



Brüssel, 12.12.2016
COM(2016) 787 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

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
{SWD(2016) 431 final}

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

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

1. SISSEJUHATUS

Liiklusohutus on Euroopa Liidus viimastel kümnenditel tänu üleliidulisel, riiklikul ja kohalikul tasandil rakendatud jõulistele ja tulemuslikele liiklejate käitumist, sõidukeid ja infrastruktuuri puudutavatele meetmetele oluliselt paranenud. Selle tulemusena on Euroopa Liidu teed täna maailma ohutuimad. Ohutuse kasv on saavutatud suuresti tänu aastate jooksul Euroopa Liidu liiklusohutuse poliitika osana kehtestatud seadusandlikele sõidukite turvalisust puudutavatele nõuetele¹.

Kehtestatud sõidukite turvanõuete eesmärgiks oli ühtlasi stimuleerida Euroopas teadus- ja arendustegevust ning innovatsiooni: kõrgemate nõuetega silmitsi sattudes leiti tööstusharus viise vastata neile uuenduslike tehniliste lahendustega. Kuna Euroopa Liit oli enamiku selliste nõuete teerajaja, siis töötati enamik lahendusi välja Euroopas ning seatud ülesannete täitmiseks loodi siin kvaliteetseid töökohti. Mootorsõidukitööstus on Euroopa Liidus ka peamine erasektori teadus- ja arendustegevuse edendaja.

Autotööstus tegeleb jätkuvalt innovatsiooniga ning seadusandlikud nõuded vajavad läbivaatamist, tagamaks, et Euroopa Liit püsib rahvusvaheliste suundumuste esirinnas, töötades samas jätkuvalt elude säästmise nimel. Autoõnnetuste arvu vähendamisel tehtud märkimisväärsed edusammud on viimastel aastatel aeglustunud, samas kui liiklussurmade ja -vigastuste kahjude suuruseks hinnatakse vähemalt 100 miljardit eurot aastas² ning liiklusõnnetused laastavad igal aastal jätkuvalt sadu perekondi.

¹ Euroopa liiklusohutuse tegevusprogrammi (2001–2010) järelhindamine – http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2010_road_safety.pdf, ajavahemikuks 2011–2020 vastu võetud liiklusohutuse valdkonna poliitikasuuniste vahehindamine – <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/interim-road-safety-evaluation-report-final8june15.pdf>

² http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_en.htm

Aktiivsed turvaseadised ja nende tehnoloogiline areng on viimas sõidukite järk-järgulise automatiseerimiseni. Neid peetakse progressi võimaldavateks tehnoloogiateks, mis kiirendavad ja toetavad sõidukite laiemat automatiseerimist, aidates nõnda kaasa siseturu digitaliseerimisele. Euroopa Liit on varasemalt viinud sisse kõigile sõidukitele elektrooniliste stabiilsuskontrollisüsteemide ning veoautodele ja bussidele automaatsete hädapidurdussüsteemide ja sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteemide kohustusliku paigaldamise nõude, mis hinnanguliselt aitab vähendada liiklussurmade arvu 5 000 võrra aastas. Nende ja teistegi aktiivsete ohutustehnoloogiate täispotentsiaal realiseerub siiski alles siis, kui need võetakse laialdaselt kasutusele Euroopa teedel liikuvatel sõidukitel.

Paljud nimetatud nõuetest aitavad ühtlasi vähendada CO₂ heidet ning sellega täita ELi kliimaalaste meetmete ja energialiidu eesmärgi. Seda on võimaldanud näiteks sõiduautode rehvirõhu seiresüsteemid, mis tagasid optimaalse rehvirõhu kasutamise, vähendades nõnda veeretakistust ja selle tulemusel ühtlasi kütusekulu. Kliimameetmete eesmärgid transpordisektori CO₂ heite vähendamiseks nõuavad ühtlasi sõidukitele uute tehnoloogiate väljatöötamist, mis soodustaks sõitmist optimaalse kütusekuluga näiteks kiiruse adaptiivse ja nutika reguleerimise abil ning rehvirõhu seiresüsteemide kasutuselevõttuga ka tarbesõidukitel.

