



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 18. juuni 2024
(OR. en)

11367/24

TRANS 316
FIN 589
MI 631
IND 326

MENETLUSE TULEMUS

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Delegatsioonid
Eelmise dok nr:	10842/24
Teema:	Nõukogu järelused, milles käsitletakse Euroopa Kontrollikoja eriaruannet 04/2024 ELi jõupingutuste kohta oma liiklusohutuse eesmärkide saavutamiseks – Menetluse tulemus

Nõukogu kiitis 18. juuni 2024. aasta istungil Euroopa Kontrollikoja eriaruannet liiklusohutuse kohta käsitlevad nõukogu järelused lisas esitatud kujul heaks.

Nõukogu järeldused, milles käsitletakse Euroopa Kontrollikoja eriaruannet 04/2024 „ELi liiklusohutuse eesmärkide saavutamine – Aeg on järgmine käik sisse panna“

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU

1. PEAB TERVITATAVAKS Euroopa Kontrollikoja 14. märtsil 2024 avaldatud eriaruannet 04/2024 „ELi liiklusohutuse eesmärkide saavutamine – Aeg on järgmine käik sisse panna“, milles analüüsitakse põhjalikult ELi liiklusohutuse praegust olukorda ja suundumusi, eelkõige kuna poliitikaperiood 2021–2030 on jõudmas poole peale;
2. NÕUSTUB kontrollikojaga, et on õige aeg viia läbi hindamine, võimaldamaks liiklusohutuse pidevat parandamist, mis nõuab meetmeid mitmel rindel, rakendades riskipõhist või integreeritud lähenemisviisi (nt turvalise süsteemi põhimõtte), kaasates kõigi tasandite avaliku sektori asutusi, kõiki liiklejaid ja kodanikuühiskonna osalejaid, et saavutada ambitsioonikad eesmärgid vähendada liiklussurmade ja raskete vigastuste arvu 2030. aastaks poole võrra (võrreldes 2019. aastaga) ning liikuda 2050. aastaks võimalikult lähedale liiklusohvrite nulltasemele, järgides visiooni „Nulleesmärgi suunas“ või muid sarnaseid tõhusaid strateegiaid;
3. VÄLJENDAB HEAMEELT edusammude üle, mida mõnes liikmesriigis on tehtud eesmärgi suunas vähendada 2030. aastaks liiklussurmade ja raskete vigastuste arvu poole võrra, kuid TUNNISTAB, et praegused üldised edusammud ei ole selle eesmärgi saavutamiseks piisavad;
4. TULETAB MEELDE nõukogu 8. juuni 2017. aasta järeldustes (millega kiidetakse heaks Valletta deklaratsiooni,¹ milles rõhutati liiklussurmade ja raskete liiklusõnnetuste vastuvõetamatuid inimkaotusi ja ühiskondlikku kahju) liiklusohutuse kohta esitatud analüüsi ja võetud kohustusi;

¹ Vt dok 9994/17.

5. VÕTTES ARVESSE liikmesriikide erinevaid lähtepositsioone, JUHIB TÄHELEPANU asjaolule, et jagatud pädevusse kuulavas liiklusohutuse poliitikavaldkonnas on meetodite, tavade ja riiklike eripärade erinevused liikmesriikide vahel väärtuslikuks allikaks vastastikusel õppimisel ja parimate tavade vahetamisel, milles liikmesriigid osalevad;
6. VÄLJENDAB SÜGAVAT MURET seoses sellega, et liiklusõnnetustes hukkunute hulgas nii linna- kui ka maapiirkondades on suur arv aktiivseid ja vähekaitstud liiklejaid (jalakäijad, jalgratturid, kahe rattaliste mootorsõidukite ja elektritõukerataste kasutajad), kes liiklevad üha enam koos suuremate ja raskemate sõidukitega, ning seoses suure ohuga, et noored ja eakad liiklejad saavad liikluses surma või raskelt vigastada, ning nõuab põhjalikumat kokkupuuteandmete uurimist ja nõuab tungivalt asjakohaste meetmete võtmist;
7. VIITAB kohustustele tagada eri transpordiliikide ohutu kooseksisteerimine, mis on väljendatud hiljuti allkirjastatud institutsioonidevahelises Euroopa deklaratsioonis jalgrattasõidu kohta,² ning VIITAB juhilubade direktiivi käimasolevale läbivaatamisele,³ milles arutatakse algajaid juhte ja saatjaga sõitmist käsitlevaid kogu ELi hõlmavaid reguleerivaid süsteeme, samuti juhtimissobivusega seotud küsimusi;
8. VÕTAB TEADMISEKS poliitilisel tasandil saavutatud kokkuleppe vaadata läbi Euroopa õigusraamistik, mis hõlbustab liikluseeskirjade rikkumise korral määratavate karistuste piiriülest jõustamist,⁴ ning asjaolu, et enamik liiklussurmades ELis on liikluseeskirjade rikkumise otsene tagajärg;
9. ON MURES, et liiklusõnnetuste üheks peamiseks põhjuseks on endiselt riskikäitumine, eriti lubatud sõidukiiruse ületamine, alkoholi- või narkojoobes sõitmine, tähelepanu hajumine või väsimus sõitmise ajal, sõitmine turvavööta ning lapse turvasüsteemide ja kaitsevahendite mittekasutamine või valesti kasutamine;

