

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2008/96/EÜ maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta“

(COM(2018) 274 final – 2018/0129(COD))

(2019/C 62/40)

Raportöör: **Brian CURTIS**

Konsulteerimistaotlus	Euroopa Parlament, 31.5.2018
	Euroopa Liidu Nõukogu, 8.6.2018
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 punkt c
Vastutav sektsioon	transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon
Vastuvõtmine sektsioonis	4.10.2018
Vastuvõtmine täiskogus	17.10.2018
Täiskogu istungjärk nr	538
Hääletuse tulemus	204/2/6
(poolt/vastu/erapooletuid)	

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee avaldab heameelt ettepaneku üle muuta direktiivi 2008/96/EÜ maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta. Eelkõige usub komitee, et komisjoni kavandatud meetmed peaksid kõrvaldama praeguse direktiivi puudujäägid (ühtlustamise puudumine, puudulik teabevahetus ja piiratud kohaldamisala) ning neil peaks olema liiklusohutuse strateegilise tegevuskava rakendamisel tähtis koht.

1.2. Komitee kiidab heaks nn nullvisiooni algatuse, mille eesmärk on, et 2050. aastaks registreeritakse null surmajuhtumit ja rasket õnnetust liikluses, mis saavutatakse ohutu süsteemi käsitusviisi vastuvõtmisega, mida edendab Maa ilma Terviseorganisatsioon. Selle valitsemistava rakendamine nõuab kõikide sektorite ja liiklejate kaasamist tugevdatud valitsemistava saavutamiseks. Oluline on, et näitajad on selged ja jälgitavad. Kodanikuühiskonna organisatsioonid peaksid olema aktiivselt kaasatud strateegia kujundamise, rakendamise, järelevalve ja hindamise kõikidesse etappidesse.

1.3. Komitee usub, et süsteemne ja ennetav riskide kaardistamise menetlus kogu TEN-T võrgus ja kõikidel kiirteedel, samuti kõikidel põhimaanteedel, on oluline samm uute taristumeetmete kavandamisel. Arvestades praeguse maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivi rakendamise erinevaid järke, on siiski oluline luua kõikidele liikmesriikidele realistlikud eesmärgid ja tähtajad ning anda rahalist toetust kõige mahajäänud piirkondadele, sealhulgas kuuele Lääne-Balkani riigile. Lisaks leiab komitee, et maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivi kohaldamisala tuleks laiendada kõigile peamistele maa- ja linnapiirkondade teedele, et vähendada tõhusalt ja ulatuslikult surmajuhtumite ja raskete õnnetuste arvu 2030. aastaks.

1.4. Komitee on seisukohal, et kõrge liiklusohutuse taseme saavutamine on strateegiline, kuid järgmises mitmeaastases finantsraamistikus aastateks 2021–2027 on vaja suurendatud eelarvet, mis tagaks järjepidevuse pikas perspektiivis, nii et oleks võimalik saavutada ELi enda seatud kaugelepeürgivad eesmärgid. Ennekõike märgib komitee, et ELi strateegia keskmes on uue taristu ehitamine, kuid piisavad vahendid tuleb eraldada ka olemasolevate teede hooldamiseks ja ajakohastamiseks. Peale selle usub komitee, et tugevama transpordieelarvel on suurem positiivne mõju Euroopa majanduskasvule ja tööhõivele.

1.5. Komitee toetab teemärgistuste ja liiklusmärkide uusi toimivusnõudeid käsitlevat ettepanekut, et töötada välja koostoitavad, ühendatud ja automatiseeritud liikuvussüsteemid (C-ITS). Komitee soovib laiendada sellist lähenemisviisi kõigile kasutatavatele transpordiliikidele (transpordiliikide ühitamine), et maksimeerida asjaomase strateegia mõju. Komitee leiab samuti, et iga liiklusohutuse strateegia peaks algama era- ja elukutseliste sõidukijuhtide asjakohasest haridusest ja koolitusest, sest enamik õnnetusi on jätkuvalt põhjustatud inimlikust veast.