Kuna sõidukite autonoomsuse suurendamine on autotootjate üks peaesmärgi, on täpsed, usaldusväärsed, vastupidavad ja taskukohased anduritehnoloogiad leidmas järjest laiemat kasutust. Need võimaldavad täielikult jälgida kogu sõiduki ümbrust, parandades sellega nende ohutust, eriti vähem kaitstud liiklejate turvalisust, ning vähendades ummikuid ja nendest tulenevat saastet, kuna 15 % ummikutest on Euroopas tingitud liiklusõnnetustest³.

Käesolevas aruandes esitatakse kokkuvõtte Euroopa Komisjoni erinevaid uusi ohutusmeetmeid käsitleva analüüsi tulemustest. Ühtlasi pakutakse välja edasised sammud, võttes arvesse väljapakutavate meetmete tehnilist teostatavust ja kulutõhusust. Meetmete üksikasjalikuma kirjelduse leiab aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendist. Need on aluseks laiemale avalikkusele suunatud debatile, milles Euroopa Komisjon kutsub osalema kõiki huvirühmi.

Viimaks soovib Euroopa Komisjon anda selle dokumendiga ühtlasi panuse majanduskasvu, tööhõive ja investeringutega seotud eesmärkide saavutamisse, edendades efektiivseimat innovatsiooni ja kvaliteetsete töökohtade säilimist Euroopas, siseturu digitaliseerimisse, edendades sõidukite laiemat automatiseerimist kiirendavate ja toetavate progressi võimaldavate tehnoloogiate kasutuselevõttu, ning energialiidu transpordisektori CO₂ heite vähendamise eesmärkide saavutamisse.

2. LIKLUSOHUTUSE JA SÕIDUKITEHNOLOOGIA SEOS

2009. aastast saadik ei ole liiklusõnnetused enam olnud Euroopa Liidus levinuim surmapõhjus⁴. Liiklussurmade arv on ELis viimase 13 aasta jooksul märkimisväärselt kahanenud, vähenedes 2001. aasta 54 300-lt 2014. aastaks 25 900-le ehk ligikaudu 53 % võrra⁵. Sellele vaatamata puudutavad liiklusõnnetused igal aastal jätkuvalt sadu tuhandeid perekondi ning põhjustavad hiiglaslikku majanduslikku kahju. Liiklusohutuse probleem on sellest tulenevalt jätkuvalt päevakajaline. Kuigi liiklussurmade arv on aasta-aastalt oluliselt

³ http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/application_areas/vehicle_safety_systems_en.htm

⁴ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Causes_of_death_statistics

⁵ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/trends_figures.pdf

vähenenud, näitab nende langus 2013. aastast pidurdumise märke. Mitmest liikmesriigist tulevate andmete põhjal on liiklussurmade arv neis riikides isegi uuesti kasvamas⁶.

Täitmaks ELi ajavahemikuks 2011–2020 vastu võetud liiklusohutuse valdkonna poliitikasuunistes⁷ esitatud strateegilist eesmärki vähendada liiklussurmade arvu kümne aastaga poole võrra, 2010. aasta 31 000-lt 2020. aastaks 15 000-le, on vaja rakendada täiendavaid meetmeid, kuna seatud eesmärk jääb praegu suure tõenäosusega saavutamata.

Enamik ehk keskmiselt 55 % liiklussurmades leiab aset asulavälistel teedel, 38 % asulasisestel teedel ning vaid 7 % kiirteedel. Jalakäijate ning jalgratturitega toimunud õnnetused moodustavad kõigest liiklussurmades 30 %, linnapiirkondades aga ligikaudu 43 %⁸. Toodud arvud annavad üldise pildi valdkondadest, mille parandamine võiks olla sõidukite üldist ohutust ning jalakäijate kaitset käsitlevate määruste läbivaatamise eesmärgiks.

