et mõjutada nende liiklejarühmade käitumist.

3.10 Lisaks on oluline arvestada sellega, et ELi elanikkond vananeb ning liiklusohutuspoliitika peab keskenduma konkreetsetele meetmetele, nagu arukad transpordisüsteemid, kohandatud sõidukid ja infrastruktuur, teadlikkuse tõstmine ja haridus.

3.11 Järgmisel kümnel aastal soovib komitee keskenduda kõnealuses poliitikas kõigi liikleajate, eelkõige nn riskirühmade (noored ja vanurid) ja haavatavate liiklejarühmade (mootorratturid, jalakäijad ja jalgratturid) diferentseeritud haridusele, koolitustele ja testimisele.

3.12 ELi tasandi poliitika tuleb määratleda liiklusohutuse tegevusprogrammis, mis sisaldab selgeid ja rangeid soovitusi ja juhiseid selle rakendamiseks liikmesriikides. Samuti on vaja anda komisjonile igal aastal tagasisidet täpse statistilise teabe näol, nii et oleks võimalik kiiresti reageerida. Samal ajal peaks komisjon kutsuma liikmesriike üles kehtivaid ja tulevase liiklusohutust käsitlevaid õigusakte võimalikult kiiresti rakendama.

4. Konkreetsed märkused

4.1 Eduka liiklusohutuspoliitika suur väljakutse on koostöö ELi, riigi ja kohaliku tasandi ametiasutuste vahel. Kui edu tehnilistes küsimustes on võimalik saavutada ELi õigusaktide vastuvõtmise ja rakendamise, saab edu liikleajate käitumise muutmisel saavutada vaid riigi tasandil. Seepärast on ülimalt olulised ranged ELi suunised ja iga-aastane liikmesriikidelt komisjonile antav tagasiside.

⁽¹⁾ ELT C 80, 30.3.2004, lk 77–80.

4.2 Vaadeldes ELi tasandi poliitika tõhusust liiklejate käitumise muutmisel viimasel aastakümnel, peab komitee tõdema, et subsidiaarsuse põhimõtte järgimise ja järelevalvevõimaluste puudumise tõttu ei olnud ELi poliitika täielikult edukas. Koolitus ja jätkuõpe on peamised vahendid käitumise mõjutamiseks positiivses suunas, eelkõige noorte juhtide ja eakate liiklejate puhul. Liikmesriigid on võtnud need vahendid kasutusele erinevalt ja mõnikord puudulikult.

4.3 Komitee on veendunud, et seoses nimetatud käitumistüüpidega peab järgmise kümnendi poliitika keskendumaks kõigi liikmesriikide kõigi liiklejarühmade koolitamisele ja harimisele. Näiteks võiks viia koolides sisse kohustusliku liiklushariduse miinimumtaseme ning julgustama inimesi vabatahtlikult neid teadmisi pidevalt süvendama.

4.4 Liikmesriigid peaksid algatama korrapäraselt sihispäraseid teadlikkuse tõstmise ja liiklejate käitumise mõjutamise kampaaniaid, milles räägitakse liiklejatele ohutuse teemadest, sh vastastikune austus, kaitsevarustus, kiirus ning alkoholi ja uimastitega seotud küsimused, keskendudes samal ajal ka jõustamisele.

4.5 Uues tegevusprogrammis tuleb erilist tähelepanu pöörata Euroopa riikide liikluse erinevatele riskitasemetele. 2008. aastal oli suure riskiga riikide riskitase kuni neli korda kõrgem kui väikese riskiga riikides. Riikides, mille riskitase on selgelt kõrgem ELi keskmisest, tuleks seada sihiks liiklussurmade ja raskelt vigastatute arvu ulatuslikum vähendamine, kehtestades 2020. aastaks liiklussurmade vähendamise diferentseeritud eesmärgid, mis tuginevad 2010. aasta statistikale.