² 4. aprill 2024, 6215/24.

³ Vt 4. detsembril 2023 vastu võetud nõukogu üldine lähenemisviis uut juhilubade direktiivi käsitleva ettepaneku suhtes, 16345/23.

⁴ 12. märtsil 2024 saavutatud esialgne poliitiline kokkulepe ettepaneku suhtes, millega muudetakse direktiivi (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta.

10. TUNNISTAB aktiivsete transpordiliikide kasvavat tähtsust tuleviku liikuvuses, võttes muu hulgas arvesse energiasäästu, kliimamuutuste vastu võitlemise vajadust ning asjaolu, et avalik poliitika peab soodustama seda üleminekut kõigi hüvanguks, eelkõige seoses liiklusohutuse ja juurdepääsetavuse parandamisega;
11. VIITAB 19.–20. veebruari 2020. aasta Stockholmi deklaratsioonile,⁵ eelkõige resolutsioonile nr 11, milles julgustatakse ametiasutusi kehtestama maksimaalseks kiiruseks 30 km/h piirkondades, kus sageli ja kavandatult liiguvad nii aktiivsed ja vähekaitstud liiklejad kui ka sõidukid, välja arvatud juhul, kui on veenvaid tõendeid, et suurem kiirus on ohutu; MÄRGIB, et avalik ruum on oma olemuselt piiratud ja seetõttu tuleb kiirust asjakohastel juhtudel kohandada nii, et oleks tagatud selle jagatud ruumi ohutu kasutamine; TERVITAB sellega seoses kogu ELis võetud meetmeid;
12. TÄNAB komisjoni toetuse eest Baseline'i ja Trendline'i projektidele, mis aitavad jälgida liiklussurmade ja raskete vigastuste nulleesmärgi saavutamise protsessi kogu Euroopas ning mõõta liiklusohutusse tehtud investeeringute tulemuslikkust; MÄRGIB RAHULOLUGA, et esimese jätkuprojekti Trendline on kaasatud kõik liikmesriigid;
13. TUNNISTAB liikmesriikide liiklusohutusandmete, sealhulgas liiklusõnnetusi käsitlevate andmete võrreldavuse kasulikkust; LEIAB, et ELi tasandil on võimalik võtta sihipäraseid meetmeid isegi siis, kui liikmesriikide meetodikad ei ole täielikult ühtlustatud, arvestades, et täieliku ühtlustamise taotlemine võib viia selleni, et vähem liikmesriike on valmis osalema ELi projektides, võib muuta ajaloolise võrreldavuse raskemaks ja võib tekitada ebaproportsionaalset halduskoormust;
14. PEAB VÄGA OLULISEKS sõltumatut uurimist raskete vigastustega ja surmaga lõppenud liiklusõnnetuste põhjuste kindlakstegemiseks, et selliseid õnnetusi tulevikus ära hoida;

⁵ Vt Stockholmi deklaratsioon, mis allkirjastati liiklusohutust käsitleval kolmandal ülemaailmsel ministrite konverentsil „Üleilmsete eesmärkide saavutamine 2030. aastaks“ 19.–20. veebruaril 2020.

