



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 2.6.2003
KOM(2003) 311 lopullinen

-

KOMISSION TIEDONANTO

Tieliikenneturvallisuuden eurooppalainen toimintaohjelma

**Tieliikenteen kuolonuhrien määrän puolittaminen EU:ssa vuoteen 2010 mennessä:
yhteinen vastuu**

KOMISSIION TIEDONANTO

Tieliikenneturvallisuuden eurooppalainen toimintaohjelma

Tieliikenteen kuolonuhrien määrän puolittaminen EU:ssa vuoteen 2010 mennessä: yhteinen vastuu

SISÄLLYSLUETTELO

YHTEENVETO	4
1. Tulevat haasteet.....	6
2. Tavoitteena uhrien määrän vähentäminen	9
2.1. Aktivoiva tavoite.....	9
2.2. Tavoitteen edistymisen seuranta	9
2.2.1. Tulosindikaattorien laatiminen	9
2.2.2. Väliarvioinnin tekeminen.....	10
3. Kaikkien hallintotasojen sitoutuminen parantamaan tieliikenneturvallisuutta	10
3.1. Euroopan unionin tehtävät	10
3.2. Kaikkien liikennejärjestelmän toimijoiden yhteinen hanke.....	11
3.3. Toimijoiden saaminen liikkeelle tieliikenneturvallisuutta koskevan eurooppalaisen peruskirjan avulla	12
4. Euroopan unionin toimintakeinot.....	12
5. Tärkeimmät toimintakentät	15
5.1. Tielläliikkujien kannustaminen parempaan liikennekäyttäytymiseen	15
5.1.1. Tieliikenteen tärkeimpien turvallisuussääntöjen noudattaminen	15
5.1.2. Ajokortti ja ajo-opetus	18
5.1.3. Kypärän käyttö	20
5.2. Tekniikan kehittymisen hyödyntäminen ajoneuvojen turvallisuuden parantamisessa.....	21
5.2.1. Ajoneuvojen suunnittelussa saavutettu edistys	21
5.2.2. Kuluttajavalistus: eurooppalainen uusien autojen arviointiohjelma (EuroNCAP)	22
5.2.3. Suojaaminen onnettomuudessa (passiivinen turvallisuus).....	23
5.2.4. Onnettomuuksien ehkäisy (aktiivinen turvallisuus).....	24
5.2.5. Säännölliset katsastukset.....	28

5.3.	Tieinfrastruktuurin parantaminen.....	29
5.3.1.	Taustaa	29
5.3.2.	Teknisten oppaiden laatiminen infrastruktuurien turvallisuudesta	30
5.3.3.	Euroopan laajuinen tieverkko	31
5.3.4.	Tunnelien turvallisuus.....	31
5.3.5.	Älykkään tien uusi käsite ja Galileo	32
5.4.	Tavaroiden ja matkustajien ammattimaisen kuljetuksen turvallisuus.....	33
5.5.	Tieliikenneonnettomuuksien uhrien auttaminen	36
5.6.	Onnettomuuksia koskevien tietojen keruu, analysointi ja levitys.....	37
5.6.1.	Taustaa	37
5.6.2.	Onnettomuuksien syyt.....	37
5.6.3.	Onnettomuuksien olosuhteet.....	37
5.6.4.	Onnettomuuksien seuraukset	38
5.6.5.	Euroopan tieliikenneturvallisuuden seurantakeskus	40
LIITE 1 – Tieliikenneonnettomuudet - kuolonuhrien määrän kehitys miljoonaa asukasta kohti vuosina 1991-2001 – Tilanne kussakin jäsenvaltiossa (+ koko EU:n keskiarvo).....		41
LIITE 2 – Tieliikenneturvallisuutta koskeva eurooppalainen peruskirja.....		45

YHTEENVETO

- Tieliikenneturvallisuus on kysymys, joka koskettaa suoraan koko Euroopan unionia ja sen asukkaita: 375 miljoonaa tielläliikkujaa, joista 200 miljoonaa on ajokortin haltijoita, kuljettaa 15 jäsenvaltion unionissa 200 miljoonaa ajoneuvoa yhteensä 4 miljoonalla kilometrillä maanteita.

Liikenteen jatkuvasta kasvusta maksetaan kova hinta, sillä vuosittain tapahtuu noin 1 300 000 henkilövahinkoihin johtavaa tieliikenneonnettomuutta, joissa kuolee yli 40 000 ja loukkaantuu yli 1 700 000 ihmistä. Tämän joukkotuhon suoriksi tai välillisiksi kustannuksiksi on arvioitu 160 miljardia euroa eli 2 prosenttia unionin BKT:stä.
- Vaikka turvallisuus yleisesti ottaen paranee hitaasti mutta varmasti (tieliikennekuolemien määrä on 30 vuodessa laskenut puoleen, vaikka tieliikenteen määrä on kolminkertaistunut kaikissa EU:n nykyisissä jäsenvaltioissa), tilanne ei vielä ole yhteiskunnallisesti hyväksyttävä, ja sitä on vaikea perustella kansalaisille.
- Siksi komissio ehdotti eurooppalaisesta liikennepolitiikasta antamassaan valkoisessa kirjassa¹, että Euroopan unioni ottaisi tavoitteekseen **vähentää kuolonuhrien määrän puoleen vuoteen 2010 mennessä**. Vaikka unioni on jo pitkään pyrkinyt edistämään tieliikenneturvallisuutta muun muassa antamalla yli 50 teknistä standardointia koskevaa direktiiviä ja vaikka Maastrichtin sopimuksessa lyötiin lukkoon oikeudelliset keinot, jotka yhteisöllä on käytettävissään lainsäädäntökehyksen laatimiseksi ja toimenpiteiden toteuttamiseksi liikenneturvallisuuden alalla², jäsenvaltiot ovat vastahakoisia hyväksymään yhteisön tason toimia esimerkiksi veren sallitun alkoholipitoisuuden yhdenmukaistamiseksi, josta on keskusteltu jo 12 vuotta.
- Komissio aikoo ehdottaa vakavimpien liikenne rikkomusten sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen **valvontaa** koskevien sääntöjen yhdenmukaistamista.
- Maanteiden infrastruktuuria koskevan ehdotuksen yhteydessä komissio aikoo puuttua **erityisen vaarallisten paikkojen** ongelmaan. Erikseen aiotaan ehdottaa **yhteisön ajokortista** annetun direktiivin uudelleenlaatimista.
- Tässä tiedonannossa kuvaillaan myös joitakin suoria toimia sekä liitännäistoimenpiteitä, joita komissio aikoo toteuttaa tukeakseen Euroopan unionin toteuttamia hankkeita ja etenkin **uuden turvatekniikan** kehittämistä tutkimuksen puiteohjelmissa, minkä myötä on tarkoitus tuoda lisäarvoa jäsenvaltioiden ponnisteluille.

Tämän toimintaohjelman tavoitteena on:

- kannustaa **tielläliikkujia** parempaan käyttäytymiseen (erityisesti alan säännösten parempaan noudattamiseen) antamalla yksityis- ja ammattiautoilijoille perus- ja

¹ Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika (KOM(2001) 370 lopullinen, 12.9.2001).

² EY:n perustamissopimuksen 71 artikla.

