



Brüssel, 8. juuni 2017
(OR. en)

9994/17

TRANS 252

MENETLUSTE TULEMUS

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Delegatsioonid
Eelmise dok nr:	8666/1/17 REV 1 TRANS 158
Teema:	Nõukogu järelused liiklusohutuse kohta, millega kinnitatakse 2017. aasta märtsi Valletta deklaratsioon – Nõukogu järelused (8. juuni 2017)

Delegatsioonidele edastatakse lisas nõukogu järelused liiklusohutuse kohta, millega kinnitatakse 2017. aasta märtsi Valletta deklaratsioon (Valletta, 28.–29. märts 2017), mille nõukogu võttis vastu oma 3545. istungil, mis toimus 8. juunil 2017.

Nõukogu järeldused

liiklusohutuse kohta,

millega kinnitatakse 2017. aasta märtsi Valletta deklaratsioon

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

1. TEHES KOKKUVÕTTE mitmesuguste poliitikameetmete kaudu liiklusohutuse parandamiseks tehtud tööst;
2. VÕTTES TEADMISEKS komisjoni avaldatud ELi 2016. aasta liiklussurmade statistika;¹
3. TERVITADES eesistujariik Malta poolt liiklusohutuse teemal ministrite konverentsi korraldamist 29. märtsil 2017 Vallettas;
4. KINNITAB liiklusohutust käsitleva Valletta deklaratsiooni, nagu see on esitatud käesolevate järelduste lisas;
5. KUTSUB liikmesriike ÜLES jätkama oma jõupingutusi ja koostööd deklaratsioonis antud lubaduste elluviimiseks;
6. KUTSUB komisjoni ÜLES nende jõupingutustega ühinema ja võtma deklaratsiooni arvesse liidu järgmise liiklusohutuse strateegia väljatöötamisel.

¹ Euroopa Komisjoni pressiteade IP/17/674, 28. märts 2017.

1. Euroopa Liidu Nõukogu Malta eesistumisperioodil 29. märtsil 2017 Valletas kogunenud Euroopa Liidu liikmesriikide transpordiministrid kinnitavad taas oma pühendumust liiklusohutuse parandamisele. Püsivalt suur liiklussurmade (2015. aastal hukkus ELi teedel 26 100 inimest) ja liiklusõnnetustes raskesti vigastada saanute arv on ühiskonna jaoks tõsine probleem, mis põhjustab inimkannatusi ja tekitab vastuvõetamatut majanduslikku kulu, mis on hinnanguliselt suurusjärgus 50 miljardit eurot aastas ainuüksi surmaga lõppenud liiklusõnnetuste puhul² ja ulatub üle 100 miljardi euro, kui lisada ka muud rasked liiklusõnnetused.³
2. On toimunud püsiv ja positiivne liikumine selles suunas, et saavutada 2010. aastal Euroopa Liidu Nõukogu poolt kinnitatud ühine eesmärk vähendada aastatel 2011–2020 liiklussurmade arvu poole võrra,⁴ kuid viimastel aastatel on liiklussurmade vähenemise tempo siiski aeglustunud. Eriti valmistab muret jalakäijate ja jalgratturite surmade ja raskete vigastuste arv. Seega on eesmärk muutunud äärmiselt problemaatiliseks ja võib juhtuda, et ilma täiendavate jõupingutusteta ei suudeta seda saavutada.
3. Liiklusohutuse parandamiseks tehtavat tööd ei tuleks mõõta üksnes teedel hukkunute arvuga. Raskesti vigastada saanute arv ei ole vähem muret tekitav, kuna see on viis korda suurem kui hukkunute arv.² Me peaksime seadma sihiks ambitsioonika üldise eesmärgi kooskõlas ÜRO Peaassamblee resolutsiooniga liiklusohutuse parandamise kohta kogu maailmas⁵, et võtta tõhusalt asjakohaseid meetmeid õnnetuste vähendamiseks. Sellise eesmärgi jaoks on vaja teostada seiret, kasutades võrreldavaid ja usaldusväärseid andmeid, ning anda aru, kasutades ühist määratlust. Neid andmeid tuleb liikmesriikide ja Euroopa Komisjoni koostöö käigus põhjalikult analüüsida, nii et – tuginedes andmete stabiilsusele – saaks võtta asjakohaseid täiendavaid meetmeid selliste vigastuste arvu vähendamiseks järgmisel kümnendil.