Asjatundjate hinnangul on 95 % liiklusõnnetustest ühel või teisel määral seotud inimlike eksimustega, kuna 75 % juhtudest on inimlik eksimus nende ainupõhjuseks⁹. Liiklusõnnetuste peamistest inimfaktoriga seotud põhjustest tõstetakse uuringutes olulisematena esile ülemäära suurt kiirust, häiritud tähelepanu ning joobes juhtimist. Kooskõlas komisjoni teatisega „CARS 2020: Euroopa konkurentsivõimelise ja jätkusuutliku autotööstuse tegevuskava“¹⁰ ja komisjoni teatises „Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunistes liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020“¹¹ esitatud tegevuskavaga tuleb liiklusohutuses järgida integreeritud lähenemisviisi ning sõidukite turvalisus on vaid üks tervest reast lõpptulemust määravatest teguritest. Liiklusohutuspoliitika tõhususe tagamiseks peab selles arvesse võtma kõiki tegureid, nagu juhtide käitumine ja teede infrastruktuur ning pöörama suurt tähelepanu nende vastastikmõjudele.

Tulenevalt sõidukite turvanõuete olulisusest nende tegurite seas ning sõidukite üldist ohutust ja jalakäijate kaitset käsitlevates määrustes sätestatud aruandluskohustusest on Euroopa Komisjon aga käivitanud arutelu selles valdkonnas sekkumise prioriteetidest ning tõenduspõhistest meetmetest, millel oleks maksimaalne positiivne üldmõju.

Erilist tähelepanu tuleks pöörata vähem kaitstud liiklejatele ja sõitjatele, kes on oma vanusest tulenevalt olemuslikult haavatavamad, st vanuritele¹² ja lastele¹³. Ühtlasi tuleks pöörata tähelepanu juhi, sõiduki ja liikluskeskkonna vahelisel koostalitlusel põhinevate tehnoloogiate, nagu intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) hindamisele, panustades seeläbi kooskõlas digitaalse ühisturu strateegiaga ELi digitaliseerimissuundumustesse.

3. REGULEERIVAST SEKKUMISEST TULENEV OHUTUS

Leidub mitmeid selgeid näiteid ELis juba kohustuslikest ja tõhusatest ohutusnõuetest, nagu näiteks viimase 15 aasta vältel järk-järgult sisse viidud sõiduautode laup- ja külkkokkupõrgete kindlust ning jalakäijate kaitset puudutavad sätted¹⁴. Nimetatud sõidukite turvalisust

⁶ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_en.htm

⁷ COM(2010) 389 lõplik redaktsioon.

⁸ CARE ELi liiklussurmade jaotus transpordivahendite kaupa aastal 2013.

⁹ Allikas: e-ohutuse töörühma 2002. aasta aruanne

¹⁰ COM(2012) 636 lõplik redaktsioon

¹¹ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf

¹² http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/studies/eldersafe_final_report.pdf

¹³ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/vehicles.pdf

¹⁴ Maailma Terviseorganisatsiooni ülemaailmne liiklusohutuse aruanne, 2015, 3. osa.

puudutavaid muudatusi peetakse ülioluliseks osaks viimase 15 aasta jooksul liiklusõnnetuste ja liiklussurmade ning -vigastuste arvu vähenemisele kaasa aidanud ELi sekkumispoliitikat, mis on Euroopa Liidust teinud sõidukite turvalisuse osas maailma ohutuima piirkonna¹⁵.

Jalakäijate ning teiste vähem kaitstud liiklejate, nagu jalgratturite kaitseks on kehtestatud rida ulatuslikke nõudmisi, mille rakendamine toimus kergete sõiduautode puhul järk-järgult aastatel 2005 kuni 2013 ning raskete sõiduautode ja kaubikute puhul toimub järk-järgult aastatel 2011 kuni 2019. Euroopa Liidus 2013. aastal hukkunud jalakäijate ning jalgratturite arvu võrdlus 2004. aastaga näitab, et surmaga lõppenud õnnetuste arv on vähenenud vastavalt 37 % ja 32 % võrra¹⁶.

