

FI

FI

FI



EUROOPAN KOMISSIO

Bryssel 20.7.2010
KOM(2010) 389 lopullinen

**KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN
KOMITEALLE**

**Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuuksaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset
suuntaviivat 2011–2020**

{SEK(2010) 903}

**KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN
KOMITEALLE**

**Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuuksaluetta: tieliikenneturvallisuuksuden poliittiset
suuntaviivat 2011–2020**

JOHDANTO

Tieliikenneturvallisuus on merkittävä yhteiskunnallinen haaste. Vuonna 2009 yli 35 000 henkilöä menehtyi ja peräti 1 500 000 henkilöä loukkaantui tieliikenteessä Euroopan unionissa. Yhteiskunnalle aiheutui tästä noin 130 miljardin euron kustannukset vuonna 2009¹.

Komissio korosti tiedonannossaan ”Eurooppa 2020 – Älykkään, kestävän ja osallistuvan kasvun strategia”² sosiaalisen yhteenkuuluvuuden, vihreämmän talouden, koulutuksen ja innovoinnin tärkeyttä Euroopassa. Nämä tavoitteet olisi otettava huomioon Euroopan liikennepoliittikan eri osa-alueilla ja pyrittävä varmistamaan, että kestävä liikkuvuus on kaikkien kansalaisten saatavilla ja että liikenteen hiilidioksidipäästöjä vähennetään ja tekniikan kehitystä käytetään hyväksi täysimääräisesti. Tieliikenneturvallisuuksudella on merkittävä asema tulevassa vuosien 2010–2020 liikennepoliittikkaa koskevassa valkoisessa kirjassa, sillä tieliikenneonnettomuuksien määrän alentaminen parantaisi liikennejärjestelmän toimivuutta, jolloin kansalaisten ja yritysten tarpeet ja odotukset voitaisiin tyydyttää.

Asiaa olisi lähestyttävä yhtenäisesti, kokonaisvaltaisesti ja integroidusti ottaen huomioon synergiat muiden poliittisten tavoitteiden kanssa. Paikallisiin, kansallisiin, EU:n tason ja kansainvälisiin tieliikenneturvallisuuksupoliittikkoihin olisi sisällyttävä muiden politiikkojen asiaankuuluvat tavoitteet ja päinvastoin.

Ehdotetuissa poliittisissa suuntaviivoissa otetaan täysimääräisesti huomioon vuosia 2001–2010 koskevan kolmannen tieliikenneturvallisuuksuden toimintaohjelman aikana saadut tulokset, jotka osoittavat, että huomattavasta edistyksestä huolimatta tieliikenneturvallisuuksutta on edelleen pyrittävä parantamaan.

Vuoteen 2020 ulottuvilla eurooppalaisilla tieliikenneturvallisuuksuden poliittisilla suuntaviivoilla pyritään luomaan yleinen hallintorakenne ja vahvistamaan kansallisia ja paikallisia strategioita ohjaavat kunnianhimoiset tavoitteet. Toissijaisuusperiaatteen mukaisesti toimet olisi toteuttava parhaiten soveltuvalla tasolla ja sopivimmilla tavoilla.

Komission mielestä näiden poliittisten suuntaviivojen tärkeimmät kolme tavoitetta ovat seuraavat:

- perustetaan jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä varten jäsentynyt ja yhtenäinen rakenne, joka perustuu jäsenvaltioiden parhaisiin käytänteisiin ja jota ilman vuosien 2011–2020

¹ Luku perustuu HEATCO-tutkimuksessa laskettuun tilastolliseen elinikäodotteeseen (tutkimuksen ja teknologisen kehittämisen kuudes puiteohjelma).

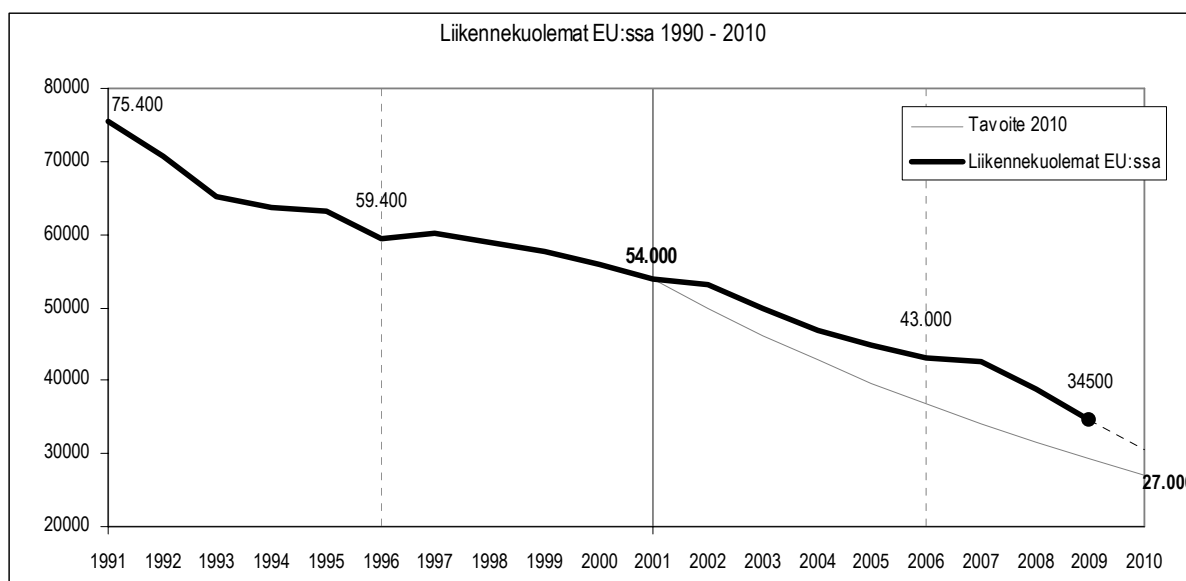
² KOM(2010) 2020.

tieliikenneturvallisuuden poliittisia suuntaviivoja ei voitaisi panna täytäntöön tehokkaalla tavalla;

- laaditaan strategia loukkaantumisia ja ensiapua varten, jotta tieliikenteessä loukkaantuvien lukumäärää voitaisiin alentaa pikaisesti;
- parannetaan loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien turvallisuutta. Tämä koskee erityisesti moottoripyöräilijöitä, joita koskevat onnettomuustilastot ovat erityisen synkkiä.