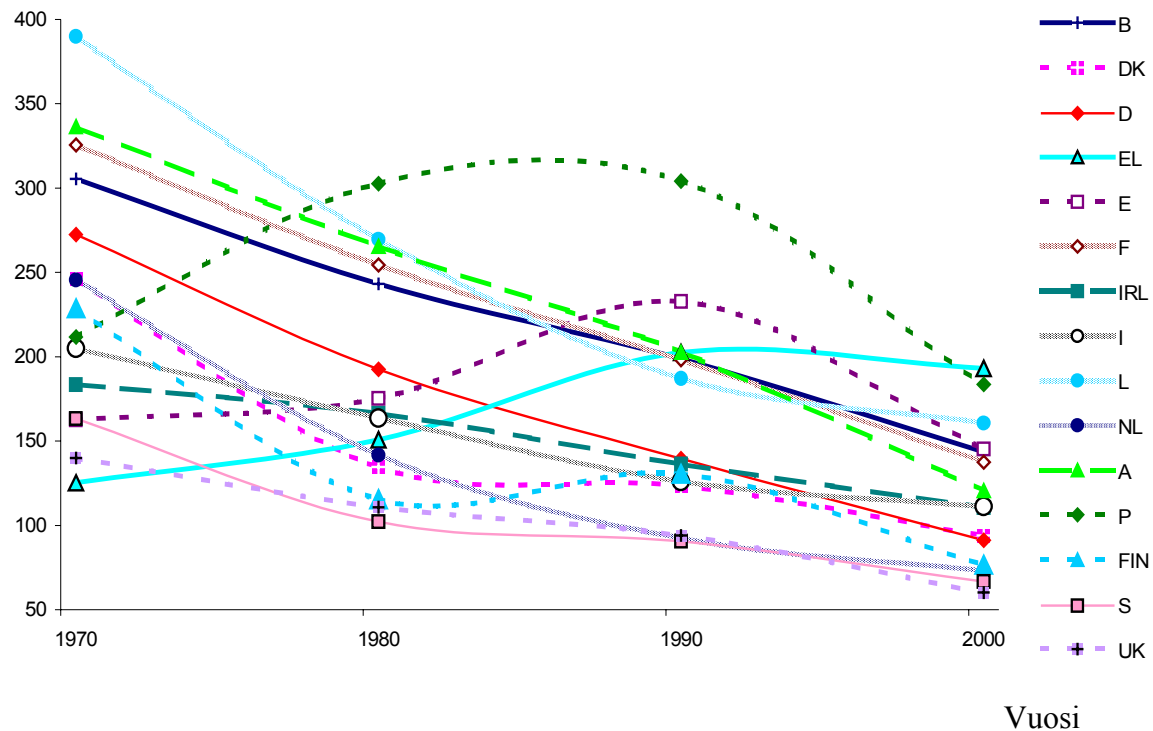
täydennyskoulutusta sekä jatkamalla ponnisteluja vaarallisten ajotapojen vähentämiseksi,

- parantaa **ajoneuvojen** turvallisuutta muun muassa teknisen yhdenmukaistamisen kautta sekä tukemalla tekniikan kehittämistä. Digitaalitekнологiaan liittyviä näkökohtia (*eSafety*) käsitellään tulevassa komission tiedonannossa, joka koskee älykkäisiin ajoneuvoihin tarkoitettuja tieto- ja viestintätekniikoita,
- parantaa **maanteiden infrastruktuuria** muun muassa määrittelemällä ja levittämällä paikallisesti parhaita toimintatapoja ja poistamalla liikenteen vaarapaikkoja.
- Toimintaohjelma sisältää konkreettisia toimenpiteitä menetelmien kehittämiseksi, joiden avulla voidaan määritellä hyvät toimintatavat ja levittää niitä **teknisissä oppaissa**, parantaa **onnettomuus- ja vammatilastojen keruuta ja analysointia** sekä harjoittaa tutkimus- ja kehitystyötä tulevaisuuden ratkaisujen löytämiseksi.
- Komissio toivoo kaikkien asianomaisten toimijoiden liittyvän toimintaohjelmaan ja olevan valmiita yhteistyöhön. Komissio ehdottaakin, että asianomaiset viranomaiset, päättäjät, talous- tai sosiaalialan organisaatiot ja eri edustuselimet sitoutuvat tavoitteisiin liittymällä **tieliikenneturvallisuutta koskevaan eurooppalaiseen peruskirjaan**. Peruskirjan yleisten periaatteiden noudattamisen lisäksi jokainen allekirjoittaja sitoutuu toteuttamaan erityistoimia tieliikenneturvallisuuden alalla. Näin tehdyt sitoumukset julkistetaan ja niiden noudattamista seurataan tarkasti.

1. TULEVAT HAASTEET

Euroopan unionissa tapahtuvissa tieliikenneonnettomuuksissa kuolee vuosittain yli 40 000 ja loukkaantuu yli 1 700 000 miljoonaa ihmistä. Tieliikenneonnettomuudet ovat alle 45-vuotiaiden yleisin kuolinsyy, ja ne vähentävät elinajanodotetta jopa enemmän kuin sydän- ja syöpäsairaudet. Niistä yhteiskunnalle aiheutuvat kokonaiskustannukset ovat yli 160 miljardia euroa vuodessa eli noin 2 prosenttia unionin BKT:stä – hinta on kohtuuton, kun monia edullisia ja kansalaisten mielestä hyväksyttäviä ratkaisuja on edelleen käyttämättä.

Kuolonuhrien määrä

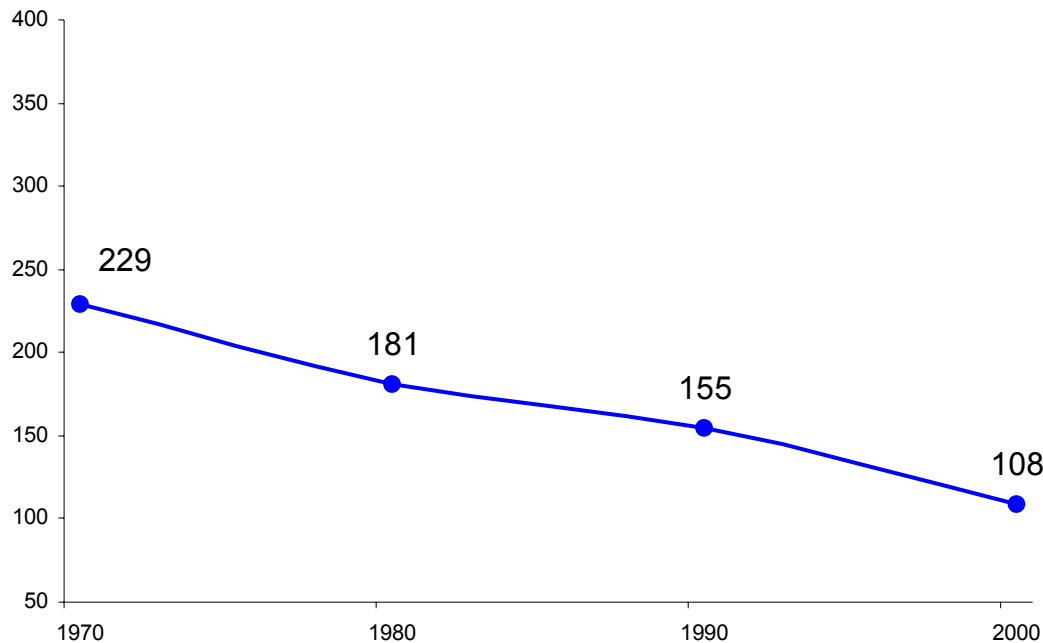


Kuva 1a: Tieliikenneonnettomuudet: kuolonuhrien määrä eri jäsenvaltioissa miljoonaa asukasta kohti, kehitys vuosina 1970-2000

(Tarkemmat tiedot viime vuosikymmeneltä löytyvät liitteestä 1.)