² Euroopa Komisjon, *Road safety study for the interim evaluation of Policy Orientations on Road Safety 2011-2020*, 2015, lk 19.

³ Euroopa Komisjoni pressiteade IP/16/863, 31. märts 2016.

⁴ Nõukogu 2. detsembri 2010. aasta järeldused liiklusohutuse kohta, dok ST 16951/10, punkt 21.

⁵ 2016. aasta aprilli resolutsioon A/70/260.

4. Liiklusohutuse olukord on liikmesriigiti väga erinev. Eriti tuleks teha jõupingutusi seal, kus liiklusohutus jääb allapoole Euroopa Liidu keskmist, ning seda peab toetama liikmesriikidevaheline tihe koostöö ja omavahel teadmiste vahetamine.
5. Liiklusõnnetuste peamiseks põhjuseks on endiselt sõidukiiruse ületamine, sõiduki juhtimine alkoholi või uimastite mõju all ning väsimus või tähelepanu hajumine sõitmise ajal. Vigastuste raskust suurendab turvavarustuse mittekasutamine. Seega tuleb erilist tähelepanu pöörata liiklejate käitumise parandamisele.
6. Juba on olemas mitmesugused vahendid eelkõige liikluseeskirjade paremaks jõustamiseks liikmesriikides ja piiriüleselt, liiklejate paremaks harimiseks ja nende teadlikkuse suurendamiseks ning infrastruktuuri ja sõidukite turvalisuse suurendamiseks, võttes arvesse sõiduki vanust ja tehnilist seisundit. Neid vahendeid tuleks kiiresti kohaldada.
7. Tuginedes subsidiaarsuse põhimõttele, on liiklusohutus ühine vastutus, mis nõuab konkreetset ja ühist tegutsemist Euroopa Liidu institutsioonide, liikmesriikide, piirkondlike ja kohalike ametiasutuste, tööstussektori ja kodanikuühiskonna poolt.
8. Liikmesriigid kohustuvad:
 - a) jätkama meetmete võtmist selleks, et vähendada liiklussurmade arvu ELis 2020. aastaks võrreldes 2010. aasta näitajaga poole võrra, ning tugevdama neid meetmeid;
 - b) tõhustama omavahelist koostööd, sealhulgas koostööd asjakohaste ametiasutuste vahel, samuti kodanikuühiskonna, uurimisasutuste ja erasektoriga tehtavat koostööd, eelkõige seoses riskidel põhinevat või integreeritud lähenemisviisi (nt ohutu süsteemi kujundamise kontseptsioon (*Safe System approach*)) järgivate liiklusohutuse kavade ja strateegiatega;
 - c) võtma liikuvuskavades ning ohutuspõhimõtetes ja -meetmetes arvesse jalgrattaga sõitmist⁶ ja kõndimist, ning kui see on teostatav, kaaluma selleks spetsiaalselt mõeldud infrastruktuuri kasutuselevõtmist;

⁶ Jalgrattaga liiklemist on konkreetselt käsitletud 2015. aasta oktoobri Luxembourg'i deklaratsioonis jalgrattasõidu kui kliimasõbraliku transpordiliigi kohta.