2. KOLMANNEN TIELIIKENNETURVALLISUUDEN EUROOPPALAISEN TOIMINTAOHJELMAN JÄLKIARVIOINTI

Komissio hyväksyi 2. kesäkuuta 2003 kolmannen tieliikenneturvallisuuden eurooppalaisen toimintaohjelman (RSAP), jonka kunnianhimoisena tavoitteena oli puolittaa liikennekuolemien määrä vuoteen 2010 mennessä. Lisäksi siihen sisältyi 62 konkreettista toimenpide-ehdotusta, jotka liittyivät ajoneuvojen, infrastruktuurin ja käyttäjien turvallisuuteen. Ohjelman jälkiarvioinnissa analysoitiin RSAP:n vaikutusta sekä täytäntöönpanon tasoa ja tehokkuutta (asiakirja on nähtävissä verkkosivustolla <http://ec.europa.eu/roadsafety>). Vaikka alkuperäistä tavoitetta ei todennäköisesti saavuteta vuoden 2010 loppuun mennessä, jäsenvaltioiden toteuttamat liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävät toimet ovat merkittävässä määrin perustuneet kyseiseen ohjelmaan.



3. PERIAATTEET JA TULOSTAVOITE

3.1. Periaatteet

Mahdollisimman tiukat tieliikenneturvallisuusvaatimukset kaikkialla Euroopassa

Kansalaisten on oltava tieliikenneturvallisuuspolitiikan keskipisteessä. Kansalaisia on kannustettava ottamaan pääasiallinen vastuu omasta turvallisuudestaan ja muiden turvallisuudesta. EU:n tieliikenneturvallisuuspolitiikan tavoitteena on parantaa tieliikenneturvallisuuden tasoa ja varmistaa, että liikkuminen on turvallista ja

ympäristöystävällistä koko Euroopassa. Tienkäyttäjien välistä tasaveroisuutta olisi edistettävä parantamalla loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien turvallisuutta.

Yhtenäinen lähestymistapa tieliikenneturvallisuuteen

Tieliikenneturvallisuuspolitiikassa olisi otettava huomioon muut EU:n toiminta-alat ja niiden tavoitteet. Tieliikenneturvallisuus liittyy läheisesti mm. energia-, ympäristö-, työllisyys-, koulutus-, nuoriso-, terveys-, tutkimus-, innovointi-, teknologia-, oikeus-, vakuutus³, kauppa- ja ulkosuhdepolitiikkaan.

Toissijaisuus, suhteellisuus ja jaettu vastuu

Hallintotapa on keskeinen kysymys. Eurooppalaisilta viranomaisilta, jäsenvaltioilta, alue- ja paikalliselimiltä sekä kansalaisyhteiskunnan toimijoilta edellytetään omilla vastuualueillaan sitoutumista ja tarvittaessa konkreettisia toimia. Niiden on tällöin noudatettava toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteita, jotka tieliikenneturvallisuuden alalla kuuluvat jaetun vastuun piiriin. Euroopan tieliikenneturvallisuuden peruskirja on hyvä esimerkki asiaankuuluvien toimijoiden antamista sitoumuksista.

3.2. Tulostavoite

Jotta yhteinen tieliikenneturvallisuusalue voitaisiin saavuttaa, komissio ehdottaa, että tulostavoitteena olisi edelleen **tieliikennekuolemien puolittaminen Euroopan unionissa vuoteen 2020 mennessä** vuodesta 2010 alkaen⁴. Tällainen yhteinen tulostavoite on huomattavasti kunnianhimoisempi kuin nykyisessä RSAP:ssa asetettu saavuttamaton tavoite, varsinkin kun otetaan huomioon useiden jäsenvaltioiden saavuttama kehitys viimeisen vuosikymmenen aikana. Samalla se on selkeä osoitus Euroopan sitoutumisesta tieliikenneturvallisuuteen.

Jäsenvaltioita kannustetaan osallistumaan kansallisten tieliikenneturvallisuusstrategioidensa kautta yhteisen tavoitteen saavuttamiseen omat erityiset lähtökohtansa, tarpensa ja olosuhteensa huomioon ottaen. Niiden olisi keskityttävä aloihin, joilla niillä on suurimmat ongelmat. Tällöin ne voivat käyttää vertailuarvona sellaisia maita, joissa kyseisten alojen tulokset ovat parhaimmat. Erityisiä kansallisia tavoitteita voitaisiin näin ollen vahvistaa esimerkiksi asettamalla tavoitteeksi sen, ettei tieliikennekuolemien lukumäärä ylitä tiettyä, miljoonaa asukasta kohden vahvistettavaa enimmäismäärää. Täten jäsenvaltioiden välisiä eroja voitaisiin kaventaa ja tieliikenneturvallisuus olisi yhdenmukaisempaa koko EU:ssa.

Komissio pitää mielenkiintoisena julkisessa kuulemisessa⁵ esitettyä ehdotusta, jonka mukaan tieliikenteessä tapahtuvien vakavien loukkaantumisten määrän vähentämiselle olisi vahvistettava tulostavoite. EU:ssa ei voida tässä vaiheessa asettaa tulostavoitetta, koska

³ Alan koulutus ja erilaiset vakuutukset voivat osaltaan vaikuttaa tieliikenneturvallisuuden paranemiseen. Esimerkkinä mainittakoon ajosuoritteiden mukaiset liikennevakuutusmaksut, joissa vakuutusmaksun suuruus vaihtelee ajokilometrien mukaan. Tämänkaltaisilla järjestelmillä saatettaisiin pystyä alentamaan onnettomuuksista aiheutuvia kustannuksia ja vähentämään autojen hiilidioksidipäästöjä merkittävästi.

⁴ Asianomaisia vuoden 2010 lukuja ei vielä ole saatavilla, joten laskelma perustuu vuoden 2009 lukujen perusteella tehtyihin arvioihin.

⁵ Seuraavien tieliikenteen poliittisten suuntaviivojen valmistelua koskeva julkinen kuuleminen järjestettiin heinä- ja joulukuun 2009 välisenä aikana. Siihen kuului useita temaattisia työryhmiä, internetissä järjestetty konsultaatio ja sidosryhmien konferenssi. Vastauksia saatiin internetin kautta tai kirjallisesti noin 550.

vakaville ja vähäisille loukkaantumiselle ei ole vahvistettu yhteistä määritelmää. Heti kun tältä osin on saavutettu riittävästi edistystä, komissio ehdottaa, että vuoteen 2020 ulottuviin eurooppalaisiin tieliikenneturvallisuuden poliittisiin suuntaviivoihin lisätään yhteinen ”loukkaantumisten vähentämisen tulostavoite”.