Lähde: CARE ja jäsenvaltioiden omat julkaisut

kuolonuhrien määrä



Kuva 1b: Tieliikenneonnettomuudet: kuolonuhrien määrä koko EU:ssa miljoonaa asukasta kohti, kehitys vuosina 1970-2000

Siksi lienee ymmärrettävää, että tieliikenneturvallisuuden parantaminen on yksi Euroopan kansalaisten suurimmista odotuksista. Vastatakseen siihen komissio lupasi 12. syyskuuta 2001 julkaisemassaan valkoisessa kirjassa³ laatia toimintaohjelman, jossa yksilöidään vuoteen 2010 mennessä toteutettavat toimenpiteet.

Jotta nämä toimenpiteet tehoaisivat, niiden on oltava johdonmukaisia ja ne on sovitettava yhteen muilla vastuutasoilla toteutettavien hankkeiden kanssa. Tuloksekkaimpien toimenpiteiden määrittämiseksi komissio järjesti eri sidosryhmissä lausuntokierroksen. Se osoitti, että unionissa on laaja tilaus eurooppalaisen toimintaohjelman laatimiselle. Myös neuvosto ja parlamentti vahvistivat vuosina 2000 ja 2001 antamissaan päätöslauselmissa⁴, että unionin tasolla tarvitaan kunnianhimoisia toimenpiteitä tieliikenneonnettomuuksien vähentämiseksi.

Jäsenvaltioissa tähän mennessä annetut ja täytäntöönpannut säännökset ovat olleet liian lieviä ja jääneet kauaksi suurisuuntaisista aiejulistuksista. Jäsenvaltiot ovat liian usein vedonneet toissijaisuusperiaatteeseen estääkseen konkreettiset Euroopan tason toimenpiteet. Komissio aikookin tästedes tulkita toissijaisuusperiaatetta tiukasti, jotta kukin osapuoli voisi eri tasoilla täyttää tehtävänsä täysimittaisesti selkeän toimintakehyksen puitteissa.

Kaikki jäsenvaltiot kärsivät samoista tieliikenneturvallisuuden ongelmista. Onnettomuuksien tärkeimmät syyt ovat hyvin selvillä:

³ Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika (KOM(2001) 370 lopullinen, 12.9.2001).

⁴ Neuvoston päätöslauselma tieliikenneturvallisuuden parantamisesta, 26. kesäkuuta 2000 (EYVL C 218, 31.7.2000, s. 1). Euroopan parlamentin päätöslauselma tieliikenneturvallisuudesta, 18. tammikuuta 2001 (Hedkvist-Petersenin mietintö, EYVL C 262, 18.9.2001, s. 236).

- Liian suuri ja väärä ajonopeus, joka on syynä noin kolmasosaan vakavista ja kuolemaan johtavista onnettomuuksista. Ajonopeus on myös vammojen vakavuuden kannalta ratkaiseva tekijä.
- Alkoholin ja huumeiden käyttö tai väsymys. Kuljettajat, joiden veren alkoholipitoisuus ylittää sallitun raja-arvon, aiheuttavat vuosittain noin 10 000 ihmisen kuoleman. Huumeiden vaikutuksen alaisena ja väsyneenä ajaminen on samaten jatkuvasti paheneva ongelma.
- Tiellä liikkuminen ilman turvavyötä tai kypärää on tärkeä onnettomuuksien vakavuuteen vaikuttava tekijä. Jos turvavyön käyttö yleistyisi parhaalle kansainvälisesti todetulle tasolle, säästettäisiin vuosittain lähes 7 000 ihmisen henki.
- Ajoneuvojen riittämätön kolarisuoja. Onnettomuuksista tehty analyysi osoittaa, että puolet kuolemaan tai invalideettiin johtavista vammoista voitaisiin välttää, jos kaikki autot olisi suunniteltu niin, että ne onnettomuustilanteessa tarjoaisivat samanlaisen suojan kuin luokkansa parhaat ajoneuvot.
- Paikat, joissa onnettomuuksia sattuu usein (vaarapaikat). Maanteiden ja infrastruktuurien suunnittelulla on keskeinen merkitys törmäyksissä sattuvien vammojen vähentämisessä, ja se voi vaikuttaa myönteisesti liikennekäyttäytymiseen.
- Ammattikuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevat rikkomukset.
- Muiden tielläliikkujien huono näkyvyys tai kuljettajan riittämätön näkökenttä. Näkyvyyden puuttuminen taaksepäin kuolleeseen kulmaan aiheuttaa jo yksinään 500 kuolonuhria vuodessa.

Näin ollen komission ehdottama tieliikenteen turvallisuuden parantamistavoite⁵ voitaisiin suurelta osin saavuttaa, jos tällä hetkellä jo voimassa olevia sääntöjä noudatettaisiin.

Tietyt väestöryhmät ovat erityisen riskialttiita tieturvallisuuden heikentymisen kannalta: 15-24-vuotiaat nuoret⁶, suojattomimmat tielläliikkijat⁷ ja vanhuks⁸, etenkin jalankulkijat.

Lisäksi on syytä mainita EU:n **tulevaan laajenemiseen** liittyvät haasteet. Useimmissa uusissa jäsenvaltioissa tieturvallisuus on kehittynyt epätyypillisellä tavalla, mikä johtuu erityisesti viime vuosikymmenen alun poliittisista, yhteiskunnallisista ja taloudellisista muutoksista. Tällä hetkellä tieliikenneturvallisuuden tilanne on uusissa jäsenvaltioissa yleisesti ottaen Euroopan unionia heikompi. Väkilukuun suhteutettuna kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä ei ole unionia suurempi, mutta nämä luvut ovat harhaanjohtavia, sillä niissä ei ole otettu huomioon ajoneuvojen eikä liikenteen määrää, joka on merkittävästi unionia pienempi. Tämä tarkoittaa, että uusissa jäsenvaltioissa on enemmän riskeille altistavia tekijöitä kuin unionissa. Tilannetta on seurattava tarkasti. Tulevina vuosina odotettavissa oleva ajoneuvokannan ja

⁵ Ks. kohta 2.1 jäljempänä.

⁶ Noin 10 000 kuolonuhria vuodessa – tieliikenneonnettomuudet ovat tämän ikäryhmän yleisin kuolinsyy.

⁷ Euroopan unionissa yli kolmannes tieliikenteen kuolonuhreista on jalankulkijoita, pyöräilijöitä, mopoilijoita ja moottoripyöräilijöitä: vuonna 2000 tieliikenteessä sai surmansa 7 061 jalankulkijaa, 3 673 moottoripyöräilijää, 2 477 mopoilijaa ja 1 818 pyöräilijää (lähde: CARE ja jäsenvaltioiden omat julkaisut). Onnettomuuksissa menehtyvien moottoripyöräilijöiden määrä on kasvamassa useissa jäsenvaltioissa.

⁸ Vanhuksilla vakavan tai kuolettavan vamman vaara on erityisen suuri, ja väestön vanhenemiseen ensi vuosikymmenellä on syytä varautua.

liikenteen kasvu näissä maissa vaatii tehokkaita toimenpiteitä, jotta se ei automaattisesti johtaisi tieliikenneonnettomuuksien uhrien määrän kasvuun.