- d) suurendama liiklejate ohutust, arendades välja ohutuma maantee infrastruktuuri, pidades silmas võimalust laiendada infrastruktuuri ohutuse korraldamise põhimõtteid ka väljapoole üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) maanteid;
- e) kaaluma koos asjakohaste sidusrühmadega võimalust laiendada osana linnalise liikuvuse planeerimisest alandatud piirkiiruse (nt 30 km/h) kasutamist kõrge riskiga piirkondades, eelkõige piirkondades, kus inimesed töötavad, sõidavad jalgrattaga või mängivad;
- f) tagama hädaabiteate edastamise süsteemi eCall tulemusliku kasutuselevõtmise ja vähendama päästemeeskonna kohalesaabumise aega;
- g) edendama põhjalike uuringute tegemist, kasutades sekkumist vajavate valdkondade kindlakstegemiseks esmajärjekorras asjakohaseid valimeid tõsistest kokkupõrgetest ja analüüsides andmeid;
- h) jätkama, paralleelselt oma jõupingutustega saavutada 2020. aastaks seatud liiklussurmade vähendamise eesmärk, tööd selle nimel, et: i) vähendada liiklusõnnetustes raskesti vigastada saanute arvu ja ii) tagada alates 2018. aastast usaldusväärsete ja võrreldavate andmete esitamine, kasutades MAIS 3+ vigastuste skaalal⁷ põhinevat ühist määratlust;
- i) seadma eesmärgiks vähendada raskete vigastuste arvu ELis 2030. aastaks võrreldes 2020. aasta näitajaga poole võrra, kasutades seda ühist määratlust ja tegutsedes selleks perioodiks seatud üldise liiklusohutuse strateegia raamistikus;
- j) jätkama meetmete väljatöötamist liiklusõnnetuste ohvritele kokkupõrkejärgse meditsiiniabi, varase taastusravi ja ühiskonda taasintegreerimise tagamiseks, tehes seda koostöös asjakohaste avaliku sektori poliitikavaldkondade sidusrühmadega, eelkõige liiklusõnnetuste ohvreid esindavate sidusrühmadega;

⁷ *Maximum Abbreviated Injury Scale*, astmed vahemikus 1–6.

- k) tõhusalt jõustama liikluseeskirju ja pakkuma tuge liiklusjärelvalveasutustele, sealhulgas koostöö ja parimate tavade vahetamise kaudu, eelkõige seoses piirkiiruse ületamisega, sõiduki juhtimisega alkoholi või uimastite mõju all, valgusfooride ja liiklusmärkide eiramisega, sõitmise ajal tähelepanu hajumisega, nt mobiilseadmete kasutamise tõttu, ning turvavarustuse mittekasutamisega. Erilist tähelepanu tuleks pöörata ennetavatele seadmetele, nagu alkoholilukud, ja muudele tehnilistele tugisüsteemidele;
- l) jätkama koostööd rahvusvaheliste liiklusohutusorganitega⁸, et aidata nii tehniliste kui ka mittetehniliste vahendite abil kiiremini kaasa liiklusohutuse parandamisele Euroopas ja mujal;
- m) tagama tulevaste liiklusohutuse poliitikameetmete, programmide ja uurimistegevuse jaoks piisava rahastamise kooskõlas i) riiklikes strateegiates seatud eesmärkidega ja ii) liikmesriikide kättesaadavate rahaliste vahenditega;
- n) edendama koostöös Euroopa Komisjoniga ühistel väärtustel põhinevat üleeuroopalist liiklusohutuskultuuri ning parandama liiklejate käitumist erinevatele rühmadele suunatud püsiva ja tulemuslikuma haridus- ja koolitustegevuse kaudu, võttes arvesse nii vähekaitstud liiklejate⁹ kui ka elukutseliste sõidukijuhtide spetsiifilisi vajadusi;
- o) toetama tõendatud ohutuskasuga kokkusobivate ja koostalitlusvõimeliste ühendatud ja automatiseeritud sõidukite kasutuselevõtmist, nagu on kirjas Amsterdami deklaratsioonis¹⁰ ja komisjoni koostoimeliste intelligentsete transpordisüsteemide strateegias¹¹.

⁸ Näiteks ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni töörühmad (liiklusohutuse töörühm (WP.1), sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmne foorum (WP.29), ohtlike kaupade veo küsimuste töörühm (WP.15)).