4. STRATEGISET TAVOITTEET

Tienkäyttäjä on tieliikenneturvallisuusketjun ensimmäinen lenkki. Olivatpa tekniset toimenpiteet millaisia tahansa, tieliikenneturvallisuuspolitiikan tehokkuus riippuu loppujen lopuksi siitä, miten tienkäyttäjät käyttäytyvät. Sen vuoksi **koulutus, opetus ja valvonta** ovat välttämättömiä. Tieliikenneturvallisuusjärjestelmässä on kuitenkin otettava huomioon myös inhimilliset erehdykset ja sopimaton käytös, ja ne olisi korjattava mahdollisuuksien mukaan, vaikkei täydellistä riskittömyyttä voidakaan saavuttaa. Kaikkien osatekijöiden, erityisesti **ajoneuvojen ja infrastruktuurin**, olisi siksi oltava ”armeliaita”, jotta näiden puutteiden aiheuttamia seurauksia käyttäjille, varsinkin loukkaantumisille alttiille käyttäjille, voitaisiin estää ja rajoittaa.

Seuraavalle vuosikymmenelle on vahvistettu seitsemän tavoitetta. Kullekin näistä tavoitteesta ehdotetaan sekä EU:n tason että kansallisen tason toimia. Komissio varmistaa, että jatkuvuus kolmannen RSAP:n kanssa toteutuu varsinkin niiltä osin, joilla jälkiarvioinnissa katsottiin toimien jatkaminen tarpeelliseksi.

Tavoite 1: Tienkäyttäjille annettavan koulutuksen ja opetuksen parantaminen

Kolmannen RSAP:n aikana annettiin tärkeää lainsäädäntöä ammattiautoilijoiden ajokorteista ja opetuksesta. Näiden uusien toimenpiteiden vaikutusta arvioidaan lähivuosina. Asiantuntijoiden konsultaatioissa ja julkisissa konsultaatioissa painotettiin kuitenkin tarvetta parantaa ajokortti- ja opetusjärjestelmien laatua erityisesti hiljattain ajokortin saaneiden uusien autoilijoiden osalta.

Nykyinen lähestymistapa ajo-opetukseen on kieltämättä liian sirpaloitunutta ja erikoistunutta. Komissio ehdottaa laajempaa lähestymistapaa, sillä koulutuksen ja opetuksen eli oppimisen pitäisi olla elinikäinen prosessi. Vuorovaikutteisia menetelmiä ja autonomiaa olisi edistettävä. Samalla olisi kuitenkin otettava huomioon tarve pitää ajokortin hinta kohtuullisena.

• **Ajotutkintoa edeltävä koulutus**

Tavoitteena on kannustaa käytännön taitojen saavuttamista mahdollisimman turvallisissa olosuhteissa ennen ajotutkinnon suorittamista. Komissio tarkastelee useita erilaisia vaihtoehtoja ja erityisesti sitä, että ennen ajokortin myöntämistä suoritetaan avustettua ajoharjoittelua. Harjoitteluun osallistuvia henkilöitä (esim. ajoharjoittelua antavia avustajia ja liikenneopettajia) koskevien yhdenmukaisten vähimmäisvaatimusten vahvistamista tutkitaan.

• **Ajotutkinto**

Ajotutkinnossa ei pitäisi pelkästään tarkastaa, miten ajokokelas tuntee liikennesäännöt ja miten hän hallitsee ajoneuvon. Komissio harkitsee, miten ajotutkintoon voitaisiin sisällyttää myös laajemmat ajotaidot tai jopa tieliikenneturvallisuuteen liittyvien arvojen ja käytöstapojen arvioiminen (riskien tiedostaminen) sekä ennakoiva ja energiatehokas ajaminen (ekologisen ajamisen periaatteet sisällytetään teoreettiseen ja ajo-opetukseen).

- **Ajotutkinnon jälkeinen koulutus**

Muilla kuin ammattikuljettajille ajotutkinnon jälkeen annettavaa jatkokoulutusta on syytä tutkia tarkemmin, erityisesti koska Euroopan väestön ikääntyessä on yhä tärkeämpää säilyttää vanhempien henkilöiden ajotaidot. Tältä osin mahdollisesti toteutettavissa toimissa on otettava huomioon vammaisten ja vanhusten oikeus liikkumiseen ja vaihtoehtoisten ratkaisujen omaksuminen.

Toimenpide:

Komissio valmistelee tarvittaessa yhdessä jäsenvaltioiden kanssa yhteistä tieliikenneturvallisuuden koulutus- ja opetusstrategiaa. Tähän strategiaan sisältyisivät erityisesti ennen ajokortin myöntämistä suoritettava ajoharjoittelu ja liikenneopettajia koskevat yhteiset vähimmäisvaatimukset.

Tavoite 2: Liikennesääntöjen valvonnan tehostaminen
--

Kolmannen RSAP:n jälkiarvioinnin mukaan vain valvonnan avulla voidaan luoda olosuhteet, joissa kuolemantapausten ja loukkaantumisten määrä voi alentua huomattavasti. Valvonnan olisi oltava intensiivistä ja siitä olisi tiedotettava laajalti. Myös julkisissa konsultaatioissa todettiin, että valvonnalla olisi oltava keskeinen asema uusissa tieliikenneturvallisuuden poliittisissa suuntaviivoissa. Aiemmassa ohjelmassa ei käytetty täysimääräisesti hyväksi eurooppalaisen valvontastrategian tarjoamia mahdollisuuksia. Varsinkaan rajatylittävää valvontaa koskevan komission ehdotuksen osalta ei saavutettu edistystä.

Strategian olisi perustuttava seuraaviin:

- **Tieliikenneturvallisuutta koskevien tietojen vaihto rajojen yli**

Vuonna 2008 aloitetun tieliikenneturvallisuuden valvonnan helpottamista koskevan direktiiviehdotuksen käsittelyn olisi jatkuttava. Ehdotuksella pyritään helpottamaan tieliikennetietojen vaihtoa⁶ ja kohteamaan liikennetietojen tekijöitä tasavertaisemmin.

- **Valvontakampanjat**

Koordinaation parantaminen ja parhaiden käytänteiden jakaminen tehostavat huomattavasti valvontaa ja tarkastusten tekemistä. Useissa jäsenvaltioissa ja niiden välillä jo järjestettyjä kohdennettuja valvontakampanjoita olisi suosittava ja lisättävä. Kokemus on lisäksi osoittanut, että parhaat tulokset saavutetaan yhdistämällä tarkastukset ja käyttäjien tiedot. Sen vuoksi komissio tukee jatkossakin erityisesti nuorisolle kohdennettavien tiedotuskampanjoiden järjestämistä.

