

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamisesta”

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

(2019/C 62/40)

Esittelijä: **Brian CURTIS**

Lausuntopyyntö	Euroopan parlamentti, 31.5.2018 Euroopan unionin neuvosto, 8.6.2018
Oikeusperusta	Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan c alakohta
Vastaava erityisjaosto	”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta”
Hyväksyminen erityisjaostossa	4.10.2018
Hyväksyminen täysistunnossa	17.10.2018
Täysistunnon nro	538
Äänestystulos	204/2/6
(puolesta / vastaan / pidättyi äänestämästä)	

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Euroopan talous- ja sosiaalikomitea (ETSK) suhtautuu myönteisesti ehdotukseen tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamisesta. Komitea uskoo, että komission esittämät toimenpiteet korjaavat nykyisen direktiivin puutteet (jotka koskevat yhdenmukaistamista, tietojen jakamista ja rajattua soveltamisalaa) ja että niillä on avainrooli liikenneturvallisuutta koskevan strategisen toimintasuunnitelman täytäntöönpanossa.

1.2 Komitea kannattaa nollavisioaloitetta (Vision Zero), jolla pyritään vuoteen 2050 mennessä pääsemään kokonaan eroon tieliikennekuolemista ja vakavista tieliikenneonnettomuuksista ja joka on tarkoitus saavuttaa Maailman terveysjärjestön ajaman Safe System -lähestymistavan avulla. Strategian täytäntöönpano edellyttää kaikkien alojen ja kaikkien tienkäyttäjien osallistumista tehokkaan hallinnan saavuttamiseksi. On tärkeää, että indikaattorit ovat selkeitä ja että niitä voidaan seurata. Kansalaisyhteiskunnan organisaatioiden tulisi osallistua aktiivisesti kaikkiin strategian suunnittelun, täytäntöönpanon, seurannan ja arvioinnin vaiheisiin.

1.3 Komitea uskoo, että koko TEN-T-verkon ja kaikkien moottoriteiden ja pääteiden järjestelmällinen ja ennakoiva riskien kartoitus on ratkaisevan tärkeä askel uusien infrastruktuuritoimenpiteiden suunnittelussa. Tästä huolimatta on nykyisen direktiivin eri täytäntöönpanotilanteiden vuoksi tärkeää asettaa kaikille jäsenvaltioille realistiset tavoitteet ja määräajat ja tarjota taloudellista tukea eniten jälkeen jääneille alueille, myös kuudelle Länsi-Balkanin maalle. Lisäksi komitea katsoo, että tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnan soveltamisala olisi laajennettava kattamaan kaikki päätiet maaseudulla ja kaupungeissa, jotta vuoteen 2030 mennessä voidaan tehokkaasti vähentää kuolemaan johtavien ja vakavien onnettomuuksien määrää.

1.4 ETSK pitää teiden korkean turvallisuustason saavuttamista strategisena tavoitteena, mutta katsoo, että pitkän aikavälin jatkuvuuden varmistamiseksi seuraavassa monivuotisessa rahoituskehyksessä (2021–2027) on tarpeen kasvattaa budjettia, jotta EU voi saavuttaa itselleen asettamat kunnianhimoiset tavoitteet. Komitea huomauttaa erityisesti, että EU:n strategiassa keskitytään pääasiassa uuden infrastruktuurin rakentamiseen rahoittamiseen, mutta riittävästi määrärahoja olisi kohdennettava myös jo olemassa olevien teiden ylläpitoon ja kunnostamiseen. ETSK uskoo myös, että liikennebudjetin vahvistamisella on myönteinen lisävaikutus Euroopan kasvun ja työllisyyden kannalta.

1.5 Komitea kannattaa ehdotusta tiemerkintöjä ja liikennemerkkejä koskevista uusista suorituskykyvaatimuksista vuorovaikutteisten, verkkoon liitettyjen ja automatisoitujen liikkumisjärjestelmien kehittämiseksi. ETSK suosittaa, että lähestymistapaa laajennetaan niin, että se kattaa kaikki käytössä olevat liikennemuodot (intermodaalisuus) strategian vaikutusten maksimoimiseksi. ETSK katsoo myös, että kaikkien liikenneturvallisuusstrategioiden lähtökohtana tulisi olla yksityis- ja ammattiautoilijoiden asianmukainen koulutus, sillä inhimillinen virhe on edelleen onnettomuuksien merkittävin syy.