2. TAVOITTEENA UHRIEN MÄÄRÄN VÄHENTÄMINEN

2.1 Aktivoiva tavoite

Komissio totesi eurooppalaista liikennepolitiikkaa koskevassa valkoisessa kirjassa, että Euroopan unionin olisi otettava kunnianhimoiseksi tavoitteekseen **vähentää tieliikenteessä kuolleiden määrää puolella vuoteen 2010 mennessä**. Komissio on tietoinen siitä, että tämän tavoitteen saavuttamiseksi unionin on pantava entistä suurempi paino mahdollisimman tehokkaiden toimenpiteiden toteuttamiselle sekä yhteisön tasolla että kansallisella ja paikallisella tasolla.

Tähän mennessä vain Euroopan parlamentti kannattanut tätä tavoitetta, neuvosto ei ole sitoutunut siihen.

Tavoitteesta ei ole tarkoitus tehdä mitään lakisääteistä vaatimusta, vaan se merkitsee yhteistä vakavaa sitoutumista liikennekuolemien määrän vähentämiseen. Koska vastuu tieliikenneturvallisuudesta on jakautunut eri hallintotasolle, sen parantamista ei voida laskea yksin Euroopan unionin tasolla toteutettavien toimenpiteiden varaan. Pää tavoitteena on käynnistää yhteisiä hankkeita ja vauhdittaa niitä kaikilla toimintatasoilla.

Parhaisiin tuloksiin tieliikenneturvallisuuksien parantamisessa ovat päässeet Ruotsin, Britannian ja Alankomaiden kaltaiset jäsenvaltiot, jotka ovat jo aikaa sitten asettaneet itselleen määrälliset tavoitteet uhrien määrän vähentämiseksi ja hyödyntäneet täysimittaisesti uuden tietämyksen, saatujen kokemusten ja tekniikan kehityksen tarjoamia mahdollisuuksia tieliikenneturvallisuuksien parantamiseksi. Selkeästi kohdennetuista tieliikenneturvallisuusohjelmista on toimien tehokkuuden, julkisten varojen järkevän käytön sekä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrän vähentämisen kannalta tunnetusti enemmän hyötyä kuin kohdentamattomista ohjelmista.

2.2. Tavoitteen edistymisen seuranta

2.2.1. Tulosindikaattorien laatiminen

Tavoitteiden edistymistä on seurattava säännöllisesti, ja niitä on tarkistettava uusien jäsenvaltioiden liityttyä unioniin.

Tulosindikaattorien käyttö auttaa kohdentamaan toimet järjestelmällisesti keskeisille aloille sekä valvomaan niiden toteuttamista. Toimet voidaan suunnata eri tielläliikkujien ryhmiin, kuten lapsiin, aloitteleviin autoilijoihin tai ammattikuljettajiin, niillä voidaan edistää tärkeiden turvallisuussääntöjen noudattamista, kuten turvavyön käyttöä, tai ne voidaan toteuttaa rajatulla alueella, kuten kaupungeissa, maaseudulla tai Euroopan laajuisessa liikenneverkossa. Muutamissa jäsenvaltioissa on jo käytössä ajonopeutta, rattijuopumusta, turvajärjestelmien ja turvalaitteiden käyttöä sekä tienvarsitarkastusten määrää koskevia tulosindikaattoreita, ja aluksi voitaisiin käyttää niitä. Sen jälkeen olisi vahvistettava vielä tieverkon, ajoneuvokannan ja hätäpalvelujen laadunhallinnan indikaattorit, jotta voitaisiin valvoa näillä aloilla tapahtunutta edistystä.

2.2.2. Väliarvioinnin tekeminen

Yhteisön toimielimiä ja kansalaisia varten julkaistaan säännöllisin väliajoin tilastoihin ja tulosindikaattoreihin perustuva selvitys. Sen avulla voidaan seurata tämän toimintaohjelman edistymistä sekä analysoida kehityssuuntauksia tieliikenneturvallisuuden eri tasoilla.

Komissio aikoo vuonna 2005 laatia seurantaryhmänsä päätelmiin perustuvan väliarvioinnin. Tässä yhteydessä se arvioi Euroopan unionin laajentumisen vaikutuksia tieliikenneturvallisuuteen. Komissio varaa itselleen oikeuden ryhtyä lainsäädäntötoimiin väliarvioinnin perusteella.

- Vähennetään tieliikenteessä kuolleiden määrää 50 prosenttia vuoteen 2010 mennessä.
- Arvioidaan tavoitteen edistymistä yhteisön ja jäsenvaltioiden tasolla sopivien tulosindikaattoreiden avulla.
- Laaditaan vuonna 2005 väliarviointi, jossa tarkastellaan tavoitteen edistymistä, toteutettuja toimia sekä unionin laajentumisen vaatimia mukautuksia sekä ehdotetaan tarvittaessa uusia toimenpiteitä.

3. KAIKKIEN HALLINTOTASOJEN SITOUTUMINEN PARANTAMAAN TIELIIKENNETURVALLISUUTTA

3.1. Euroopan unionin tehtävät

Liikenteen yhtenäismarkkinoilla ja maantiekuljetuksen kasvavalla alalla tarvitaan järjestelmällistä lähestymistapaa tieliikenneonnettomuuksista aiheutuvien korkeiden kustannusten ja jäsenvaltioiden välisen epätasapainon vähentämiseksi. Tämä lähestymistapa vaatii yhteisiin tavoitteisiin suuntautuvaa ja koordinoitua toimintaa paikallisella, alueellisella, kansallisella ja yhteisön tasolla. Yhtenäinen toiminta on perusteltua, kun on ratkaistava tieliikenneturvallisuuteen liittyviä yhteisiä ongelmia, parannettava kansalaisten tietoisuutta ja pantava täytäntöön mahdollisimman tehokkaita toimenpiteitä eri hallintotasoilla.

Useimpiin onnettomuuksiin on syynä inhimillinen erehdys, liikennesääntöjen rikkominen, arviointivirhe tai riittämätön ajoneuvon hallinta. Koska inhimillisen erehdyksen mahdollisuus on yleinen ja väistämätön ilmiö, infrastruktuureja, ajoneuvoja ja ajotapoja olisi vähitellen saatava kokonaisvaltaisesti mukautettua niin, että tielläliikkujia voitaisiin suojata paremmin heidän omilta virheiltään. Tätä lähestymistapaa noudatetaan jo muissa liikennemuodoissa sekä työturvallisuuden alalla. Liikennesääntöjen rikkomista on torjuttava sekä tiukentamalla tarkastuksia ja soveltamalla tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia seuraamuksia koko Euroopan unionissa että kehittämällä tekniikoita, jotka tekevät tärkeimpien liikennesääntöjen rikkomisen vaikeaksi tai jopa mahdottomaksi.

Liikennepolitiikkaa koskevassa valkoisessa kirjassa korostetaan kahta keskeistä näkökohtaa, jotka liittyvät yhteisön tehtävään tieliikenneturvallisuuden edistämiseksi:

- yhteisö osallistuu tähän toimintaan pitkällä aikavälillä sisämarkkinoiden toteuttamisen yhteydessä välttämällä epäterveen kilpailun syntymistä,
- Maastrichtin sopimus tarjoaa oikeusperustan toimintakehyksen laatimiselle ja toimenpiteiden toteuttamiselle liikenneturvallisuuden alalla.