1.6. Komitee toetab ettepanekut arvestada vähekaitstud liiklejatega süsteemselt kõigis ohutuse korraldamise menetlustes. Eelkõige soovib komitee lünga täitmiseks üheaegset arendamist sõidukite ohutust käsitlevate muude erisätetega.

2. Sissejuhatus

2.1. Liiklusohutus on ELis viimastel aastakümnetel oluliselt paranenud. Ajavahemikul 2001–2010 vähenes liiklus-surmade arv ELis 43 % ja aastatel 2010–2016 veel 19 %. Siiski on liiklusõnnetustes hukkunute arv endiselt suur (2016. aastal kaotas ELi teedel elu 25 620 inimest) ⁽¹⁾ ja statistika näitab, et ELis on ohutu liikuvuse suunas liikumine järk-järgult aeglustunud.

2.2. Sel põhjusel innustas Valletta deklaratsioon Euroopa Komisjoni käivitama uue algatuse kohandada **direktiiv 2008/96/EÜ maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta** liikuvuses toimunud muutustele, mis on tingitud ühiskondlikest suundumustest ja tehnoloogia arengust. Sellel algatusel, milles keskendutakse liiklusohutusele, on oluline koht **liiklusohutuse strateegilises tegevuskavas** ⁽²⁾ (avaldati 2018. aasta mais), mis kuulub **kolmanda liikuvuspaketi** ⁽³⁾ raamistikku.

3. Ettepaneku sisu

3.1. Hoolimata viimaste aastate edusammudest on tõsiste või surmaga lõppevate liiklusõnnetuste arv endiselt liiga suur. Kuna 90 % õnnetustest toimub inimliku vea tõttu, on komisjon arvamusel, et automatiseeritus, ühenduvus, uued teede ja sõidukite kujundusstandardid võiksid vähendada õnnetuste arvu ja nende tagajärgi sõidukijuhtide, reisijate ja vähekaitstud liiklejate jaoks (nt jalgratturid).

3.2. Eelkõige on komisjon seadnud **nullvisiooni** sihi, mille eesmärk on, et 2050. aastaks registreeritakse liikluses null surmajuhtumit ja rasket õnnetust. Ettepanekus kehtestatakse ka vahe-eesmärk vähendada 2030. aastaks surmajuhtumite ja raskete õnnetuste arvu 50 %.

3.3. Nende eesmärkide saavutamiseks kavatses EL võtta kasutusele uued tehnoloogilised ja reguleerivad vahendid, mis põhinevad Maailma Tervishoiuorganisatsiooni **ohutul süsteemil** ⁽⁴⁾. See lähenemisviis tugineb põhimõttele, et kuigi õnnetusi ei saa täielikult kõrvaldada, saab sellegipoolest võtta meetmeid surmajuhtumite ja tõsiste õnnetuste arvu vähendamiseks.

3.4. 2008. aastal vastu võetud maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamist käsitleva direktiivi eesmärk oli tagada, et liiklusohutusega seotud kaalutlused oleksid teetariistu kavandamise, projekteerimise ja kasutamise kõigis etappides esikohal. Siiski rakendatakse direktiivi riiklikul tasandil väga erinevalt. Need erinevused seonduvad sageli surmaga lõppevate ja raskete õnnetuste suurema arvuga ⁽⁵⁾. Sel põhjusel on väga oluline ühtlustada ohutuseeskirjad ja täiustada teetariistu ohutusnäitajaid. Liikmesriigid peaksid saama Euroopa ühendamise rahastu kaudu konkreetset rahalist toetust (200 miljonit eurot) ajavahemikuks 2018–2020.