- **Valvontaa avustava ajoneuvoteknologia**

Nopeusvalvontaa voidaan tehostaa esim. ajoneuvoihin asennettavilla järjestelmillä, joilla saadaan reaaliajassa tiedot noudatettavista nopeusrajoituksista. Koska kevyet hyötyajoneuvot ovat yhä yleisempiä maanteillä, mikä myös lisää niiden onnettomuusriskiä,

⁶ Henkilötietojen suojasta annettu asiaankuuluva EU:n lainsäädäntö huomioon ottaen.

nopeudenrajoittimien asentamista tällaisiin ajoneuvoihin olisi tutkittava komission jo määrittelemiä periaatteita noudattaen⁷ ja ympäristö- ja ilmastohyödyt huomioon ottaen. Rattijuopumustapauksissa olisi seuraamuksien ohella toteutettava estäviä toimenpiteitä. Komissio tutkii, onko alkolukkojen asentaminen tarpeen tehdä pakolliseksi esim. ammattiliikenteessä (koulubussit jne.).

- **Kansalliset valvontatavoitteet**

Tieliikenneturvallisuuspolitiikkojen tehokkuus riippuu pitkälle siitä, miten intensiivisesti turvallisuusvaatimusten noudattamista valvotaan. Komissio suosittaa kansallisiin valvontasuunnitelmiin sisällytettävien kansallisten tarkastustavoitteiden asettamista⁸.

Toimenpiteet:

- *Komissio tekee yhteistyötä Euroopan parlamentin ja neuvoston kanssa tieliikenneturvallisuutta koskevien tietojen vaihtamista rajojen yli koskevan järjestelmän perustamiseksi.*
- *Komissio pyrkii laatimaan yhteisen tieliikenneturvallisuuden valvontastrategian, johon sisältyvät*
 1. *mahdollisuus asentaa nopeudenrajoittimia kevyisiin hyötyajoneuvoihin ja alkolukkojen asentamisen pakolliseksi tekeminen tietyissä erityistapauksissa*
 2. *kansallisten täytäntöönpanosuunnitelmien laatiminen.*

Tavoite 3: Turvallisempi tieinfrastruktuuri
--

Vuonna 2008 liikennekuolemista tapahtui 56 prosenttia maaseututeillä ja 44 prosenttia kaupunkiteillä. Moottoriteiden osuus oli 6 prosenttia. Sen vuoksi olisi löydettävä tapoja, joilla infrastruktuurin turvallisuusjohtamisen asiaankuuluvat periaatteet laajennetaan asteittain koskemaan jäsenvaltioiden toissijaista tieverkkoa toissijaisuusperiaatteen mukaisesti.

Komissio varmistaa, että jäsenvaltioiden tieinfrastruktuuriin haettavaan EU-rahoitukseen sisältyy turvallisuusvaatimuksia. Mahdollisuutta laajentaa tämä periaate koskemaan ulkoista apua tullaan tutkimaan.

Toimenpiteet:

Komissio

1. *varmistaa, että infrastruktuurille myönnetään EU-rahoitusta ainoastaan, jos tieliikenneturvallisuutta ja tunnelien turvallisuutta koskevia direktiivejä noudatetaan*

⁷ KOM(2009) 593 lopullinen.

⁸ Ks. komission suositus 2004/345/EY sääntöjen noudattamisen valvonnasta tieliikenneturvallisuuden alalla (EUVL 111, 17.4.2004, s. 75).

2. *edistää sitä, että infrastruktuurin turvallisuusjohtamisen asiaankuuluvat periaatteet laajennetaan koskemaan jäsenvaltioiden toissijaista tieverkkoa varsinkin parhaiden käytänteiden vaihtamisen kautta.*

Tavoite 4 : Turvallisemmat ajoneuvot

Kolmannen RSAP:n soveltamisaikana ajoneuvojen turvallisuus on kehittynyt huomattavasti. Vaikka autojen turvallisuus on parantunut osittain turvavöiden ja ilmatyynyjen kaltaisten passiivisten turvalaitteiden laajan käytön ja sähköisten turvallisuusjärjestelmien käyttöönoton ansiosta, muihin ajoneuvoihin ei ole kiinnitetty yhtä paljon huomiota. Tämä koskee varsinkin moottoripyöriä. Lisäksi uudet turvallisuusongelmat on ratkaistava tulevina vuosina, jotta vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivien ajoneuvojen yleistyminen otettaisiin huomioon.

• Nykyiset ajoneuvot

Viime vuosina on hyväksytty useita ajoneuvojen turvallisuutta koskevia teknisiä standardeja ja vaatimuksia ja lisää valmistellaan jatkuvasti⁹. Niiden vaikutusta voidaan arvioida vasta tulevan vuosikymmenen aikana.

Kun ajoneuvot on saatettu markkinoille, niiden olisi täytettävä turvallisuusvaatimukset koko niiden käyttöiän. Komissio arvioi ja ehdottaa toimia katsastuksia¹⁰ ja teknisiä tienvarsitarkastuksia¹¹ koskevan EU:n lainsäädännön yhdenmukaistamiseksi ja asteittaiseksi tehostamiseksi. Tarvittaessa asiasta tehdään ensin vaikutustenarviointi. Perimmäisenä tavoitteena voisi olla ajoneuvojen katsastuksen keskinäinen tunnustaminen jäsenvaltioiden välillä.

Tällä hetkellä ajoneuvoja koskevat tiedot (tyyppihyväksyntä, rekisteröinti, katsastusten tulokset jne.) ovat eri muodoissa eri jäsenvaltioissa. Komissio tarkastelee mahdollisuutta perustaa eurooppalainen sähköinen järjestelmä tällaisten tietojen vaihtamisen helpottamiseksi.

• Huomisen ajoneuvot

Kuten komission tiedonannossa ”Eurooppalainen puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen strategia”¹² todetaan, vaihtoehtoista käyttövoimaa käyttävien ajoneuvojen kehittäminen ja käyttöönotto on yksi prioriteeteista pyrittäessä vähentämään tieliikenteen ympäristövaikutuksia tulevan vuosikymmenen aikana. Joillakin näillä ajoneuvoilla on kuitenkin ominaisuuksia, jotka tekevät niistä radikaalisti erilaisia kuin perinteisistä ajoneuvoista ja jotka voivat vaikuttaa turvallisuuteen. Sen vuoksi tarvitaan integroitua ja koordinoitua lähestymistapaa, jotta kaikki asianomaiset vaikutukset (kuten infrastruktuuriin ja loukkaantumisille alttiisiin tienkäyttäjiin kohdistuvat vaikutukset) voitaisiin arvioida tarkasti ja tehdä tarvittavat ratkaisut (tutkimus, standardointi jne.).