Henkilö- ja tavaraliikenteen turvallisuuden parantaminen on yksi Euroopan unionin keskeisistä tehtävistä. Toissijaisuusperiaatteen mukaisesti toteutetulla tieliikenneturvallisuutta koskevalla eurooppalaisella ohjelmalla voidaan tarjota kaikille toimijoille selkeä toimintakehys ja suunnata Euroopan unionin toimet aloihin, joilla niistä koituu eniten lisäarvoa.

Tieliikenneturvallisuutta koskevan yhteisön politiikan keskeisenä päämääränä on oltava tietoisuuden parantaminen ja ymmärryksen lisääminen kansalaisten, poliittisten päättäjien ja tiedotusvälineiden keskuudessa siitä, millä edellytyksillä tielläliikkumisesta ja liikennejärjestelmän käytöstä tulee turvallisempaa.

3.2. Kaikkien liikennejärjestelmän toimijoiden yhteinen hanke

Tieliikenteen turvallisuusriskien vähentämiseksi kaikki liikennejärjestelmästä vastaavat toimijat, myös tielläliikkujat, on saatava muuttamaan asennettaan tieinfrastruktuurin käyttöön ja niihin edellytyksiin, joita noudattamalla tiellä liikkuminen on turvallista.

Turvavyön käytön edistävät toimet ovat hyvä esimerkki siitä, miten eri toimet ja toimijat ovat keskenään riippuvaisia ja miten tehokkaan suojan takaamiseksi tarvitaan kaikkien hallintotasojen – paikallisen, alueellisen, kansallisen ja yhteisön hallinnon – välistä vuorovaikutusta, yksityistä sektoria unohtamatta (ks. taulukko 1 alla).

Euroopan unioni	<ul style="list-style-type: none"> - Varusteiden asennus- ja käyttöpakkoa koskevat säännöt. - Säännöt, joilla tiukennetaan autoilijoiden tarkastuksia ja seuraamuksia. - Turvavöiden ja turvajärjestelmien suoritusarvostandardit. - Yhteisön ohjelman käynnistäminen markkinoilla olevien turvajärjestelmien arvioimiseksi. - Turvavyön käyttöä edistävien kampanjoiden toimintakehys ja tukeminen. - Sen seuraaminen, miten jäsenvaltiot siirtävät yhteisön lainsäädännön kansalliseen oikeusjärjestelmäänsä.
Kansallinen taso	<ul style="list-style-type: none"> - Yhteisön säännösten täytäntöönpano. - Poikkeuksien määrittely. - Tavoitteiden asettaminen sääntöjen noudattamiselle kansallisella tasolla. - Sääntöjen noudattamisen varmistaminen varaamalla tarvittavat resurssit poliisitarkastuksiin. - Kohdennettu kansallinen tiedotus. - Turvavyön käytön seuranta. - Turvavyön käyttöä edistävien kampanjoiden tukeminen julkisella ja yksityisellä sektorilla. - Lasten turvajärjestelmien lainauspalvelun tukeminen.
Alue- ja paikallis-taso	<ul style="list-style-type: none"> - Poliisitarkastukset ja mainoskampanjat. - Turvavyön käytöstä valistaminen kouluissa. - Lasten turvajärjestelmien lainauspalvelun tukeminen paikallisen terveydenhuoltojärjestelmän piirissä. - Kyselytutkimukset turvavyön käytöstä. - Paikalliset tukiryhmät turvavyön ansiosta onnettomuudesta hengissä selvinneille.
Yksityinen sektori	<ul style="list-style-type: none"> - Innovaatiot ja aloitteet. - Tehokkaampien turvajärjestelmien kehittäminen ja tuominen markkinoille arviointikampanjoiden tuloksena. - Ei-pakollisten turvalaitteiden asentaminen. - Vakuutusmaksujen alennukset kuljettajille, joiden ajoneuvo on varustettu turvalaitteilla. - Yksityisyrittäjien henkilöstölleen järjestämät tiedotuskampanjat.

Taulukko 1: Turvavyön käytön edistämiseksi vaadittavat toimet

Kaikkien tieliikenneturvallisuuteen vaikuttavien toimijoiden motivoiminen mukaan kunnianhimoiseen toimintasuunnitelmaan kestää aikansa, ja siinä on edettävä vaiheittain. Yhtenäistä toimintaa on jatkettava vielä kauan vuoden 2010 jälkeen. Toiminnan on koostuttava hyviksi havaituista toimenpiteistä ja kyettävä antamaan uutta pontta kaikille toimijoille.

3.3. Toimijoiden saaminen liikkeelle tieliikenneturvallisuutta koskevan eurooppalaisen peruskirjan avulla

Jotta toissijaisuusperiaatteen soveltamisen ohella saataisiin elvytettyä ja yhtenäistettyä poliittista toimintaa ja käynnistettyä mahdollisimman paljon hankkeita, olisi toivottavaa, että kaikki asianomaiset osapuolet (kuljetusyrietykset, ajoneuvovalmistajat ja varaosamyyjät, vakuutusyhtiöt, infrastruktuurien ylläpitäjät, paikallis- ja alueviranomaiset) sitoutuisivat virallisesti tekemään yhteistyötä ja pyrkimään sekä yhdessä että erikseen mahdollisimman tehokkaaseen toimintaan allekirjoittamalla tieturvallisuutta koskevan eurooppalaisen peruskirjan⁹.

Peruskirjassa on yhteinen osa, johon kunkin allekirjoittajan on liitettävä vielä omat erityissitoumuksensa. Toimijoiden nimet ja niiden antamat sitoumukset julkaistaan¹⁰. Peruskirja on voimassa kolme vuotta, ja se voidaan uudistaa.

Sitoumuksia on noudatettava tunnollisesti ja pitkäjänteisesti. Allekirjoittajien on laadittava säännöllisesti selvitys siitä, miten ne ovat suoriutuneet tehtävistä. Niiden on myös suostuttava siihen, että niiden toimia valvotaan peruskirjan koko voimassaolon ajan.

- Kehotetaan kaikkia asianomaisia toimijoita allekirjoittamaan tieliikenneturvallisuutta koskeva eurooppalainen peruskirja.
- Seurataan, miten peruskirjan allekirjoittaneet toimijat noudattavat antamia sitoumuksia.

4. EUROOPAN UNIONIN TOIMINTAKEINOT

Euroopan unionilla on monia eri kanavia toimia tieliikenneturvallisuuden hyväksi.

- EY:n perustamissopimuksen 71 artiklassa myönnetään Euroopan unionille oikeus **antaa lainsäädäntöä** liikenneturvallisuuden parantamiseksi toissijaisuusperiaatteen rajoissa. Se voi käyttää toimivaltaa monilla aloilla, joista voidaan mainita turvavyön käyttö autoissa, moottoriajoneuvojen säännölliset tekniset tarkastukset, tienvarsitarkastukset, ajopiirturikortit, nopeudenrajoittimet, ajoneuvojen painot ja mitat, vaarallisten aineiden kuljetus sekä ajokortti ja tietyt ajo-opetukseen liittyvät näkökohdat. Euroopan unionilla on valtuuksia muillakin aloilla, kuten ajoneuvostandardien teknisessä yhdenmukaistamisessa, jossa se pyrkii suojelun korkeaan tasoon (EY:n perustamissopimuksen 95 artikla). Se voi vahvistaa Euroopan laajuisessa tieverkossa noudatettavia turvallisuusvaatimuksia¹¹. Lainsäädäntöä on mukautettava, jotta voitaisiin sekä saavuttaa yhteisön tavoite tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi että ottaa huomioon eri aloilla tapahtunut

⁹ Tieliikenneturvallisuutta koskevan eurooppalaisen peruskirjan teksti on liitteessä 2.