1.6 ETSK kannattaa ehdotusta ottaa suojattomat tienkäyttäjät järjestelmällisesti huomioon kaikissa tieliikenteen turvallisuudenhallintamenettelyissä. Yhtenäisen kokonaisuuden varmistamiseksi komitea suosittaa rinnakkaista kehitystyötä muiden ajoneuvoja koskevien erityisten turvallisuusmääräysten kanssa.

2. Johdanto

2.1 Liikenneturvallisuus on parantunut EU:ssa viime vuosina huomattavasti. Tieliikennekuolemien määrä väheni vuosina 2001–2010 EU:ssa 43 prosenttia ja vuosina 2010–2016 vielä 19 prosenttia. Tästä huolimatta tieliikennekuolemien määrä on EU:ssa edelleen korkea (vuonna 2016 EU:n teillä menetti henkensä 25 620 ihmistä ⁽¹⁾) ja tilastot osoittavat, että EU:n eteneminen kohti turvallista liikkuvuutta on pysähtymässä.

2.2 Tästä syystä Euroopan komissiota kannustettiin Vallettan julistuksessa käynnistämään uusi aloite **tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY** mukauttamiseksi yhteiskunnallisista kehityskuluista ja teknisestä kehityksestä johtuviin muutoksiin liikkuvuuden alalla. Tällä liikenneturvallisuuteen keskittyvällä aloitteella on ratkaiseva rooli toukokuussa 2018 **kolmannen liikkuvuuspaketin** ⁽²⁾ puitteissa julkaistussa **liikenneturvallisuutta koskevassa strategisessa toimintasuunnitelmassa** ⁽³⁾.

3. Ehdotuksen sisältö

3.1 Viime vuosien edistymisestä huolimatta vakavien tai kuolemaan johtavien onnettomuuksien määrä tieliikenteessä on edelleen liian korkea. Koska onnettomuuksista 90 prosenttia johtuu inhimillisestä virheestä, komissio ajattelee, että automatisointi, verkkoon liitetyt ajoneuvot sekä uudet tie- ja ajoneuvostandardit voisivat auttaa vähentämään onnettomuuksia ja niiden seurauksia kuljettajille, matkustajille ja suojattomille tienkäyttäjille (esimerkiksi pyöräilijät).

3.2 Komissio on asettanut **nollavisiotavoitteen** (Vision Zero), jolla pyritään vuoteen 2050 mennessä pääsemään kokonaan eroon tieliikennekuolemista ja vakavista tieliikenneonnettomuuksista. Ehdotukseen sisältyy myös välitavoitteena 50 prosentin vähennys kuolonuhrien ja vakavien loukkaantumisten määrässä vuoteen 2030 mennessä.

3.3 Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi EU aikoo ottaa käyttöön uusia teknisiä ja sääntelyyn perustuvia välineitä Maailman terveysjärjestön **Safe System** -lähestymistavan ⁽⁴⁾ pohjalta. Lähestymistavan periaatteena on, että vaikka onnettomuuksia ei voida kokonaan poistaa, voidaan kuitenkin ryhtyä toimiin liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentämiseksi.

3.4 Nykyinen tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskeva direktiivi annettiin vuonna 2008, ja sen tarkoituksena oli varmistaa, että liikenneturvallisuus otetaan huomioon tieinfrastruktuurin suunnittelun ja toiminnan kaikissa vaiheissa. Direktiivin täytäntöönpanotilanne eri jäsenvaltioissa vaihtelee kuitenkin huomattavasti. Nämä erot näkyvät usein kuolemaan ja vakaviin loukkaantumisiin johtaneiden onnettomuuksien määrässä ⁽⁵⁾. Tästä syystä on tärkeää yhdenmukaistaa turvallisuusmääräyksiä ja parantaa tieinfrastruktuurin turvallisuutta. Jäsenvaltioiden on tarkoitus saada kaudella 2018–2020 erityistä taloudellista tukea tähän (200 miljoonaa euroa) Verkkujen Eurooppa -välineen kautta.