Sõidukite üldise ohutuse määrukest tulenevalt on kasutusele võetud kohustuslikud juhi turvavöö kinnitamise märguanded, ISOFIX-kinnitused lapseistmete turvaliseks sõidukitesse kinnitamiseks ning rehvirõhu jälgimisseadmed, mis aitavad vältida rehvide purunemist ning sellest tingitud juhitavuse kaotust. Uutele veoautodele ja bussidele tehti kohustuslikuks sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteemid ja autonoomsed hädapidurid ning kõigil mootorsõidukitel võeti kasutusele elektroonilised stabiilsuskontrollisüsteemid ja päevatuled. Nimetatud meetmed viidi järk-järgult sisse üsna hiljuti, aastatel 2011 kuni 2015. Seetõttu märgitakse, et tulenevalt kasutatavate tehnoloogiate hetkel alles võrdlemisi väikesest turuosast ei olnud nende tõhususe põhjalikku analüüsi võimalik veel läbi viia.

4. KÕRGTEHNOLOOGILISTE OHUTUSMEETMETE SEIRE

Euroopa Komisjonil lasub tulenevalt sõidukite üldise ohutuse määrukest¹⁷ ning jalakäijate kaitse määrukest¹⁸ kohustus jälgida ning Euroopa Parlamendile ja nõukogule aru anda täiustatud passiivse ohutuse nõuete valdkonnas toimuvast tehnoloogilisest arengust ning uute ja täiustatud ohutusmeetmete, aga ka täiustatud aktiivsete ohustehnoloogiate kaalumise ja võimalikust kasutuselevõtust. Nimetatud kohustused on esitatud üldise ohutuse määrukest artiklis 17 ning jalakäijate kaitse määrukest artiklis 12.

4.1. UUED TEHNOLOOGIAD JA REGULEERIMATA MEETMED

Seire- ja aruandluseesmärkide täitmiseks käivitas komisjon 2014. aastal uuringu hindamiseks „rea uute tehnoloogiate ja reguleerimata meetmete kasulikkust ja tehnilist teostatavust sõitjate turvalisuse ja vähem kaitstud liiklejate kaitse vallas sõidukite üldist ohutust ning jalakäijate kaitset käsitlevate määrukest kontekstis“; uuring avaldati märtsis 2015 ELi elektroonilises raamatupoes¹⁹.

¹⁵ ELi ajavahemikuks 2011–2020 vastu võetud liiklusohutuse valdkonna poliitikasuuniste hindamise¹⁵ tulemusel leiti, et "eesmärgiks seatud ajavahemiku jooksul aitab kõigis EL 28 riikides surmade ja raskete liiklusvigastuste arvu vähenemisele suure tõenäosusega kaasa just nimelt enne 2011. aastat jõustunud mootorsõidukite turvalisust puudutav seadusandlus. See valdkond on kõigist komisjoni liiklusohutuse alastest meetmetest kaugelt kõige tõhusam ja tulemuslikum ning lisab liikmesriikides potentsiaalselt saavutatavale kõige enam väärtust." - http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/study_final_report_february_2015_final.pdf

¹⁶ CARE protsentuaalne muutus hukkunute arvus transpordivahendite kaupa aastal 2013.

¹⁷ ELT L 200, 31.7.2009, lk 1.

¹⁸ ELT L 35, 4.2.2009, lk 1.

¹⁹ http://bookshop.europa.eu/en/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/;pgid=Iq1Ekni0.11SR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVv;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

Nii komisjonipoolisel uuringu lähteülesande ettevalmistamisel kui ka seejärel komisjoni nimel läbi viidud analüüsi käigus üksikasjaliku informatsiooni ja sisendandmete kogumisel toetuti olulisel määral tihedale suhtlusele ja konsultatsioonidele huvirühmadega. Ühtlasi toimusid enne uuringu lõplikku valmimist tihedad arutelud liikmesriikide ametiasutuste ja välispartneritega.