3.5. Eespool nimetatud eesmärgid soovitakse saavutada läbivaadatud direktiivi abil, võttes järgmisi meetmeid:

- teetariistu ohutuse korraldamise menetluste läbipaistvuse ja järeelmeetmete kohustuslikuks tegemine;
- kogu võrku hõlmava liiklusohutuse hindamise ning süsteemse ja ennetava riskide kaardistamise menetlus, et hinnata ELi teede n-ö sisseehitatud või olemuslikku ohutust;
- direktiivi kohaldamisala laiendamine üleeuroopalisest transpordivõrgust (TEN-T) kaugemale, et hõlmata võrku mittekuuluvaid kiirteid ja põhimaanteid, samuti kõiki linnapiirkondadest väljapoole jäävaid teid, mis on ehitatud osaliselt või täielikult ELi vahendite toel. TNT-T võrku iseloomustab märkimisväärne liiklussagedus, kuid tänu kõrgetele ohutusstandarditele ei ole surmaga lõppevad õnnetused eriti sagedased (8 %). ELi põhiteedevõrk moodustab 39 % kõigist surmaga lõppenud liiklusõnnetustest ELis. Põhiteedevõrgu (sealhulgas mitte-TEN-T võrgu) suhtes võetavad ELi koordineeritud meetmed peaksid aitama viia liiklussurmade arvu nulli lähedale;

⁽¹⁾ ELi liiklusõnnetuste andmebaas, 2016.

⁽²⁾ COM(2018) 293, lisa 1.

⁽³⁾ COM(2018) 293 final.

⁽⁴⁾ Maailma Tervishoiuorganisatsioon „Save LIVES – A road safety technical package“, 2017.

⁽⁵⁾ Care – ELi liiklusõnnetuste andmebaas.

- teemärgistuste ja liiklusmärkide üldiste toimivusnõuete kehtestamine, et lihtsustada koostoitivate, ühendatud ja automatiseeritud liikuvussüsteemide kasutuselevõttu;
- muuta süsteemne vähekaitstud liiklejatega arvestamine kohustuslikuks kõigis ohutuse korraldamise menetlustes.

4. Üldised märkused

4.1. Komitee avaldab heameelt komisjoni ettepaneku üle, mille eesmärk on muuta direktiivi 2008/96/EÜ maanteed infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta. Eelkõige kiidab komitee heaks Valletta deklaratsiooni ja leiab, et paremate liiklusohutuse näitajate saavutamiseks on vaja tõhusamat Euroopa lähenemisviisi.

4.2. Kolmas liikuvuspakett koosneb omavahel seotud seadusandlike algatuste kogumist. Komitee otsustas tegeleda iga seadusandliku ettepanekuga eraldiseisvas arvamuses. Seetõttu tuleks seda arvamust lugeda ja mõista koostoitmes komitee varasemate arvamustega, kuid ka nende arvamustega, mis on koostatud sellega kooskõlas ja milles kontrollitakse kolmanda liikuvuspaketi teatavaid aspekte⁽⁶⁾.

4.3. Komitee kiidab heaks eesmärgi viia liiklussurmade arv ohutu süsteemi lähenemisviisi kasutades nulli lähedale. Tugevdatud valitsemistava saavutamine nõuab kõikide sektorite ja liiklejate kaasamist. Oluline on, et nende eesmärkide saavutamiseks ettenähtud näitajad on selged ja jälgitavad. Kodanikuühiskonna organisatsioonid peaksid olema aktiivselt kaasatud strateegia kujundamise, rakendamise, järelevalve ja hindamise kõikidesse etappidesse.

4.4. Komitee avaldab heameelt otsuse üle eraldada 200 miljonit eurot (ajavahemikuks 2018–2020) liiklusohutusele. Komitee on aga seisukohal, et vaja on suurendada järgmises mitmeaastases finantsraamistikus aastateks 2021–2027 kättesaadavat rahastamispaketti, mis tagaks järjepidevuse pikas perspektiivis nii, et oleks võimalik saavutada ELi enda seatud kaugelepeürgivad eesmärgid⁽⁷⁾. (Euroopa Komisjon on hinnanud, et TEN-T põhivõrgu loomiseks vajalike investeeringute suurus on umbes 500 miljardit eurot ajavahemikuks 2021–2030, samal ajal kui üldvõrgu lõpuleviimine maksab umbes 1 500 miljardit eurot.)