Ns. yhteistoiminnallisten järjestelmien odotetaan vaikuttavan myönteisellä tavalla tieliikenteen turvallisuuteen. Näissä järjestelmissä kuljettajilla on käytettävissään optimaaliset tiedot, sillä ajoneuvot vaihtavat tietoja ja ovat vuorovaikutuksessa infrastruktuurin ja muiden

⁹ Esim. moottoripyörien turvallisuutta käsitellään kaksi-, kolmi- ja nelipyöriäisten ajoneuvojen hyväksyntää koskevassa asetusehdotuksessa.

¹⁰ EUVL L 141, 6.6.2009, s. 12.

¹¹ EYVL L 203, 10.8.2000, s. 1.

¹² KOM(2010) 186.

ympäröivien ajoneuvojen kanssa. Tämä vähentää onnettomuuksien vaaraa ja parantaa liikenteen sujuvuutta.

Toimenpiteet:

Komissio

- 1. tekee ehdotuksia ajoneuvojen, kuten moottoripyörien ja sähköajoneuvojen, aktiivisen ja passiivisen turvallisuuden parantamiseksi**
- 2. tekee ehdotuksia katsastusten ja teknisten tienvarsitarkastusten yhdenmukaistamiseksi ja tehostamiseksi**
- 3. arvioi yhteistoiminnallisten järjestelmien vaikutuksia ja etuja, jotta kaikkein hyödyllisimmät sovellutukset voidaan valita, sekä suosittelee asiaankuuluvia toimenpiteitä niiden synkronoitua käyttöönottoa varten.**

Tavoite 5 : Nykyaikaisen teknologian käytön edistäminen tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi

Kolmannen RSAP:n soveltamisaikana tehtiin useita tutkimuksia ja toteutettiin useita toimia älykkäiden liikennejärjestelmien (ITS) osalta. Älykkäillä liikennejärjestelmillä voi olla merkittävä asema tieliikenneturvallisuuden parantamisessa. Esimerkiksi onnettomuuksia havaitsevat ja liikennettä valvovat järjestelmät antavat tienkäyttäjille reaaliaikaista tietoa.

ITS-toimintasuunnitelman¹³ ja ITS-direktiiviehdotuksen¹⁴ mukaisesti komissio ehdottaa teknisiä eritelmiä, jotta tietojenvaihto olisi mahdollista ajoneuvojen välillä (V2V), ajoneuvojen ja infrastruktuurin välillä (V2I) ja infrastruktuurien välillä (I2I). Olisi myös arvioitava tarkemmin, voidaanko kaistavahti-, törmäyksenesto- ja jalankulkijoiden tunnistusjärjestelmien kaltaisten kuljettajia avustavien kehittyneiden järjestelmien (ADAS) täytäntöönpanoa laajentaa asentamalla niitä jälkikäteen nykyisiin hyötyajoneuvoihin ja/tai yksityisajoneuvoihin. Tällaisten turvallisuutta parantavien sovellusten nopeutettua käyttöönottoa ja laajamittaista markkinoille saattamista on tuettava, jotta niistä saataisiin täysi hyöty.

Seuraavien seitsemän vuoden aikana ITS:ää olisi hyödynnettävä päättävällä tavalla, jotta pelastuspalvelujen tehokkuutta ja nopeutta voitaisiin parantaa ja varsinkin jotta ajoneuvoihin asennettava yleiseurooppalainen hätäpuhelintoiminto eCall¹⁵ voitaisiin ottaa käyttöön. Tämän toiminnon käytön vaikutusta ja laajentamismahdollisuutta olisi tutkittava erityisesti jotta moottoripyörien, raskaiden ajoneuvojen ja linja-autojen pelastustoimia voitaisiin parantaa.

Vaikka ITS:llä ja varsinkin ajoneuvoihin asennettavilla järjestelmillä ja mukana kulkevilla laitteilla on myönteinen vaikutus tieliikenteen turvallisuuteen, niiden kehittäminen herättää kysymyksiä niiden turvallisuudesta (häiritsevät tekijät, vaikutus opetukseen jne.). Näitä kysymyksiä on tutkittava tarkemmin.

Toimenpiteet:

¹³ KOM(2008) 886.

¹⁴ KOM(2008) 887.

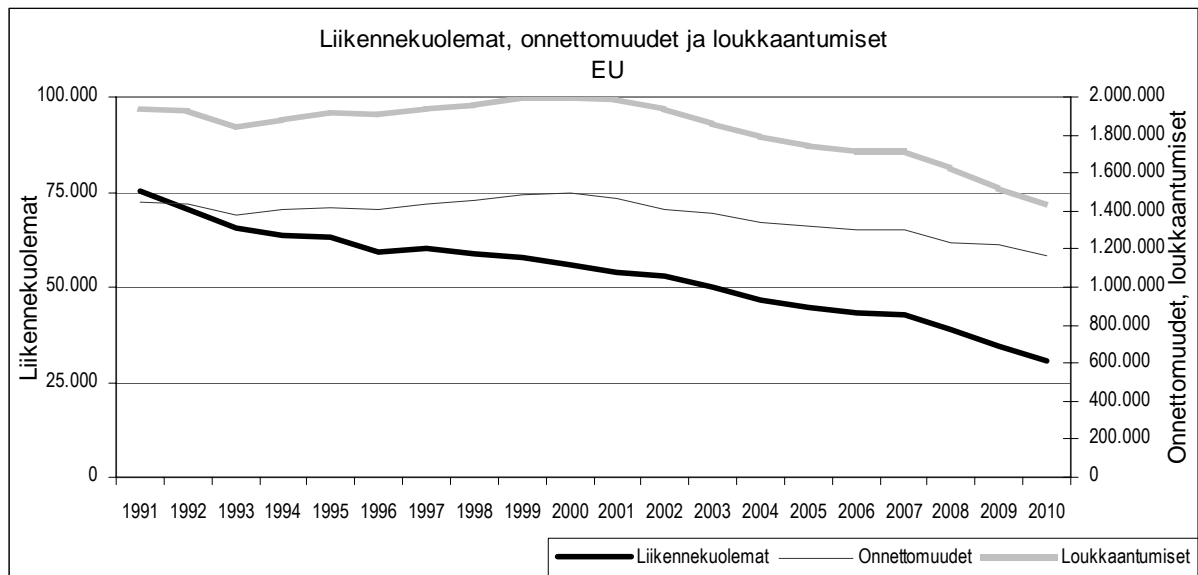
¹⁵ Ks. KOM(2009) 434.