Komisjoni eesmärgiks oli tagada, et informatsiooni kogumine ja avaldamine võimaldaks potentsiaalsete tulevaste ohutusmeetmete prioriseerimist. Selleks antakse uuringus ülevaade 55 erinevaid valdkondi puudutava ning potentsiaalselt täiendatud sõidukite üldist ohutust ning jalakäijate kaitset käsitlevatele määrustele lisatava meetme tehnilisest teostatavusest ja kulutõhususe analüüsist. Uuringu tulemusteks on eeldatavad kulutõhususe näitajad, mille esitamisel oli eesmärgiks eristada meetmeid, mille kasutegur on suure tõenäosusega, mõõduka tõenäosusega või väga väikese tõenäosusega vastavuses nende rakendamise seotud kuludega.

Komisjoni käesoleva aruande kontekstis on täiustatud ohutusmeetmete esialgset analüüsi veelgi täpsustatud ning see on esitatud loendina konkreetsetest väljavalitud meetmetest, mis oleks nii kulutõhusad kui ka tehniliselt teostatavad. Nimetatud meetmed hõlmavad erinevate aktiivsete süsteemide kasutuselevõttu, nagu automaatsed hädapidurdussüsteemid ja aktiivne sõidurajal püsivuse tehnoloogia, passiivsete ohutusmeetmete täiustamist, nagu turvavöö kinnitamise märguandeid kõigil istmetel, ent ka jalakäijate kaitset pea kokkupõrkel auto esiosaga ning jalgratturite tuvastamist kokkupõrkeohu korral. Teisteks kõrgendatud tähelepanu all olevateks valdkondadeks on veoautojuhtide vaatevälja parandamine ning pimealade kõrvaldamine vähem kaitstud liiklejate kaitsmiseks. Põhjaliku ülevaate neist leiab 5. osast ning kõik üksikasjad leiab aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendist.

4.2. VABATAHTLIK PAIGALDUS

Tavasõidukite hindamisprogrammid, nagu Euroopa uute autode hindamise programm (Euro NCAP)²⁰, on julgustanud autotootjaid välja töötama sõidukeid, mis oleks ELi sõidukite turvalisust puudutavates määrustes nõutavast turvalisemad ning paigaldama suurele osale turul olevatest mudelitest uusimaid kõrgtehnoloogilisi turvaseadiseid. Ka need sammud mängivad vaieldamatult oma osa ELi teede suures turvalisuses.

Kuigi tootjad püüavad üldiselt tagada olulistest liikmesriikides populaarsetele mudelitele võimalikult kõrget ohutushinnet, leidub siiski märke sellest, et mitte kõigi riikide turgudele ei jõua võrdselt palju kõrge hindegaga sõidukeid. Mõnel juhul on konkreetsed madalama hindegaga mudelid mõeldud müügiks konkreetsetel (vähem jõukatel) turgudel ning teistele turgudele neid ei tarnitagi. Teistel juhtudel on üldiselt kõrge hindegaga mudelite reaalne turvalisus hinnangulisest oluliselt madalam, kuna mõnes riigis eemaldatakse neilt – näiteks kohalike maksudega seotud kulude vähendamiseks – mittekohustuslikud kõrgtehnoloogilised turvaseadised. Sellist levinud praktikat seletab asjaolu, et (varem) kasutatud hindamissüsteem ei nõudnud mitte kõigi, vaid enamiku hinnatud autode varustamist konkreetse turvaseadisega²¹.