4.6 Viimasel kümnel aastal on toimunud märkimisväärne edasimine seoses nn passiivsete ja aktiivsete ohutusmeetmetega, eelkõige tänu sellele, et autotööstus on rakendanud sõiduautodes ja raskeveokites palju tehnilisi ohutusmeetmeid. ELi raamprogrammidest rahastatavad teadus- ja arendusprojektid võivad arukate transpordisüsteemide tehnoloogiat veelgi täiendada.

4.7 Majanduskriisi tõttu on hakanud tekkima uus ja üha ohtlikum nähtus: turule tuuakse väga odavaid sõiduautosid, mis vastavad vaid hädavaevu ohutusnõuetele. Ohutuse tagamiseks ja suurendamiseks tuleb tõsta olemasolevate autode ohutuse taset, varustades need vähese viimase võimaluse korral uute ohutusseadmetega. Vajalikud on korrapärased kontrollid ja igaaastased ülevaatused. Veelgi halvem on olukord kahe rattalaste mootorsõidukite sektoris, kus turujärelevalve ja korrapärased ülevaatused on väga olulised⁽²⁾. Komitee leiab, et EL peab reageerima rangemate ohutusnõuete kehtestamisega.

4.8 Seoses eelöelduga on kahe rattalaste mootorsõidukite jaoks vaja uut ELi tüübikinnituse õigusakti, sh kohustuslikud

ABS- või CBS-pidurid üle 150-kuubikuliste sõidukite jaoks, ning juhiloa direktiivi muudetud versiooni on vaja kahe rattalaste mootorsõidukite jaoks sisse viia tehnõulevaatus ja teise taseme koolitus. Lisaks peaks EL toetama teadlikkuse tõstmise kampaaniaid, et tagada peamiste ohutuseeskirjade täitmine.

4.9 Maanteede ja teepeenarde kujundus etendab liiklusesõnnetustes suurt osa. Sellealased uuringud näitavad, et maanteeinfrastruktuuril on oluline roll ligikaudu 30 % õnnetuste puhul. Seega on selles valdkonnas võimalik palju parandada. On selgunud, et suurema ohutuse peamised takistused ei ole seotud mitte ainult majanduslike piirangutega, vaid ka üldise teadmiste puudumisega. Statistiliselt on maapiirkondade teed sageli kõige ohtlikumad. ELi poolse rahastamise (üleeuroopaline teedevõrk, struktuurifondid) eeltingimuseks tuleks seada ohutute maanteede tagamine. Igal juhul on oluline, et maanteeinfrastruktuuri kujundamisel, ehitamisel ja hooldamisel arvestataks ka kahe rattalaste mootorsõidukite juhtide ohutusega.

4.10 Komitee leiab, et kõige tõhusam infrastruktuuri ohutumaks muutmise püüe viimasel kümnel aastal oli üks kolmanda liiklusohutuse tegevusprogrammi ettepanek: tunnelite ohutust käsitlev direktiiv (2004/54/EÜ). Selle direktiivi sissejuhatus avaldas suurt mõju kogu Euroopas.

4.11 Järgmiseks kümneks aastaks soovib komitee infrastruktuuri arendamise osas lisada tegevusprogrammi eesmärki tõsta üleeuroopalise teedevõrgu ohutust ja suurendada üleeuroopalise teedevõrgu mittekauuluvatest teedest vähemalt 25 % ohutus kõnealuse võrgu tasemele. Liiklusohutusele aitaks märkimisväärselt kaasa ka nõukogu otsus infrastruktuuri ohutuse korraldamist käsitleva muudetud direktiivi kohta, mis sisaldab siduvaid tehnilisi lisasid ja sätestab laiema kohaldamisala (hõlmates ka üleeuroopalise teedevõrgu mittekauuluvad teed), ning Euroopa suuniste heakskiitmine ohutu linnaliikluse infrastruktuuri tagamiseks. Lühemas perspektiivis peab EL soodustama oma infrastruktuuri direktiivis sätestatud nelja meetme kiiret vastuvõtmist kõigis liikmesriikides. Need meetmed on liiklusohutusele avalduva mõju hindamine, liiklusohutuse auditid, teedevõrgu ohutuse parandamine ja ohutuse inspekteerimine.