ITS-toimintasuunnitelman ja ITS-direktiiviehdotuksen mukaisesti komissio tekee yhteistyötä jäsenvaltioiden kanssa

- 1. arvioidakseen, onko järkevää jälkiasentaa kuljettajia avustavia kehittyneitä järjestelmiä hyötyajoneuvoihin ja yksityisautoihin*
- 2. nopeuttaakseen e-Call-toiminnon käyttöönottoa ja tutkiakseen mahdollisuutta sen käyttämiseksi muissa ajoneuvoissa.*

Tavoite 6: Hätä- ja jälkihoitopalvelujen parantaminen

Vaikka kuolonuhrien määrä alentui vuosina 2001–2010, loukkaantuneiden määrä on edelleen korkea, kuten jäljempänä olevasta taulukosta käy ilmi. Julkisessa konsultaatiossa sidosryhmät totesivat toistuvasti, että loukkaantumisten määrän vähentämisen olisi oltava yksi EU:n prioriteeteista seuraavalla vuosikymmenellä. Useat kansainväliset järjestöt, erityisesti Maailman terveysjärjestö¹⁶, ovat vahvistaneet, että tieliikenteessä loukkaantuminen on merkittävä kansanterveydellinen ongelma. Tämä todetaan myös YK:n kampanjassa ”tieliikenneturvallisuustoiminnan vuosikymmen”.



Tieliikenneonnettomuuksissa tapahtuneiden loukkaantumisten vakavuuden lieventäminen edellyttää monenlaisia toimia, jotka liittyvät mm. ajoneuvojen ja infrastruktuurin turvallisuuteen, ITS:ään, hätäavun saatavuuteen, avun nopeuteen ja koordinaatioon sekä ensiavun ja kuntoutuksen tehokkuuteen.

Sen vuoksi komissio kehittää tieliikenteessä loukkaantumista ja ensiapua koskevan yleisen toimintastrategian asianomaisista toimijoista, kansainvälisten järjestöjen ja kansalaisjärjestöjen edustajista, valtionhallinnon asiantuntijoista ja komission edustajista koostuvan työryhmän avustuksella.

Se pyrkii aluksi pääsemään yhteisymmärrykseen liikenneonnettomuuksiin liittyvistä määrittelmistä ja käsitteistä ja niiden sosioekonomisista vaikutuksista sekä määrittämään

¹⁶ Raportti tieliikenteessä loukkaantumisen estämisestä, WHO 2004.

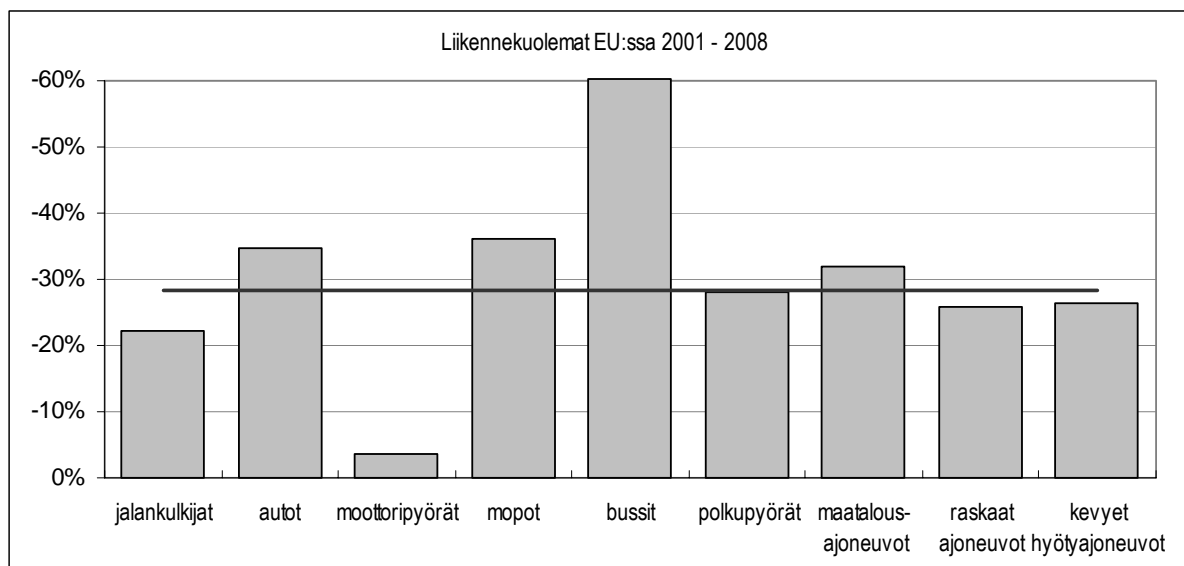
toimintalinjat onnettomuuksien ehkäisemiseksi ja onnettomuuksien johdosta toteutettavien toimien suorittamiseksi. Tämän perusteella voitaisiin vahvistaa toteutettavat toimet, kuten parhaiden käytänteiden vaihtaminen, toimintaohjeiden laatiminen, yhteisen määritelmän kehittäminen vakaville ja vähäisille loukkaantumisille, jäsenvaltioiden välisten pelastusyksikköjen perustaminen jne.

Toimi

Komissio ehdottaa yhteistyössä jäsenvaltioiden ja muiden tieliikenneturvallisuuteen osallistuvien toimijoiden kanssa tieliikenteessä loukkaantumista ja ensiapua koskevan yleisen toimintastrategian laatimista.

Tavoite 7: Loukkaantumisille alttiiden tienkäyttäjien suojeleminen

Moottoripyöräilijöiden, mopoilijoiden, polkupyöräilijöiden ja jalankulkijoiden kaltaisten loukkaantumisille alttiiden tienkäyttäjien liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrät ovat korkeat, ja eräissä Euroopan maissa ne ovat jopa nousussa. Vuonna 2008 niiden osuus oli 45 prosenttia kaikista tieliikennekuolemista. Tilastot (ks. jäljempänä) osoittavat, ettei niihin ole tähän asti kiinnitetty riittävästi huomiota.