²⁰ Euro NCAP on Euroopa Komisjoni ja mitmete Euroopa riikide valitsuste ning autoklubide ja tarbijajühenduste toetatav vabatahtlik Euroopa autode turvalisuse hindamise programm. Euro NCAP avaldab aruandeid uute autode turvalisusest, hinnates tärnides nende tulemusi erinevates kokkupõrkekatsetes, sealhulgas laup- ja külkkokkupõrgetes ning kokkupõrgetes postide ja jalakäijatega. Kõrgeim võimalik hinne on viis täрни.

²¹ <http://www.euroncap.com/en/about-euro-ncap/how-to-read-the-stars>

Eelnevalt tulenevalt leidub selgeid märke, et mitte kõigil ELi kodanikel ei ole sõidukitootjate ja -importööride tegevuspõhimõtetest ning jaotusstrateegiatest, seejuures eelkõige konkreetse turu tarbijate ostujõuga seotud otsustest tingituna ligipääsu võrdselt kõrge turvalisusega autodele, mille tagajärjeks on olukord, kus igal viiendal ostetud autol ei pruugi tegelikult olla selliseid kõrgtehnoloogilisi turvaseadiseid, mille olemasolu võiks ohutushinde põhjal eeldada. Sellele vaatamata on paljud hindamisprogrammide propageeritavad elemendid üldlevinud ning nende maksumus peaks olema aastatega mastaabisäästust tingituna oluliselt vähenenud. Selliste elementide kohustuslikuks muutmine võiks aidata kaasa turvalisuse taseme ühtlustamisele.

4.3. PRAEGUSE OHUTUSOLUKORRA HINDAMINE JA TULEVANE FOOKUS

Ambitsioonikama ja ühtlustatuma ohutusolukorra võimaldamiseks kogu Euroopa Liidus peaks ELi sõidukite turvalisust puudutavate määruste läbivaatamisel hindama potentsiaalselt kohustuslikus korras kasutusele võtmiseks esitatud turvaseadiseid selliselt, et tagada kõigi sõidukite turvalisuse taseme tõstmine praegu ELis müüdavaimate ja populaarseimate sõidukite pakutavale tasemele.

Tähelepanu vajab ka tarbesõidukite ja busside ohutuse küsimus. Kui sõiduautode puhul on sõitjate turvalisus ning jalakäijate ja teiste vähem kaitstud liiklejate kaitse tähelepanu keskpunktis, siis teiste sõidukikategooriate puhul pole see alati sugugi nii ilmne. Kuigi elementaarsed turvaseadised, nagu kere üldine tugevus ja turvavööd, aga ka autonoomsed pidurdussüsteemid ja sõidurajalt kõrvalekaldumise hoiatussüsteemid on tänaseks kohustuslikud, on seni pööratud võrdlemisi vähe tähelepanu nende sõidukite turvalisuse suuremale edendamisele ja parandamisele. See on vastuolus vajadusega parandada selliste sõidukitega liiklejate kaitset, kes moodustavad endiselt olulise osa kõigist vigastatutest, ning vajadusega kaitsta jalgrattureid ja jalakäijaid, kelle osakaal ELi linnades toimuvates raskete kehavigastuste või surmaga lõppevates õnnetustes on järjest suurenemas²².

4.4. TÄIENDAVAD SÕIDUKITE TURVALISUSE VALDKONNAS LÄBIVIIDAVAD UURINGUD

Teistes maailma piirkondades, eelkõige USAs ja Jaapanis toimunud seadusandlike muutuste valguses peab komisjon mõistlikuks käivitada uuringud nendes piirkondades käsitletud konkreetsetest õnnetuste liikidest, et teha kindlaks, kas sarnased juhtumid ELis vajaksid samuti tähelepanu. Sellised uuringud peavad andma ajakohase ülevaate ELi olukorrast ning tuvastama võimalikke rakendamist vajavaid vastumeetmeid. Sellist liiki õnnetused võivad olla seotud laupkokkupõrgete, külkkokkupõrgete, ümberpaiskumise ja tagant kokkupõrgetega ning eelkõige tuleb tähelepanu pöörata kõrge raskuskeskme, suure massi ja agressiivselt disainitud esiosaga sportmaasturite levikust tulenevatele mõjudele, mida seostatakse erinevate ning vähem kaitstud sõitjate saadud vigastuste, aga ka sõidukite kokkupõrgetest tingitud süttimisega. Loetelu kavandatavatest uuringutest leiab aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendist.