4.12 Jagatud vastutust arvestades on komitee veendunud, et kõigis 27 liikmesriigis tõelise nn liiklusohutuse ala loomise eeldus on tugev poliitiline juhtimine. Nii ELi tasandi kui ka liikmesriikides riigi ja piirkonna tasandi otsuste langetajad peavad olema veendunud vajaduses teha koostööd, et viia ellu lühi- ja pikaajalisi õigusalasid muudatusi ning korraldada suuri teabekampaaniaid. Oluliste erasektori osalejate kogemuste ärakasutamine Euroopa liiklusohutuse valdkonnas loob toetust ja on kulutõhus.

⁽²⁾ ELT C 354, 28.12.2010, lk 30

4.13 Erasektorist rääkides ning arvestades asjaolu, et tööreisid ja igapäevane töölesõit kujutavad endast suurt ohuallikat, saavad olulisi samme õiges suunas teha tööandjad, kes haldavad ametiautosid. Liiklussurmade vähendamise meetmed peaksid hõlmama igasugust tööga seotud autosõitu, mitte ainult autokaubavedu.

4.13.1 Era- ja avaliku sektori tööandjad peaksid edendama häid tavasid liiklusõnnetuste vähendamiseks, innustades töötajaid otsustama võimaluse korral ühistranspordi kasuks, töötades välja ametiautode ohutuse juhiseid ning jälgides autode ohutustaset. Hea näide on selles valdkonnas Euroopa Komisjoni kaasrahastatav projekt PRAISE, ⁽³⁾ mille eesmärk on edendada tööga seotud liikluse ohutuse parandamist ning anda tööandjatele asjakohast oskusteavet. See küsimus võiks huvi pakkuda ka Euroopa Tööohutuse ja Töetervishoiu Agentuurile.

4.13.2 Samuti on praegu väljatöötamisel uus ISO rahvusvaheline standard nr 39001 liiklusohutuse kohta töökohal ning selle valmimist on oodata 2011. aasta lõpuks. Euroopa Komisjon peaks kutsuma kõiki liiklusohutuse hartale alla kirjutanud saavutama niipea kui võimalik ISO 39001 sertifikaadi.

4.14 Teised nn liiklusohutuse ala tingimused on järgmised: rohkem ja paremini võrreldavat statistilist teavet liikmesriikide

kohta, liikmesriikide iga-aastane tagasiside komisjonile teabe näol, järelevalve- ja järelkontrollisüsteemi loomine ELi tasandil Euroopa liiklusohutuse ameti kaudu, ELi õigusaktide nõuetekohane ja kiire rakendamine kõigis liikmesriikides, suurem keskendumine koolitusele ja jätkuõppele ning erilise tähelepanu pööramine noortele ja eakatele liiklejatele.

4.15 Komitee soovib koostada sellise tegevusprogrammi, mis sisaldab ambitsioonikaid kuid samas realistlikke sihte. Poliitilistel põhjustel tuleks kehtestada ka järgmiseks kümneks aastaks üldeesmärk, nagu tehti varemgi. Liiklussurmade arvu vähendamisest rääkides ei sekku komitee arutelluse konkreetset protsenti pakkudes, kuid soovib tungivalt seada konkreetset vähendamise eesmärgid ka raskelt vigastatute ja haavatavamate liiklejate arvu osas, nagu liiklusõnnetustesse sattuvad ja vigastusi saavad jalakäijad, jalgratturid ja kahe rattaliste mootorsõidukite juhid.

4.16 Lisaks ei peaks EL kehtestama mitte ainult pikaajalist sihti, vaid ka vahe-eesmärke (tõenäoliselt liiklusohutuse ameti kaudu), algatades tehnilise abi programmi, et toetada neid liikmesriike, kes saavad halvemini hakkama riikliku strateegia koostamisega surmajuhumite vähendamiseks.

Brüssel, 15. september 2010

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Mario SEPI

⁽³⁾ PRAISE: preventing road accidents and injuries for the safety of employees (www.etsc.eu/PRAISE.php).