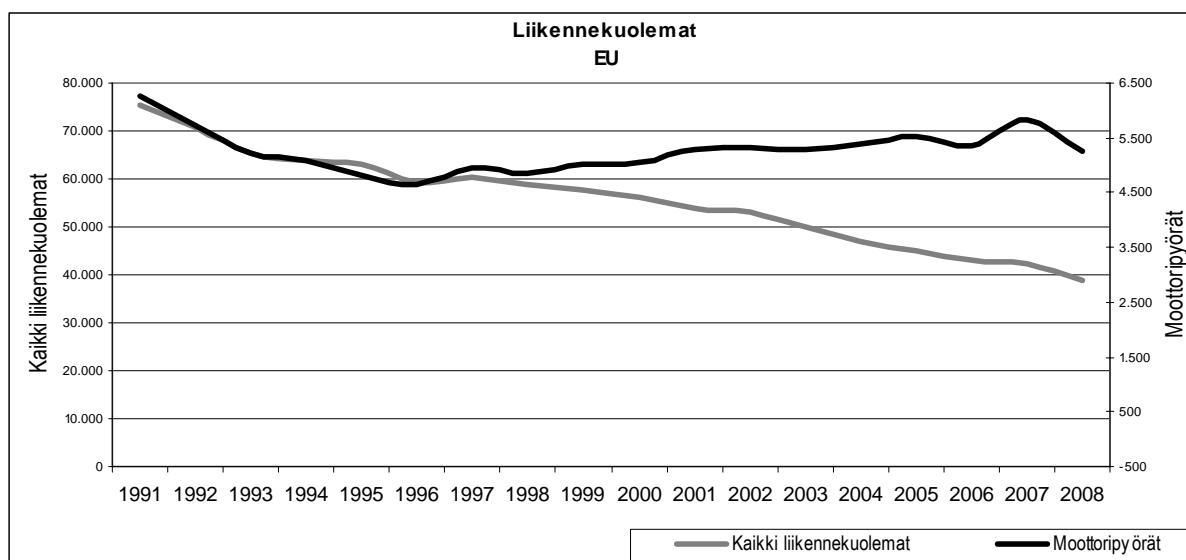
Muutkin tienkäyttäjät kuuluvat olennaisesti ”haavoittuvien” luokkaan (esim. vanhukset, pienet lapset ja vammaiset) riippumatta siitä, ovatko he jalankulkijoita, kuljettajia vai matkustajia. Onnettomuuksille altistuminen on erityisen vakavaa kaupunkialueilla¹⁷.

- **Kaksipyöräiset moottoriajoneuvot**

Tämän jatkuvasti kasvavan tienkäyttäjien ryhmän onnettomuuksia ja loukkaantumisia on kaikkein vaikeinta vähentää merkittävässä määrin. Kuten jäljempänä olevasta kaaviosta käy

¹⁷ Yli 65-vuotiaiden osuus tieliikenteen loukkaantumisista oli kaupunkialueilla 28 % vuonna 2008.

ilmi, loukkaantumisten määrä on vähentynyt kaikkein hitaimmin moottoripyöräilijöiden keskuudessa¹⁸.



Moottoripyöräilijöiden turvallisuusongelmaan olisi vastattava useilla erilaisilla toimilla, jotta

1. muut tienkäyttäjät olisivat paremmin tietoisia kaksipyöräisistä moottoriajoneuvoista
2. kannustettaisiin kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen turvallisuuden parantamiseen ja onnettomuuksien seurauksien lieventämiseen tähtäävää tutkimusta ja teknistä kehitystä. Tällaisia voisivat olla esim. henkilökohtaisia turvalaitteita koskevat standardit, ilmatyyny ja asiaankuuluvien ITS-sovellusten (esim. eCall) käyttö sekä kehittyneiden jarrujärjestelmien asteittainen asentaminen ja asianmukaisten virityksen estävien toimenpiteiden toteuttaminen. Komissio ehdottaa, että nykyistä katsastuksia koskevaa EU-lainsäädäntöä laajennettaisiin koskemaan kaksipyöräisiä moottoriajoneuvoja. Myös tieinfrastruktuurin mukauttamista kaksipyöräisten ajoneuvojen tarpeita silmälläpitäen olisi jatkettava (esim. turvallisemmat suojakaiteet).
3. kannustettaisiin jäsenvaltioita keskittämään valvonta ajonopeuteen, rattijuopumukseen, kypärään käyttöön, ajoneuvojen luvattomaan viritykseen ja kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen ajamiseen ilman vaadittavaa ajokorttia.

• Jalankulkijat ja polkupyöräilijät

Vuonna 2008 polkupyöräilijöiden ja jalankulkijoiden osuus kaikista tieliikennekuolemista oli 27 prosenttia (47 prosenttia kaupunkialueilla). Monet henkilöt haluaisivat ajaa polkupyörällä, mutta katsovat todelliset tai kuvitellut turvallisuusriskit liian suuriksi. Kansalliset ja paikalliset viranomaiset osallistuvat yhä aktiivisemmin pyöräilyn ja kävelyn edistämiseen. Tämän vuoksi tieliikenneturvallisuuteen on syytä kiinnittää enemmän huomiota.

¹⁸ Esim. vuosina 2001–2008 kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen liikennekuolemat vähenivät vain 4 prosenttia, kun vastaava vähennys oli autossa matkustavien ja kuljettajien osalta 35 %.

Vuodesta 2003 alkaen EU:ssa on annettu lainsäädäntöä loukkaantumisvaaran vähentämiseksi (esim. energiaa absorboivat autojen eturakenteet, kehittyneet jarrujärjestelmät, katvealueet kattavat peilit). Lisätoimien toteuttamista on syytä tarkastella (esim. näkyvyyden parantaminen, nopeudenhallinta, moottorittomalle liikenteelle soveltuva infrastruktuuri, vaarallisen sekaliikenteen eriyttäminen jne.) Koska ongelma liittyy lähinnä kaupunkisuunnitteluun, useimmat toimet on toteutettava paikallistasolla, kuten komission laatimassa kaupunkiliikenteen toimintasuunnitelmassa¹⁹ todetaan. Koska polkupyöräilyllä on merkittäviä ympäristöön, ilmastoon, ruuhkiin ja kansanterveyteen liittyviä hyötyjä, on aiheellista tarkastella, miten tällä alalla voitaisiin saavuttaa edistystä.

- **Vanhukset ja vammaiset**

Vanhusten osuus tieliikennekuolemista oli 20 prosenttia vuonna 2008 (40 prosentissa näissä tapauksissa oli kyse jalankulkijoista). Väestön ikääntyminen lisää tarvetta arvioida vanhusten onnettomuusalttiutta liikenteessä. Myös vammaiset kuuluvat riskiryhmään. Tältä alalta ei ole juurikaan saatavilla tietoja, joten tutkimuksia olisi syytä tehdä esim. siitä, millaisia lääketieteellisiä vaatimuksia olisi sovellettava ajokelpoisuutta arvioitaessa.