4.5. Komitee usub, et tugevama transpordieelarvel on suurem positiivne mõju Euroopa majanduskasvule ja tööhõivele. Investeeringud rahalistel vahenditel on võimendav mõju, aidates luua 13 miljonit töökohta aastas kuni 2030. aastani ja tuua kuni 4 500 miljardit eurot lisatulu (1,8 % ELi SKPst). See tähendab, et TEN-T võrku investeeritud iga miljard eurot peaks looma kuni 20 000 töökohta⁽⁸⁾.

4.6. Komitee leiab, et algatus näha ette süsteemne ja ennetav riskide kaardistamise menetlus kogu Euroopa TEN-T võrgus ja kõikidel kiirteedel (väljaspool TEN-T võrku), samuti kõikidel põhimaanteedel, on oluline samm Euroopa teedevõrgus võetavate taristumeetmete ulatuse ja liigi kavandamisel. Arvestades praeguse maanteed infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivi rakendamise erinevaid järke, on siiski oluline luua kõikidele liikmesriikidele realistlikud eesmärgid ja tähtajad ning tagada piisavad rahalised meetmed, et toetada kõige mahajäänumaid piirkondi ja riike⁽⁹⁾.

4.7. Komitee märgib, et kõnealuse ELi strateegia keskmes on peamiselt uue taristu ehitamine. Küll aga peaks piisavaid vahendeid eraldama ka olemasolevate teede hooldamiseks ja ajakohastamiseks, sest need tegurid on kõrgetasemelise liiklusohutuse säilitamiseks sama olulised.

⁽⁶⁾ TEN/666 „Säästev liikuvus Euroopas“, Barbucci, 2018 (vt käesoleva Euroopa Liidu Teataja lk 254); TEN/668 „Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond + elektroonilise kaubaveo teave“, Back, 2018 (vt käesoleva Euroopa Liidu Teataja lk 265); TEN/669 „TEN-T projektide rakendamine“, Dumitru Fornea, 2018 (vt käesoleva Euroopa Liidu Teataja lk 269); TEN/675 „Maanteesõidukite mass ja mõõtmed“, Back, 2018 (vt käesoleva Euroopa Liidu Teataja lk 286); TEN/672 „Euroopa ühendamise rahastu“, Plosceanu ja Watson, 2018 (ELT C 440, 6.12.2018, lk 191); TEN/673 „Ühendatud ja automatiseeritud liikuvus“, Samm, 2018 (vt käesoleva Euroopa Liidu Teataja lk 274); TEN/674 „Rehvide märgistamine“, 2018 (vt käesoleva Euroopa Liidu Teataja lk 280); TEN/667 (vt käesoleva Euroopa Liidu Teataja lk 261); INT/863, „Sõidukite üldine ohutus ja vähekaitstud liiklejate kaitsmine“, Hencks, 2018 (ELT C 440, 6.12.2018, lk 90).

⁽⁷⁾ COM(2018) 277.

⁽⁸⁾ TEN/672 „Euroopa ühendamise rahastu“, Plosceanu ja Watson, 2018.

⁽⁹⁾ TEN/669 „TEN-T projektide rakendamine“, Dumitru Fornea, 2018.

4.8. Teemärgistuste ja liiklusmärkide uued toimivusnõuded on väga olulised, et töötada välja koostoituvad, ühendatud ja automatiseeritud liikuvussüsteemid (C-ITS). Komitee on seisukohal, et tähtis on võimaldada sõidukitel ja maanteedel taristul vahetada pidevalt teavet, et tulla toime segaliikluse süsteemiga, kus sõidukid kasutavad eri tehnoloogiaid: inimestest juhitud, juhiabisüsteemid ja automatiseeritud juhtimine⁽¹⁰⁾. Ohutu liikuvuse strateegia lõpuleviimiseks on oluline laiendada asjaomast lähenemisviisi kõigile kasutatavatele transpordiliikidele (transpordiliikide ühitamine), mis mõjutab otseselt liiklussageduse vähendamist ja ohutust⁽¹¹⁾.