3.5 Tarkistetulla direktiivillä pyritään saavuttamaan edellä mainitut tavoitteet seuraavien toimenpiteiden avulla:

- Tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnan menettelyjen avoimuudesta ja seurannasta tehdään pakollista.
- Otetaan käyttöön koko verkon laajuinen arviointi ja järjestelmällinen ja ennakoiva riskien kartoitus teiden "sisäänrakennetun" tai niille ominaisen turvallisuuden arvioimiseksi kaikkialla EU:ssa.
- Direktiivin soveltamisala ulotetaan Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T) laajemmalle ottamalla mukaan verkon ulkopuoliset moottoritiet ja päätiet sekä kaikki kaupunkialueiden ulkopuoliset tiet, jotka on rakennettu kokonaan tai osittain EU:n rahoituksella. (Euroopan laajuiselle liikenneverkolle (TEN-T) ovat tyypillisiä merkittävät liikennemäärät, mutta korkeiden turvallisuusstandardien ansiosta kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien osuus ei ole kovin suuri (8 prosenttia). EU:n päätieverkossa tapahtuu 39 prosenttia kaikista EU:n tieliikennekuolemista. On odotettavissa, että EU:n koordinoitujen toimien päätieverkossa (mukaan lukien sen TEN-T-verkon ulkopuoliset osat) auttavat saavuttamaan nollavisiotavoitteet.)

⁽¹⁾ EU:n tieliikenneonnettomuustietokanta, 2016.

⁽²⁾ COM(2018) 293 final.

⁽³⁾ COM(2018) 293 final, liite 1.

⁽⁴⁾ Maailman terveysjärjestö – *Save LIVES – A road safety technical package*, 2017.

⁽⁵⁾ EU:n tieliikenneonnettomuustietokanta CARE.

- Asetetaan tiemerkintöjä ja liikennemerkkejä koskevia yleisiä suorituskykytavoitteita, joilla helpotetaan vuorovaikutteisen, verkkoon liitetyn ja automatisoidun liikkumisen järjestelmien käyttöönottoa.
- Tehdään pakolliseksi suojattomien tienkäyttäjien järjestelmällinen huomioon ottaminen kaikissa tieliikenteen turvallisuudenhallintamenettelyissä.

4. Yleistä

4.1 ETSK suhtautuu myönteisesti komission ehdotukseen tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamisesta. Komitea kannattaa erityisesti Vallettan julistusta ja uskoo, että liikenneturvallisuuden lisääminen edellyttää tehokkaampaa eurooppalaista lähestymistapaa.

4.2 Kolmas liikkuvuuspaketti koostuu toisiinsa liittyvistä lainsäädäntöaloitteista. Komitea on päättänyt käsitellä jokaista säädösehdotusta erillisessä lausunnossa. Tästä syystä käsillä olevan lausunnon yhteydessä tulisi ottaa huomioon ETSK:n aiempien lausuntojen lisäksi myös rinnakkain laaditut, kolmannen liikkuvuuspaketin erityisiä näkökohtia käsittelevät ETSK:n lausunnot ⁽⁶⁾.

4.3 Komitea kannattaa nollavisiotavoitetta, joka on tarkoitus saavuttaa Safe System -lähestymistapaa soveltaen. Tässä vaaditaan kaikkien alojen ja kaikkien tienkäyttäjien osallistumista tehokkaan hallinnan saavuttamiseksi. On tärkeää, että näiden tavoitteiden saavuttamiselle asetetut indikaattorit ovat selkeitä ja että niitä voidaan seurata. Kansalaisyhteiskunnan organisaatioiden tulisi osallistua aktiivisesti kaikkiin strategian suunnitteluun, täytäntöönpanon, seurannan ja arvioinnin vaiheisiin.

4.4 ETSK on tyytyväinen päätökseen osoittaa 200 miljoonaa euroa liikenneturvallisuuteen (kaudella 2018–2020). Komitea pitää kuitenkin pitkän aikavälin jatkuvuuden varmistamiseksi tarpeellisenä kasvattaa seuraavassa monivuotisessa rahoituskehyksessä (2021–2027) rahoituspuitteita, jotta EU voi saavuttaa itselleen asettamat kunnianhimoiset tavoitteet ⁽⁷⁾. (Euroopan komission arvioiden mukaan TEN-T-ydinverkon valmiiksi saattamiseen tarvittavat investoinnit ovat vuosina 2021–2030 noin 500 miljardia euroa ja kattava TEN-T-verkko tulee maksamaan noin 1 500 miljardia euroa.)