¹⁰ Erityisesti Europa-palvelimen kautta.

¹¹ Yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23. heinäkuuta 1996 tehty Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 1692/96/EY (EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1).

tekniikan kehitys¹². Euroopan unioni voi toteuttaa toimenpiteitä tällä alalla myös 151 ja 152 artiklan perusteella (terveyden- ja kuluttajansuojelu).

Sisämarkkinoiden toteutumisen myötä moottoriajoneuvojen osien ja varusteiden turvallisuutta on voitu kehittää teknisen standardoinnin kautta yli 50 direktiivillä: säännökset koskevat ajoneuvojen varustamista laminoiduilla tuulilaseilla, turvavöiden asentamista kaikille matkustajille, standardoituja sivu- ja etusuojia ja jarrujärjestelmien standardointia.

Lisäksi Euroopan unioni on antanut lainsäädäntöä, joka koskee turvavyöpakkoa, vaarallisten aineiden kuljetusta, kuorma-autojen nopeudenrajoittimien käyttöä, yhdenmukaistettuja ajokortteja sekä kaikkien ajoneuvojen teknisiä tarkastuksia.

- Euroopan unionilla on käytössään **rahavaroja**, joilla voidaan tukea kohdennettujen ehdotuspyyntöjen perusteella valittuja aloitteita, joiden tavoitteena on tiedottaa päättäjille, alan ammattilaisille ja yleisölle tärkeimmistä turvallisuusongelmista ja niiden ratkaisusta. Unioni voi myöntää rahoitustukea esimerkiksi EuroNCAP-ohjelman kaltaisiin kuluttajille suunnattuihin tiedotusohjelmiin¹³.
- Euroopan unionin tärkeänä tehtävänä on ollut **yksilöidä ja levittää parhaita toimintatapoja** (esimerkiksi heijastavien rekisterikilpien käyttö tai moottoripyöräilijöille vähemmän vaarallisten kaiteiden käyttöönotto), ja tätä toimintaa aiotaan vielä laajentaa. Eri aloilla toteutettavien toimien yhdenmukaistamiseksi komissio laatii toimintakehyksen, jolla pyritään edistämään parhaiden toimintatapojen käyttöönottoa ajoneuvojen turvatekniikan ammattilaisten piirissä. Tavoitteena on määritellä ja koota hyviä toimintatapoja ammattilaisten laatimiin ja ammattikäyttöön tarkoitettuihin menettelyoppaisiin, joiden soveltaminen on vapaaehtoista. Samalla tehdään perusteellisia tapaustutkimuksia. Menettelyoppaita voidaan laatia esimerkiksi tieliikenneturvallisuuden suunnittelusta, infrastruktuurien turvallisuudesta tai tiedotuksesta, raskaiden kuormien lastaamisesta tai tienvarsitarkastusten menetelmistä. Sen jälkeen yhteisö aikoo tukea demonstraatiohankkeita, joissa kokeillaan käytännössä menettelyoppaisissa määriteltyjä menetelmiä.
- **Onnettomuuksiin ja ruumiinvammoihin liittyvien tietojen kerääminen ja analysointi** on välttämätöntä, jotta voitaisiin arvioida objektiivisesti tieliikenneturvallisuuden ongelmia, määritellä ensisijaiset toimintakohteet ja seurata toimenpiteiden vaikutuksia. Uusien tekniikoiden tuomat edut voidaan myöhemmin arvioida määrällisesti näiden tietojen avulla. Euroopan unioni on osallistunut aktiivisesti onnettomuuksien tutkintamenettelyjen määrittelyyn (STAIRS-hanke) ja CARE-tietokannan perustamiseen¹⁴. Tätä toimintaa on nyt laajennettava ja syvennettävä, jotta se vastaisi paremmin eri tarpeisiin (ks. kohta 5.6).
- Tulevan politiikan määrittely ja arviointi vaatii merkittäviä ja jatkuvia **tutkimus- ja kehittämistoimia**, sillä tekniikka ja yhteiskunnallinen tilanne muuttuvat jatkuvasti. Tähänastisissa tutkimuksissa kartutettua tietämystä on osattava hyödyntää hankkeissa, jotka pelastavat ihmishenkiä. Etenkin tutkimuksen kuudennessa puiteohjelmassa on tehostettava tieliikenneturvallisuuden alan tutkimustoimintaa sekä **perustutkimusta (mm. sosioekonomista tutkimusta) ja demonstraatiohankkeita**.

¹² Ks. kohta 5 jäljempänä.

¹³ Ks. kohta 5.2.2.

¹⁴ Tieliikenneonnettomuuksia koskevan yhteisön tietokannan perustamisesta 30. marraskuuta 1993 tehty neuvoston päätös 93/704/EY (EYVL L 329, 30.12.1993, s. 63).

- Komissio katsoo, että **verokannustimet** voivat olla tärkeä keino lisätä yksityishenkilöiden ja yritysten investointeja sekä edistää turvallisempien infrastruktuurien ja ajoneuvojen suunnittelua. Kannustimia olisi myönnettävä sellaisten tiettytyyppisten osien ja varusteiden valmistukseen, jotka on todettu tehokkaiksi turvallisuuden parantamisessa ja joille olisi vaikea löytää markkinoita ilman mitään kannustimia. Komissio aikoo tarkastella, pitäisikö laatia yhdenmukainen sääntelykehys – kuten on jo tehty moottoriajoneuvojen päästönormien osalta – edellytysten selkeyttämiseksi, jotta niitä voidaan alkaa soveltaa jäsenvaltioissa. Verokannustinten on joka tapauksessa oltava sisämarkkinasääntöjen mukaisia.
- Komissio aikoo kansallisella tasolla saatuja kokemuksia analysoimalla tutkia, miten **turvallisuusvaatimusten käyttöönottoa voitaisiin kannustaa julkisten hankintojen alalla**. Se aikoo ehdottaa yhdenmukaistettuja arviointiperusteita julkisia hankintoja koskevia tarjouskilpailuja varten.

Ruotsi hyväksyi vuonna 1997 tieliikenneturvallisuutta koskevan ohjelman, jonka tavoitteena on yhdistää valtion, alueiden, kaupunkien, yksityissektorin ja yksityisten kansalaisten voimat kuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentämiseksi nolnaan tieliikenteessä.

Tässä yhteydessä useat Ruotsin kaupungit ottivat turvallisuusvaatimukset huomioon julkisissa hankinnoissaan, etenkin hallinnon ajoneuvojen ostoissa ja liikennepalvelujen tarjoamisessa.

- Viimeisenä mutta ei vähäisimpänä on mainittava tarve yhteistyöhön Euroopan vakuutusalan kanssa, jotta löydettäisiin uusia keinoja parantaa tieliikenneturvallisuutta. Tarkoituksena olisi erityisesti **jakaa tasapuolisemmin ruumiinvammojen riskin aiheuttamat kustannukset** tarkistamalla vakuutusmaksuja.