4.5. VAJADUS PARANDADA ÜLELIIDLULISTE PÕHJALIKE ÕNNETUSI KÄSITLEVATE ANDMETE KÄTTESAADAVUST

Igale liiklusavariides hukkunud inimesele lisaks saavad paljud teised elumuutvate tagajärgedega raskeid vigastusi. Rasked liiklusvigastused ei ole mitte ainult liiklussurmadest

²² CARE ELi liiklussurmade jaotus transpordivahendite kaupa: 2013 vs. 2011.

palju sagedasemad, vaid pikaajalise taastusravi ja hooldamisega seotud vajadustest tingituna ka ühiskonnale kulukamad.

Vigastuste arvu vähendamise strateegia keskmeks on vajadus kvaliteetsete ja põhjalike õnnetusi käsitlevate andmete järele. Sellised andmed on ELi liiklusohutuspoliitika sõnastamise ja järelevalve oluliseks eelduseks. Andmeid on vaja nii liiklusohutust ja sõidukite turvalisust puudutavate meetmete tulemuslikkuse hindamiseks kui ka uute meetmete väljatöötamiseks. Juba aastate eest leiti, et ükski ELis kasutatav õnnetuste andmebaas ei täida kõiki vajadusi ning neis leidub suuri lünki, sealhulgas põhjalikes õnnetusi ja vigastuste põhjuseid käsitlevates andmetes²³.

2015. aastast hakkasid liikmesriigid esmakordselt esitama raskeid liiklusvigastusi käsitlevaid andmeid rahvusvahelise MAIS3+ (vigastuste maksimaalselt lühendatud skaala) hindamissüsteemi alusel. See on oluline samm õiges suunas. Samas vajab arutamist liiklusohutuse valdkonnas poliitika kujundamiseks kasutatavaid üleliidulisi põhjalikke õnnetusi käsitlevaid andmeid koguva algatuse käivitamise vajadus.

Sõidukite turvanõuete ning muude liiklusohutusmeetmete täiendamisel oleks suur kasu täpsete ja põhjalike üleliiduliste õnnetusi käsitlevate andmete laiemast kättesaadavusest.

5. MÄÄRUSTE LÄBIVAATAMISEL JA VÕIMALIKUL AJAKOHASTAMISEL KÄSITLEMIST VAJAVAD OLULISED KÜSIMUSED

Kokku on välja toodud neli tegevusvaldkonda, mis hõlmavad 19 erinevat sõidukite turvalisust suurendavat meetet. Praeguses faasis näivad väljavalitud meetmed eespool punktis 4.1 esile toodud analüüsile vastavalt olevat tõepoolest tehniliselt teostatavad ja kulutõhusad, kuid vajavad siiski veel täiendavaid uuringuid. Kaalumaks põhjalikult, kas nad on tõesti teostatavad ja tõhusad, peaks neid järgmise sammuna täiendavalt arutama huvigruppidega ning komisjon peaks läbi viima täiendavad analüüsid, mille tulemusena valmiks ümberlükkamatu hinnang selle kohta, kas neil oleks tõepoolest ELis sõidukite turvalisust suurendav mõju.

Allpool on erinevate sõidukite turvalisuse valdkondade kaupa esitatud lühiülevaade kavandatavatest meetmetest.

5.1. AKTIIVSED TURVAMEETMED

Sellesse valdkonda kuuluvad meetmed, mis võimaldavad õnnetuste tagajärgede leevendamise asemel neid täielikult vältida, mistõttu seda üldiselt peetakse tulevaste sõidukite turvalisuse seadusandliku edendamise jaoks olulisimaks valdkonnaks. Turvaseadistest hõlmab see automaatseid hädapidureid, intelligentseid kiirusepiirajaid, sõidureas püsimise abivahendeid ning juhi uimasuse ja tähelepanu häirituse jälgimist.