Toimenpiteet

- *Komissio tekee asianmukaiset ehdotukset, jotta*

1. *onnettomuuksille alttiiden tienkäyttäjien suojelemista koskevia teknisiä standardeja voitaisiin valvoa ja kehittää edelleen*
2. *kaksipyöräiset moottoriajoneuvot kuuluisivat katsastusten piiriin.*
3. *polkupyöräilijöiden ja muiden onnettomuuksille alttiiden tienkäyttäjien turvallisuutta parannettaisiin esim. edistämällä sopivien infrastruktuurien perustamista.*

- *Jäsenvaltioiden olisi edistettävä tietojenvaihtoa, viestintää ja vuoropuhelua tienkäyttäjien välillä ja toimivaltaisten viranomaisten käyttäjien kanssa. Komissio tukee tällaisia pyrkimyksiä.*

5. EUROOPPALAISTEN TIELIIKENNETURVALLISUUDEN POLIITTISTEN SUUNTAVIIVOJEN 2011–2020 TÄYTÄNTÖÖNPANO

5.1 Kaikkien asianomaisten osapuolten sitoutumista edistetään tehokkaammalla hallintotavalla

- **Etusijalle asetetaan tieliikenneturvallisuutta koskevan EU-lainsäädännön täytäntöönpano**

EU on antanut toistakymmentä lainsäädäntövälinettä tieliikenneturvallisuuden alalla, joten EU:n säännöstö on tältä osin jokseenkin valmis. Komissio aikoo asettaa etusijalle sen, että jäsenvaltiot valvovat tieliikenneturvallisuutta koskevaa EU:n säännöstöä ja panevat sen kokonaisuudessaan täytäntöön moitteettomasti.

¹⁹ KOM(2009) 490.

- **Avoimen yhteistyörakenteen perustaminen jäsenvaltioiden ja komission välille**

Jäsenvaltioiden ja komission välille olisi perustettava jäsenneily yhteistyörakenne, jolla pannaan täytäntöön EU:n tieliikenneturvallisuuspolitiikka ja seurataan saavutettua kehitystä. Tähän rakenteeseen on tarkoitus kuulua:

- jäsenvaltioiden kehittämät kansalliset tieliikenneturvallisuussuunnitelmat. Niissä olisi kuvattava, miten yhteiset tavoitteet saavutetaan, sekä laadittava aikataulu ja esitettävä suunnitelman yksityiskohdat. Niihin voisivat myös kuulua erityiset kansalliset tavoitteet jäsenvaltioiden erityistilanteen mukaisesti
- komission ja jäsenvaltioiden välinen tiivis yhteistyö, jotta yhteisen tavoitteen saavuttamisessa saatua edistystä voitaisiin seurata ja tiedonkeruun, kokemustenjaon, kumppanuuden ja parhaiden käytänteiden vaihtamista parantaa.

5.2 Yhteiset välineet tieliikenneturvallisuuspolitiikkojen tehokkuuden seuraamiseksi ja arvioimiseksi

- **Seurannan parantaminen tietojenkeruun ja analyysin avulla**

Vuonna 1993 annetun neuvoston direktiivin²⁰ nojalla jäsenvaltioilla on velvollisuus ilmoittaa komissiolle liikennekuolemiin tai loukkaantumisiin johtaneita alueillaan tapahtuneita liikenneonnettomuuksia koskevat tiedot, jotka lisätään yhteisön tietokantaan (CARE-tietokantaan).

CARE-tietokannan laatu ja vertailukelpoisuus ovat kokonaisuudessaan tyydyttäviä lukuun ottamatta loukkaantumisia koskevien tietojen vertailukelpoisuutta. Lisäksi riskialtistuksen ja suoritusindikaattorien osalta on vielä paljon tehtävää.

Käytettävissä olevat eurooppalaiset tieliikenneturvallisuustiedot on koottu yhteen ja julkaistu internetissä tieliikenneturvallisuuden eurooppalaisen seurantakeskuksen (ERSO) sivustolla. Tällainen integroitu väline on välttämätön tieliikenneturvallisuuspolitiikkojen soveltamisen seuraamiseksi, niiden vaikutuksen arvioimiseksi ja uusien aloitteiden suunnittelemiseksi. Komissio pyrkii näin ollen kehittämään ERSOa edelleen mm. antamalla kansalaisille tietoja tieliikenneturvallisuuteen liittyvistä kysymyksistä.

- **Onnettomuuksien ja riskien tiedostamisen parantaminen**

Teknisissä onnettomuustutkinnoissa voidaan saada arvokasta kokemusta siitä, mikä on hyödyllistä tieliikenneturvallisuuden kehittämiseksi tulevaisuudessa. Ilma-, rautatie- ja meriliikenteen osalta EU:n kehys edellyttää, että jäsenvaltiot perustuvat riippumattomat tekniset tutkimuselimet.

Komissio tutkii, missä määrin muiden liikennemuotojen osalta tehtävien teknisten onnettomuustutkimusten periaatteita ja menetelmiä voitaisiin soveltaa myös tieliikenneonnettomuuksien tutkimiseen, kun otetaan huomioon tieliikenteen erityisominaisuudet.

²⁰ EYVL L 329, 30.12.1993, s. 63.

Kolmannessa RSAP:ssä jo mainittua tapahtumatallentimien (”mustien laatikkojen”) kehittämistä ja asentamista erityisesti ammattiliikenteen ajoneuvoihin tutkitaan niiden sosioekonomiset vaikutukset huomioon ottaen.

Toimenpiteet:

- *Komissio tekee yhteistyötä jäsenvaltioiden kanssa*

1. *kannustaakseen kumppanuutta ja muita yhteistyömuotoja liikenneturvallisuuden parantamiseksi jäsenvaltioissa*
2. *parantaakseen onnettomuustietojen keräämistä ja analysointia ja kehittääkseen tieliikenneturvallisuuden eurooppalaisen seurantakeskuksen asemaa.*

- *Komissio*

3. *seuraa tiiviisti tieliikenneturvallisuutta koskevan EU:n säännösten täytäntöönpanoa*
4. *tutkii, onko tarpeen vahvistaa yhteiset periaatteet tieliikenteen teknisille onnettomuustutkinnoille.*

6. PÄÄTELMÄT

Näissä ehdotetuissa poliittisissa suuntaviivoissa esitetään, millaisia toimenpiteitä voidaan mahdollisesti toteuttaa ensi vuosikymmenellä. Asianomaiset osapuolet ovat painottaneet varsinkin sidosryhmien konsultaatioissa, kuinka paljon EU:n toimintakehys ja kunnianhimoiset toimenpiteet ovat innostaneet toteuttamaan toimia kaikilla tasoilla ja mahdollistaneet merkittävien tulosten saavuttamisen.

Ehdotetut poliittiset suuntaviivat muodostavat yleiset puitteet, jotka mahdollistavat konkreettisten aloitteiden tekemisen EU:n tason lisäksi kansallisella, alueellisella ja paikallisella tasolla. Yksittäisistä toimenpiteistä tehtäisiin asianmukainen vaikutusarviointi EU:n sääntelyn parantamista koskevia periaatteita noudattaen. Komission tehtävänä on laatia ehdotuksia aloilla, joilla EU on toimivaltainen. Muissa tapauksissa se tukee eri tasoilla tehtyjä ehdotuksia, edistää tietojenvaihtoa, määrittää parhaat tulokset ja seuraa tarkasti saavutettua edistystä.