Lisäksi on syytä korostaa tieliikenneturvallisuuden sosioekonomisten näkökohtien merkitystä. Puhtaasti kustannusten näkökulmasta on selvää, että eri toimenpiteiden kustannustehokkuus vaihtelee, mutta kalleimpienkin toimenpiteiden kohdalla se on kannattava. Järjestelmällinen analyysi myötävaikuttaa siihen, että voidaan selvittää useiden tieliikenneturvallisuutta edistävien toimenpiteiden tehokkuutta ja lisätä investointeja. Kaikki Euroopan unionin toteuttamat toimenpiteet perustuvat **kustannus-hyötyvaikutuksen** määrälliseen analyysiin.

- Ehdotetaan tieliikenneturvallisuutta koskevien yhdenmukaistettujen arviointiperusteiden käyttöönottoa julkisten hankintojen alalla.
- Pohditaan yhdessä Euroopan vakuutusalan kanssa, mitä lisätoimenpiteitä vakuutuksenantajat voisivat soveltaa, jotta onnettomuusriskien aiheuttamat kustannukset jakautuisivat suuremmin.

5. TÄRKEIMMÄT TOIMINTAKENTÄT

5.1. Tiellääikkäjien kannustaminen parempaan liikennekäyttäytymiseen

5.1.1. Tieliikenteen tärkeimpien turvallisuussääntöjen noudattaminen

- Muille tiellääikkäjille vaaraa aiheuttava käyttäytyminen on verrattavissa rikokseen, ja komissio aikoo käynnistää aloitteita yhteisön oikeuspolitiikan alalla ammattikuljettajien ja myös muiden autoilijoiden saamiseksi kuriin.

Rattijuopumukseen, turvavyön ja kypärän käyttöön tai ylinopeuteen liittyvien tieliikenneturvallisuuden perussääntöjen laiminlyönti on vakavien onnettomuuksien suurin syy. Näihin kolmeen tekijään keskittyvillä kohdennetuilla toimilla voitaisiin saavuttaa yli puolet yleisestä tavoitteesta eli tieliikenteen kuolonuhrien määrän vähentämisestä 50 prosentilla. Toisena merkittävänä seurauksena on se, että rauhallisempi ajo auttaa vähentämään merkittävästi polttoaineen käyttöä ja siitä johtuvia päästöjä.

Aiheesta tehdyt selvitykset ja tutkimukset¹⁵ osoittavat, että tielläliikkujien saamiseksi noudattamaan paremmin tieliikennesääntöjä tarvitaan kokonaisvaltaista lähestymistapaa, jossa **poliisin harjoittama valvonta** on yhdistetty **tielläliikkujien koulutukseen ja liikennevalistukseen**.

Lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä myös tekniset innovaatiot – liittyivätkä ne itse ajoneuvoihin tai valvontakalustoon – edistävät turvallisuussääntöjen parempaa soveltamista. EU:n tutkimuksen kuudennesta puiteohjelmasta myönnetään tukea tällaisiin teknisiin ja institutionaalisiin näkökohtia koskeviin tutkimuksiin.

Yhdistyneen kuningaskunnan Transport Research Laboratoryn tutkimus osoittaa, että keskinopeuden väheneminen 3 km/h pelastaisi vuosittain noin 5 000-6 000 ihmisen hengen ja estäisi noin 120 000-140 000 onnettomuutta Euroopassa, mistä koituisi noin 20 miljardin euron säästöt. Yhdistyneen kuningaskunnan havaintojen mukaan automaattisten valvontakameroiden käyttö vähentää keskinopeutta noin 9 km/h. Näin ollen niiden käytön leviäminen Euroopan unionissa estäisi kolmanneksen onnettomuuksista ja vähentäisi tieliikenteen kuolonuhrien määrän puoleen.

Euroopan unionin puheenjohtajamaa Belgian 8. marraskuuta 2001 Brysselissä järjestämä seminaari "Killing speeds, Saving lives".

- Tieliikenneturvallisuuden parantamisessa parhaiten onnistuneissa jäsenvaltioissa on yleensä myös tehokkaimmat **valvontajärjestelmät**. Muutamien muiden jäsenvaltioiden tilannetta voidaan pitää tältä osin lähinnä valitettavana – sitäkin suuremmalla syyllä, kun otetaan huomioon kansalaisten odotukset asian suhteen.

On tosiasia, että tarkastusten tiukkuus vaihtelee huomattavasti jäsenvaltioiden välillä. Yksityisautoilijat ja ammattikuljettajat tietävät, että joissakin jäsenvaltioissa heidän on syytä "keventää kaasujalkaa", kun taas muissa jäsenvaltioissa ylinopeutta ajavat tietävät jäävänsä lähes rankaisematta. Tämä on järkyttävä havainto, koska kenen tahansa autoilijan on helppo liikkua jäsenvaltiosta toiseen. Tilanne aiheuttaa myös kilpailun vääristymiä kuljetusalalla.

Tilanteen korjaamiseksi komissio ehdottaa, että vuonna 2003 toteutettaisiin aluksi valvontaan liittyviä toimenpiteitä, joilla parannettaisiin sekä eniten liikennekuolemia aiheuttavia rikkomuksia koskevan lainsäädännön että kaupallista liikennöintiä koskevan nykyisen sosiaalilainsäädännön noudattamista¹⁶.

¹⁵ Esimerkiksi GADGET- ja ESCAPE-hankkeet.

¹⁶ Ehdotuksella on tarkoitus muuttaa neuvoston direktiiviä 88/599/ETY, joka koskee yhdenmukaisten menettelyjen käyttöä pantaessa täytäntöön tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annettu asetus (ETY) N:o 3820/85 ja tieliikenteen valvontalaitteista annettu asetus (ETY) N:o 3821/85.

Komissio käynnisti äskettäin ennakkoselvityksiä näiden ehdotusten vaikutusten arvioimiseksi. Tavoitteena on kerätä lähtötietoja tieliikenteen säännöistä ja niiden valvonnasta ja noudattamisesta Euroopan unionissa sekä analysoida ehdotuksista koituvia kustannuksia ja hyötyjä. Joidenkin toimenpiteiden hyötyjen ja kustannusten suhde on 10:1.

Samalla komissio käynnisti tarvittavan yhteistyön jäsenvaltioiden sekä poliisiviranomaisten (esim. TISPOL, Euroopan liikennepoliisiverkosto) ja tarkastusviranomaisten (erityisesti *Euro Contrôle Route*, eurooppalainen liikennetarkastajien organisaatio) kanssa.

Yhteisön lainsäädännön jo kattamista aloista on mainittava, että tieliikennelain rikkomusten syytteenpanossa ja **seuraamuksissa**, joista EU-lainsäädännössä säädetään, on merkittäviä eroja varsinkin ajokortin peruutuksen osalta. Komissio katsookin, että jäsenvaltioiden olisi nopeutettava vuonna 1998 tehdyn ajokieltoja koskevan Wienin yleissopimuksen soveltamista¹⁷. Tämän tavoitteen edistämiseksi komissio aikoo tukea tiedotusverkoston perustamista ajokorttiasioista vastaavien toimivaltaisten kansallisten viranomaisten välillä. Yleisesti ottaen olisi hyödyllistä vertailla jäsenvaltioissa nykyisin voimassa olevia seuraamusjärjestelmiä sekä niiden soveltamistapoja ja tehokkuutta (*benchmarking*).