15. TOONITAB käimasolevat tööd CARE eksperdirühmas, mille eesmärk on koguda ja esitada andmeid raskete liiklusvigastuste kohta, edendades MAIS3+ traumaskaalal põhineva ühise määratluse kasutamist ning olemasolevate teadmiste ja heade tavade võimalikult ulatuslikku jagamist; ON TEADLIK halduskoormusest ja JUHIB TÄHELEPANU andmekaitse tähtsusele, kuid RÕHUTAB sellega seoses, et on oluline tegeleda liiklusohvritest teatamata jätmise probleemiga, sealhulgas vähekaitstud liiklejate osas, ning omada võrreldavaid andmeid raskete vigastuste kohta ELis;
16. RÕHUTAB komisjoni toetatavaid ja Euroopa Parlamendi julgustatavaid liiklusohutuse korraldamise algatusi, nagu Euroopa liiklusohutuse seirekeskuse (ERSO) loodud liiklusohutuse seirevahend ja ELi liiklusohutuse alase teabevahetuse projekt (EURSE), mis võimaldab õppekülastuste ja riiklike seminaride kaudu vahetada konkreetseid teadmisi ja parimaid tavasid ELi liikmesriikide ametiasutuste ja sidusrühmade vahel mitmesugustel liiklusohutusega seotud teemadel; TUNNISTAB sellega seoses rahalise toetuse tähtsust, ilma et see piiraks järgmise mitmeaastase finantsraamistiku jaoks kokkulepitavat rahastamiskorda; TÕSTAB ESILE liiklusohutuse kõrgetasemelist tööühma, kus liikmesriigid õpivad pidevalt üksteise ohutusmeetmetest, õigusaktidest ja headest tavadest;
17. MÄRGIB RAHULOLUGA edusamme, mida on tehtud uute sõidukite minimaalsete ohutusstandardite rakendamisel üldise ohutuse määruse⁶ alusel, ning liikmesriikide jõupingutusi tagada vananeva sõidukipargi tehnonõuetele vastavus sõidukite ülevaatuse abil, seda nii tehnoulevaatuste kui ka liiklevate sõidukite tehnokontrolli raames; VIITAB sellega seoses tulevasele läbivaadatud tehnoulevaatuspaketi ettepanekule. Kuna sõidukipark järkjärgult uueneb ja üha rohkem sõidukeid ELi teedel on varustatud sõiduabisüsteemidega (ADAS), võib eeldada, et see avaldab positiivset mõju surmajuhtumite ja raskete vigastuste vähendamisele;
18. NENDIB, et sõidukite ohutus on muu hulgas seotud nende põhiliste tehniliste omaduste ja juhi käitumisega ning et aktiivsed ja passiivsed ohutussüsteemid on üksnes vastumeetmed nendega seotud riskide vähendamiseks;

⁶ Määrus (EL) 2019/2144 (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1).

19. TUNNUSTAB investeringuid kvaliteetsesse, vastupidavasse ja kestlikku maanteetaristusse;
20. TÕSTAB ESILE asjaolu, et liikluskorralduse ja liiklusohutuse juhtimise parandamiseks on liikluse, transpordi ja sõidukitega seotud andmete puhul oluline omavaheline ühenduvus ja koostalitlusvõime, mis vastab andmekaitse normidele;
21. TUNNISTAB, et uuenduslikud tehnoloogiad võivad parandada liiklusohutust; MÄRGIB, et selle potentsiaali maksimeerimiseks peavad need tehnoloogiad olema hõlpsasti kasutatavad ja ohutus peab olema neisse sisse projekteeritud ning sõidukijuhtid peaksid teadma, kuidas neid õigesti ja ohutult kasutada; TUNNISTAB siiski ka, et nendega kaasneb sõiduki juhtimise ajal tähelepanu hajumise oht, mille puhul on oluline sõidukijuhtide koolitamise, kampaaniate ja nõuete täitmise tagamise ning täiustatud tehnoloogia kaudu saavutatud sõidukijuhtide teadlikkus;
22. VIITAB hiljutistele määrustele, mis mõjutavad automatiseeritud sõidukeid,⁷ ning KUTSUB komisjoni ÜLES sellealast tööd jätkama, hõlmates ka seeriaviisiliselt toodetud täisautomatiseeritud sõidukeid käsitlevad tehnilised normid, milles pööratakse tähelepanu nende sõidukite ohutule ja integreeritud kasutuselevõtule ELi teedel; KUTSUB komisjoni ka ÜLES tegema tihedat koostööd liikmesriikide ja asjaomaste sidusrühmadega, et muuta automatiseeritud liikuvus ohutuks reaalsuseks kogu transpordisüsteemis ja tegeleda sellega seotud tehisintellektialaste väljakutsetega, pöörates erilist tähelepanu automatiseeritud sõidukite ning vähekaitstud liiklejate, kaherattaliste mootorsõidukite ja muude inimjuhitavate sõidukite koosseksisteerimisele;
23. TOETAB ühelt transpordiliigilt teisele üleminekut, mis saavutatakse, veendes liiklejaid kasutama üha rohkem aktiivset liikuvust ja ühistransporti, et parandada elukvaliteeti, tervist, kliimat, kaasavust ja eelkõige liiklusohutust, keskendudes samal ajal nende transpordiliikide puhul tugevale ohutuspoliitikale;