4.9. Komitee on veendunud, et uus tehnoloogia võib aidata mõistlikult kaasa liiklusohutuse standardite ajakohastamisele, kui võetakse arvesse sellise tehnoloogia olemuslikke piiranguid ja vajalikke ettevaatusabinõusid selle kasutamiseks. Komitee leiab samuti, et iga liiklusohutuse strateegia peaks algama era- ja elukutseliste sõidukijuhtide asjakohasest haridusest ja koolitusest, sest inimeksimused on jätkuvalt üks peamisi liiklusõnnetuste põhjuseid.

4.10. Komitee toetab ettepanekut arvestada vähekaitsitud liiklejatega süsteemselt kõigis ohutuse korraldamise menetlustes. Kõnealune lähenemisviis on kooskõlas ELi kodanike uute suundumuste ja harjumustega (nt jalgratturite arvu suurenemine). Komitee soovib lünga täitmiseks üheaegset arendamist sõidukite ohutust käsitlevate muude erisätetega (nt kõrgetasemelised hädapidurdussüsteemid, sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatus ja raskeveokite kabiinide teistsugune kujundus, et suurendada jalgratturite ja jalakäijate nähtavust, samuti andurid nende tuvastamiseks)⁽¹²⁾.

5. Konkreetsed märkused

5.1. Komitee peab oluliseks füüsilise ja digitaalse taristu üheaegset arendamist. Ühtlasi on oluline viia 5G-sidega kaetud kõikides Euroopa kiir- ja põhiteedevõrgus võimalikult kiiresti lõpule, et tagada tõhus ühenduvus teede ja sõidukite ning sõidukite ja sõidukite vahel⁽¹³⁾. Ka siin soovib komitee piisavat ja pikaajalist rahalist toetust järgmises mitmeaastasest finantsraamistikust aastateks 2021–2027.

5.2. Komitee on kooskõlas Euroopa Transpordiohutuse Nõukoguga⁽¹⁴⁾ seisukohal, et maanteedel infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivi kohaldamisala tuleks laiendada kõigile peamistele maa- ja linnapiirkondade teedele. Selline laiem lähenemisviis on vajalik, et vähendada tõhusalt ja ulatuslikult surmajuhtumite ja raskete õnnetuste arvu 2030. aastaks. Kõnealune ettepanek põhineb asjaolul, et komisjoni ettepanekul on mõju pooltele ELi teedel juhtuvatele õnnetustele ja et rasketest õnnetustest suurem osa leiab aset linnapiirkondade teedel.

5.3. 2015. aastal alustas EL uue ettevõtmisega, et laiendada TEN-T strateegiat Lääne-Balkanile⁽¹⁵⁾. Sellel algatusel, mida toetatakse Lääne-Balkani investeerimisraamistikuga ja Euroopa ühendamise rahastu kaudu, peaks olema väga suur mõju ELi laienemisprotsessile. Komitee soovib liiklusohutuse strateegilise tegevuskava rakendamise lisada selle edasipüüdliku taristuprojekti raamistikku. See meede peaks olema kooskõlas komisjoni ettepanekuga laiendada maanteedel infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivi kohaldamisala väljaspool linnapiirkondi asuvale teetaristule, mille lõpuleviimiseks kasutatakse ELi vahendeid. Eelkõige peaks see võimaldama kuulel Lääne-Balkani riigil ühineda ELiga ilma ohutus- ja taristualase lüngaga kokku puutumata.

Brüssel, 17. oktoober 2018

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Luca JAHIER

⁽¹⁰⁾ TEN/673 „Ühendatud ja automatiseeritud liikuvus“, Samm, 2018.

⁽¹¹⁾ TEN/666 „Kestlik liikuvus Euroopas“, Barbucci, 2018.

⁽¹²⁾ INT/863 „Sõidukite üldine ohutus ja vähekaitsitud liiklejate kaitsmine“, Hencks, 2018.

⁽¹³⁾ TEN/673 „Ühendatud ja automatiseeritud liikuvus“, Samm, 2018.

⁽¹⁴⁾ COM(2018) 274, lk 7.

⁽¹⁵⁾ http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-15-4826_et.htm