⁹ „Vähekaitstud liiklejad“ – kergliiklejad, nagu jalakäijad ja jalgratturid, samuti mootorratturid ja puudega või piiratud liikumis- ja orienteerumisvõimega isikud.

¹⁰ Amsterdami deklaratsioon koostöö kohta ühendatud ja automatiseeritud sõidukite juhtimise valdkonnas, aprill 2016.

¹¹ Dokument ST 15203/16 (COM (2016) 766 final, november 2016).

9. Liikmesriigid kutsuvad komisjoni üles:

- a) parandama liiklejate, eelkõige vähekaitstud liiklejate kaitset, tagades sõidukite uute turvafunktsioonide kasutuselevõtmise, näiteks kiirendades üldise ohutuse määrase tüübikinnitussätete läbivaatamist, nagu on rõhutatud komisjoni aruandes Euroopa Parlamendile ja nõukogule „Kuidas säästa elusid: autode turvalisuse suurendamine ELis“, ¹²
- b) valmistama 2020. aastale järgnevas kümnendiks ette uue liiklusohutuse poliitikaraamistiku, sealhulgas hindama liiklusohutuse vallas saavutatud tulemusi, võttes arvesse käesolevas deklaratsioonis seatud siht- ja eesmärgid;
- c) uurima võimalusi tugevdada liidu liiklusohutuse õigusraamistikku, pöörates eriti tähelepanu liikmesriikide koostööle mitteresidentidest juhtidelt juhtimisõiguse äravõtmise vastastikusel tunnustamisel, ilma et see mõjutaks selliste ettepanekute jaoks asjakohast õiguslikku alust või asjakohaseid õiguslikke aluseid;
- d) tegema koostööd kõigi sidusrühmadega, et kutsuda ellu projekte ja algatusi vähekaitstud liiklejate kaitsmiseks, ning hõlbustada liikmesriikide vahel teadmiste ja parimate tavade vahetamist liiklusõnnetuste uurimise ning liiklusohutuse strateegiate ja kampaaniate kohta;
- e) analüüsima võimalust kasutada liiklusohutuse parandamiseks ühendatud ja automatiseeritud sõidukite tehnoloogiat ning sõidukites ja infrastruktuuris juba kättesaadavaid andmeid, tagades samal ajal andmete turvalisuse;
- f) tagama vajalike vahendite eraldamise Euroopas liiklusohutust edendavale uurimistegevusele ning vastavatele programmidele ja projektidele;
- g) tegema liikmesriikide ja teiste peamiste sidusrühmadega koostööd üleeuroopalise liiklusohutuskultuuri väljakujundamiseks.

¹² Dokument ST 15705/16 (COM (2016) 787 final, detsember 2016).

10. Liikmesriigid kutsuvad tööstussektorit üles tegema koostöös sektoris aktiivse kodanikuühiskonnaga järgmist:
- a) arendama välja koostalitlusvõimelised intelligentsed transpordisüsteemid, tagades uute teenuste ja süsteemide kokkusobivuse, ohutuse ja koostalitlusvõime Euroopa tasandil;
 - b) arendama ja edendama uusi tehnoloogiaid, eriti selliseid automatiseeritud juhtimisfunktsioone ja juhiabisüsteeme, mis vähendavad inimeksimusest ja tähelepanu hajumisest tulenevaid mõjusid, nagu näiteks intelligentsed kiirusekontrolli- või autonoomsed hädapidurdussüsteemid, mis kaitsevad eelkõige vähekaitstud liiklejaid;
 - c) edendama koostalitlusvõimeliste, ühendatud ja automatiseeritud sõidukite liiklusohutuse potentsiaali.
11. Transpordiministrid rõhutavad liiklusohutuse valdkonnas pideva tegutsemise ja koostöö tähtsust ning võtavad teadmiseks sidusrühmade poolt enne Valletta konverentsi ja selle jooksul antud panuse ja võetud kohustused.
-