4.5 ETSK uskoo, että liikennebudjetin vahvistamisella on myönteinen lisävaikutus Euroopan kasvun ja työllisyyden kannalta. Investoiduilla määrärahoilla on vipuvaikutus, joka auttaa luomaan vuoteen 2030 mennessä 13 miljoonaa työpaikkaa vuosittain ja jopa 4 500 miljardin euron lisätulot (1,8 prosenttia EU:n bruttokansantuotteesta). Tämä tarkoittaa, että jokainen TEN-T-ydinverkkoon tehty 1 miljardin euron investointi luo todennäköisesti jopa 20 000 työpaikkaa ⁽⁸⁾.

4.6 Komitea uskoo, että aloite, joka koskee koko Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) ja kaikkien (verkon ulkopuolisten) moottoriteiden ja pääteiden järjestelmällistä ja ennakoivaa riskien kartoitusta, on ratkaisevan tärkeä askel Euroopan tieverkostossa toteutettavien infrastruktuuri-toimenpiteiden laajuuden ja laadun suunnittelussa. Tästä huolimatta on nykyisen direktiivin eri täytäntöönpanotilanteiden vuoksi tärkeää asettaa kaikille jäsenvaltioille realistiset tavoitteet ja määräraajat ja osoittaa asianmukainen rahoitus eniten jälkeen jääneiden alueiden ja maiden tukemiseksi ⁽⁹⁾.

4.7 Komitea huomauttaa, että EU:n strategiassa keskitytään pääasiassa uuden infrastruktuurin rakentamisen rahoittamiseen. Riittävästi määrärahoja olisi kuitenkin kohdennettava myös jo olemassa olevien teiden ylläpitoon ja kunnostamiseen, sillä nämä toimet ovat aivan yhtä tärkeitä, jotta liikenneturvallisuus pysyy korkealla tasolla.

⁽⁶⁾ TEN/666, Kestävä liikkuvuus Euroopassa, Barbucci, 2018 (katso tämän virallisen lehden sivu 254); TEN/668, Eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmety palveluympäristö + sähköiset kuljetustiedot, Back, 2018 (katso tämän virallisen lehden sivu 265); TEN/669, TEN-T-hankkeiden toteuttaminen, Fornea, 2018 (katso tämän virallisen lehden sivu 269); TEN/675, Tieliikenteen ajoneuvojen painot ja mitat, Back, 2018 (katso tämän virallisen lehden sivu 286); TEN/672, Verkkojen Eurooppa -väline, Plosceanu ja Watson, 2018 (EUVL C 440, 6.12.2018, s. 191); TEN/673, Verkkoon liitetty ja automatisoitu liikkuvuus, Samm, 2018 (katso tämän virallisen lehden sivu 274); TEN/674, Rengasmerkinnät, 2018 (ks. EUVL:n sivu 280); TEN/667 (katso tämän virallisen lehden sivu 261); INT/863, Ajoneuvojen turvallisuus ja loukkaantumisen alttiiden tienkäyttäjien suojeleminen, Hencks, 2018 (EUVL C 440, 6.12.2018, s. 90).

⁽⁷⁾ COM(2018) 277 final.

⁽⁸⁾ TEN/672, Verkkojen Eurooppa -väline, Aurel Laurențiu Plosceanu ja Graham Watson, 2018.

⁽⁹⁾ TEN/669, TEN-T-hankkeiden toteuttaminen, Dumitru Fornea, 2018.

4.8 Tiemerkitöjä ja liikennemerkkejä koskevat uudet suorituskykyvaatimukset ovat ratkaisevan tärkeitä vuorovaikutteisten, verkkoon liitettyjen ja automatisoitujen liikkumisjärjestelmien kehittämisen kannalta. Komitea pitää välttämättömänä, että ajoneuvot ja tieinfrastruktuuri pystyvät vaihtamaan jatkuvasti tietoa, jotta voidaan toimia ”liikenteen sekajärjestelmässä”, jolle on ominaista erilaisia teknologioita käyttävät (ihmisen kuljettamat, tietotekniikka-avusteiset ja automatisoidut) ajoneuvot⁽¹⁰⁾. Turvallista liikkuvuutta koskevan strategian täydentämiseksi on tärkeää laajentaa lähestymistapaa niin, että se kattaa kaikki käytössä olevat liikennemuodot (intermodaalisuus), mikä vaikuttaa suoraan liikennemäärien vähentämiseen ja turvallisuuteen⁽¹¹⁾.