⁷ Rakendusmäärus (EL) 2022/1426, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/2144 rakenduseeskirjad seoses täisautomatiseeritud sõidukite automaatsõidusüsteemi (ADS) tüübikinnituse jaoks ette nähtud ühtse korra ja tehniliste kirjeldustega, ning delegeeritud määrus (EL) 2022/2236, mis käsitleb seeriaviisiliselt piiranguteta toodetavate sõidukite, väikeseeriana toodetavate sõidukite, väikeseeriana toodetavate täielikult automatiseeritud sõidukite ja eriotstarbeliste sõidukite tehnilisi nõudeid ning tarkvara uuendamist;

24. HINDAB komisjoni jõupingutusi kehtestada tehnilised nõuded elektrilistele isiklikele liikumisvahenditele (mikroliikuvusseadmed), mida kasutab üha suurem hulk liiklejaid, millest tingituna surmajuhtumite ja vigastuste arv kasvab; TUNNISTAB, et liikmesriikide vahel on väga palju erinevusi elektrilisi isiklikke liikumisvahendeid käsitlevates lähenemisviisides ja normides, mille eesmärk on paremini kaitsta aktiivseid ja vähekaitstud liiklejaid; VIITAB seejuures komisjoni teemajuhendile,⁸ mis sisaldab parimaid tavasid ja olulisimaid soovitusi seoses mikroliikuvuse lõimimisega linnalise liikumiskeskonna kavandamisse, ning TOETAB komisjoni poolt töö jätkamist isiklike liikumisvahendite ohutu kasutamise kohta suuniste andmiseks, mis ei piira liikmesriikide pädevusi;
25. VÕTAB TEADMISEKS peamiste maanteetaristute projekteerimise ohutusmenetlustes tehtud olulised edusammud pärast maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamist käsitleva direktiivi läbivaatamist 2019. aastal; MÄRGIB, et mõned liikmesriigid kohaldavad neid ohutusmenetlusi veelgi laiemalt, kui selle direktiivi kohaldamisala nõuab, eelkõige väljaspool põhimaanteid ja/või ilma Euroopa fondidest rahastamiseta; TOONITAB, et kestliku linnalise liikumiskeskonna kavade vastuvõtmine muutub läbivaadatud TEN-T määruse⁹ alusel kohustuslikuks iga linnatranspordisõlme puhul, võttes arvesse liidu suunistes sätestatud liiklusohutuse kaalutlusi, ning JUHIB TÄHELEPANU asjaolule, et liiklusohutus on temaatiline eeltingimus Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfondi+ ja Ühtekuuluvusfondi projektide kaardistamiseks¹⁰;
26. PEAB KIIDUVÄÄRSEKS asjaolu, et komisjon nõustub täielikult või osaliselt Euroopa Kontrollikoja soovitustega, ning KUTSUB liikmesriike ÜLES jätkama jõupingutusi ja koostööd komisjoniga nende soovitustega seotud tegevussuundadel; PEAB väga oluliseks pidevat ja tugevat koostööd liikmesriikide vahel ning liikmesriikide ja komisjoni vahel nii individuaalselt kui ka laiapõhjaliste projektide raames, sealhulgas parimate tavade vahetamist.

⁸ Kestliku linnalise liikumiskeskonna kava teemajuhend mikroliikuvusseadmete ohutu kasutamise kohta linnades, avaldatud 2021. aasta detsembris osana ELi juhenddokumentide kogumikust.

⁹ PE-CONS 56/24 + ADD 1–29.

¹⁰ Määruse (EL) 2021/1060 (ELT L 231, 30.6.2021, lk 159) IV lisa punkt 3.