5.2. PASSIIVSED TURVAMEETMED

Sellesse valdkonda kuuluvad õnnetuste tagajärgi leevendavad meetmed, mis hõlmavad uute nõuete kehtestamist või olemasolevate meetmete täiendamist hädapidurdussignaalide (vilkuvad pidurituled), turvavöö kinnitamise märguannete, laupkokkupõrkekatsete,

²³ ETSC (2001)

külgkokkupõrkekatsete, tagant kokkupõrke katsete, joobes juhtimise vastaste seadmete liideste standardiseerimise, õnnetuste andmete jäädvustamise ning rehvirõhu jälgimise vallas.

5.3. VEOAUTOD JA BUSSID

Veoaute ja busside turvalisuse suurendamiseks kaalutakse esiosa konstruktsiooni ja vaatevälja, veokite ja järelhaagiste tagumisi allasõidutõkkeid (tagumisi pörkeraudu), külgsuunalist kaitset (külgmisi kaitseseediseid) ning busside tuleohutust puudutavate meetmete kasutuselevõttu või täiendamist.

5.4. JALAKÄIJATE NING JALGRATTURITE OHUTUS

Loetus viimane valdkond näeb ette jalakäijate ning jalgratturite tuvastusseadmete (mis on ühendatud automaatsete hädapidurdussüsteemidega), A-piilaritele ja tuuleklaasidele pead kokkupõrke korral kaitsvate vahendite ning tagurdamisel sõiduki taga asuvaid inimesi tuvastavate süsteemide kasutuselevõttu.

6. KOKKUVÕTE

Euroopa Liidus täna kehtivad sõidukite turvalisuse eeskirjad koosnevad ulatuslikust ning vastavalt eespool 3. punktis käsitletule tõestatud efektiivsete meetmete paketest. Komisjoni teatises „Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020“²⁴ esitatud tegevuskava hõlmab tervet rida liiklusohutust, eelkõige sõidukeid endid, aga ka juhtide käitumist ning teede infrastruktuuri mõjutavaid aspekte. Poliitikasuuniste vahehindamine²⁵ kinnitas liiklusrumade vähendamisel tehtud olulisi ja märkimisväärsed edusamme. Uuringus leiti ühtlasi, et mootorsõidukeid puudutav seadusandlus on vigastuste arvu vähendamiseks olulise tähtsusega valdkond.

Käesolevas aruandes Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatakse põhjalik ülevaade sõidukite turvalisuse parandamisest kõigi liiklejate, teisisõnu kõigi Euroopa Liidu kodanike huvides ning pakutakse välja järgmised sammud selles vallas. Komisjon on läbi vaadanud erinevaid sõidukite turvalisusega seotud probleeme käsitlevaid meetmeid, mis potentsiaalselt võimaldavad selles teha vallas järk-järgulisi, kuid olulisi edusamme. Komisjoni ülesandeks on kaaluda, milliseid neist võiks olla võimalik kulutõhususe asjakohase hindamise järel, sealhulgas ELi tööstuse konkurentsivõimelisusele avaldatavat kumulatiivset mõju ning tööstusele jäetavat mõistlikku kohanemisaega arvesse võttes, võimalik seadusandlikult rakendada.

Uued nõuded Euroopa teedel liiklevate sõidukite turvalisusele peaksid stimuleerima täiendavaid uuendusi ja investeeringuid, loomaks ELis kvaliteetseid töökohti ning kindlustamaks Euroopa tööstuse konkurentsivõimelisust. Ühtlasi peaksid need tõhustama Euroopa Liidu jõupingutusi vähendada osana kliimamuutusega võitlemise strateegiast märgatavalt kasvuhoonegaaside heitkoguseid.

²⁴ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf

²⁵ COM(2015) 116 lõplik redaktsioon