4.9 ETSK on vakuuttunut siitä, että uudet teknologiat voivat osaltaan nostaa merkittävästi liikenneturvallisuusstandardeja, jos otetaan huomioon niille ominaiset rajoitteet ja tarvittava varovaisuus niiden käytössä. ETSK katsoo myös, että kaikkien liikenneturvallisuusstrategioiden lähtökohtana tulisi olla yksityis- ja ammattiautoilijoiden asianmukainen koulutus, sillä inhimillinen virhe on edelleen yksi onnettomuuksien merkittävimmistä syistä.

4.10 ETSK kannattaa ehdotusta ottaa suojattomat tienkäyttäjät järjestelmällisesti huomioon kaikissa tieliikenteen turvallisuudenhallintamenettelyissä. Tämä lähestymistapa vastaa uusia suuntauksia ja käyttäytymismalleja EU:n kansalaisten parissa (esimerkiksi pyöräilijöiden määrän lisääntyminen). Yhtenäisen kokonaisuuden varmistamiseksi komitea suosittaa rinnakkaista kehitystyötä muiden ajoneuvoja koskevien erityisten turvallisuusmääräysten kanssa (esimerkiksi kehittyneet hätäjarrutusjärjestelmät, kaistavahtijärjestelmät sekä muutokset raskaiden hyötyajoneuvojen ohjaamoiden suunnittelussa pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden näkyvyyden parantamiseksi sekä pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden havaitsemisanturit)⁽¹²⁾.

5. Erityistä

5.1 ETSK pitää tärkeänä kehittää fyysistä ja digitaalista infrastruktuuria rinnakkain. On myös oleellista saada mahdollisimman pian kattava 5G-palvelu kaikille Euroopan moottoriteille ja päätieverkoille, jotta voidaan mahdollistaa tehokkaat yhteydet teiden ja ajoneuvojen välillä sekä ajoneuvojen kesken⁽¹³⁾. Myös tässä yhteydessä ETSK suosittelee riittävää ja pitkän aikavälin rahoitustukea seuraavassa monivuotisessa rahoituskehityksessä (2021–2027).

5.2 Komitea yhtyy Euroopan liikenneturvallisuusneuvoston kantaan⁽¹⁴⁾, jonka mukaan tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnan soveltamisala olisi laajennettava kattamaan kaikki päätiet maaseudulla ja kaupungeissa. Tämä laajempi lähestymistapa on tarpeen, jotta vuoteen 2030 mennessä voidaan tehokkaasti vähentää kuolemaan johtavien ja vakavien onnettomuuksien määrää. Ajatus perustuu siihen, että komission ehdotus vaikuttaa puoleen EU:n teillä tapahtuvista onnettomuuksista ja että valtaosa vakavista loukkaantumisista sattuu kaupunkiväylillä.

5.3 EU käynnisti vuonna 2015 uuden hankkeen TEN-T-strategian laajentamiseksi Länsi-Balkanille⁽¹⁵⁾. Länsi-Balkanin investointikehyksen ja Verkkujen Eurooppa -välineen tukemalla aloitteella odotetaan olevan merkittävä vaikutus EU:n laajentumisprosessin kannalta. ETSK suosittaa, että liikenneturvallisuutta koskevan strategisen toimintasuunnitelman täytäntöönpano sisällytetään tämän kunnianhimoisen infrastruktuurihankkeen yhteyteen. Toimenpide vastaa komission ehdotusta laajentaa tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnan soveltamisalaa kaupunkialueiden ulkopuolella toteutettaviin tieinfrastruktuurihankkeisiin, joihin käytetään EU:n varoja. Sen tulisi etenkin mahdollistaa kuuden Länsi-Balkanin maan liittymisen EU:hun ilman turvallisuuteen tai infrastruktuuriin liittyviä puutteita.

Bryssel 17. lokakuuta 2018.

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Luca JAHIER*

⁽¹⁰⁾ TEN/673, Verkkoon liitetty ja automatisoitu liikkuvuus, Ulrich Samm, 2018.

⁽¹¹⁾ TEN/666, Kestävä liikkuvuus Euroopassa, Giulia Barbucci, 2018.

⁽¹²⁾ INT/863, Ajoneuvojen turvallisuus ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojele, Raymond Hencks, 2018.

⁽¹³⁾ TEN/673, Verkkoon liitetty ja automatisoitu liikkuvuus, Ulrich Samm, 2018.

⁽¹⁴⁾ COM(2018) 274 final, s. 7.

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