Euroopan unioni voi tukea **koulutus- ja valistuskampanjoita**. Tästä voidaan mainita esimerkkinä vuosina 2001 ja 2002 myönnettyt tuet Belgian BOB-kampanjan laajentamiseksi muihin jäsenvaltioihin. Kyse on Euroopan laajuisista tiedotuskampanjoista, joilla pyritään ensisijaisesti saamaan tielläliikkujat tietoisiksi tieliikenneriikkomusten seurauksista ja liikennevalvonnasta. Lisäarvon vuoksi komissio antaa etusijan yleiseurooppalaisille kampanjoille, jotka edistävät tässä toimintaohjelmassa vahvistettuja tavoitteita ja täydentävät poliisin tai muiden organisaatioiden nykyisiä kansallisia hankkeita. Toimet on suunnattu erityisesti suojattomimmille tielläliikkujille, nuorille kuljettajille ja vanhuksille.

Belgiassa on jo useiden vuosien ajan toteutettu tiedotuskampanjaa, jonka tavoitteena on saada juhlaseurueet nimeämään keskuudestaan yksi henkilö kuljettajaksi ("Bob"), joka ei käytä illan aikana alkoholia voidakseen ajaa muut turvallisesti kotiin. Kampanja synnytti paljon myönteistä kilpailuhenkeä ja sai liikkeelle suuren määrän toimijoita, tukijärjestöjä, BOB-kuljettajalle alkoholittomia juomia tarjoavia anniskelupaikkoja, julkisia erityispalveluja jne. Seitsemän muuta maata sai vuonna 2002 komissiolta tukea yhteisen kampanjan toteuttamiseen Belgian kampanjan esimerkin mukaisen tarjouseritelmän pohjalta. Tämä on osoitus jäsenvaltioiden kasvavasta kiinnostuksesta ottaa käyttöön ja tarvittaessa mukauttaa omaan tilanteeseensa sellaisia toimintamalleja, joita on jo kokeiltu menestyksekkäästi muissa jäsenvaltioissa.

- Edellä mainitun valvontaa koskevan toimenpidepaketin tueksi komissio myöntää rahoitusta myös erityiskampanjoihin, joiden tarkoituksena on valistaa tielläliikkujia kolmesta eniten kuolonuhreja aiheuttavasta tekijästä (ylinopeus, alkoholi ja ajo ilman turvavyötä).

Euroopan Punainen Risti, jäsenvaltioiden kansallisten Punaisten Ristien kattojärjestö, järjesti vuonna 2002 15-24-vuotiaille nuorille suunnatun tieliikenneturvallisuutta koskeneen

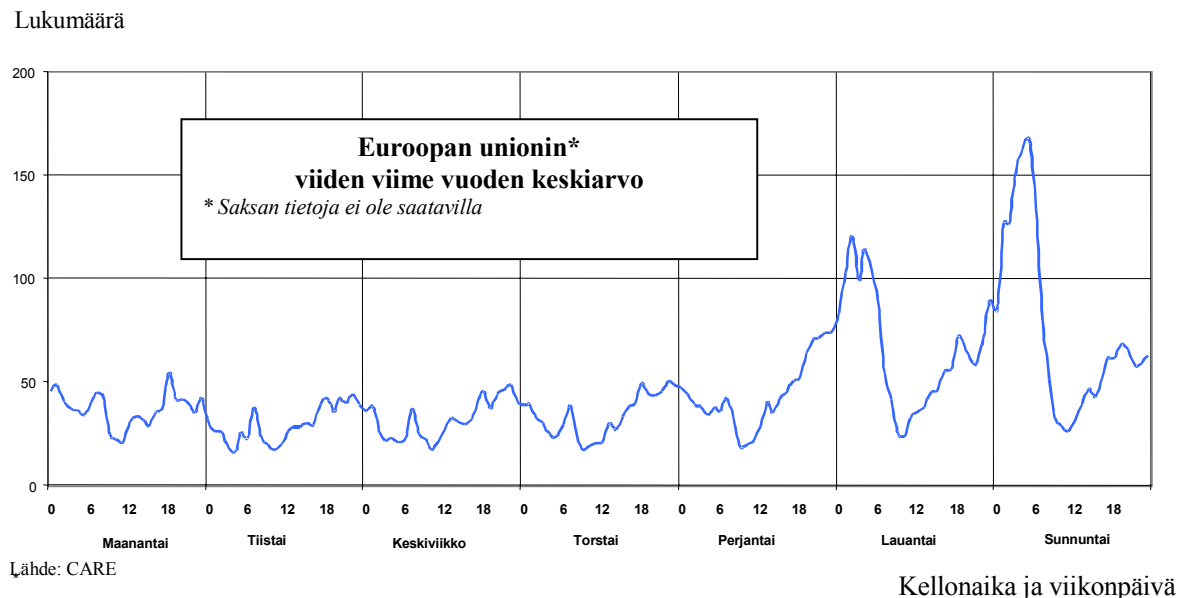
¹⁷ Neuvoston säädös, annettu 17. kesäkuuta 1998, ajokieltoja koskevan yleissopimuksen tekemisestä (EYVL C 216, 10.7.1998, s. 1). Tähän mennessä vain yksi jäsenvaltio (Espanja) on allekirjoittanut ja ratifioinut yleissopimuksen.

valistuskampanjan, johon myönnettiin yhteisön rahoitustukea. Lopuksi teetettiin riippumaton arviointi, jossa kampanjaa pidettiin tehokkaana ja onnistuneena.

- **Huumausaineiden** ja eräiden **lääkkeiden** käytöstä on muodostumassa yhä huolestuttavampi onnettomuuksien syy. Sama pätee hiljattaisempaan ilmiöön eli huumeiden ja alkoholin yhteiskäyttöön. Jollei nyt ryhdytä kiireesti toimiin, huumeiden tai alkoholin käytöstä johtuvien tieliikenneonnettomuuksien määrä voi kasvaa nopeasti. Tätä kehitystä voidaan torjua eri toimenpiteillä, kuten ottamalla käyttöön kuolonkolariin syyllisten kuljettajien yhdenmukaistettu testausmenettely huumeiden käytön paljastamiseksi, parantamalla ilmaisinalaitteita, kouluttamalla liikennepoliiseja sekä levittämällä esiintyvyyttä, valvontaa ja kuntoutusta koskevia tutkimustuloksia. Näistä toimenpiteistä aiotaan tehdä aloite Euroopan tasolla. Komissio käynnisti vuonna 2002 yhdessä Yhdysvaltain viranomaisten kanssa tutkimuksen¹⁸, jossa arvioidaan tienvarsitarkastuksissa käytettävien päihdetestien suorituskykyä ja käyttöä. Tutkimuksen tulosten odotetaan olevan saatavissa vuoteen 2005 mennessä. Lisäksi lääkärit ja apteekit on saatava mukaan jakamaan potilaille tietoa lääkkehoidon vaikutuksista ajokykyyn. Komissio harkitsee, olisiko lääkepakkauksissa aiheellista ottaa yleisesti käyttöön yhdenmukaistetut kuvamerkit, joilla kerrotaan lääkkeen vaikutuksista eurooppalaisen lääkeluokituksen mukaisesti.

Tieliikenneonnettomuudet vaativat raskaan veron 15-24-vuotiaiden nuorten kuljettajien keskuudessa. Tätä edistävät useat riskitekijät, kuten riittämätön ajokokemus, riskihakuisuus sekä liikennesäännöistä piittaamaton asenne. Joissakin jäsenvaltioissa muiden tekijöiden (väsymyksen, yöaikaan ajelun, psykotrooppisten aineiden laillisen tai laittoman käytön, ryhmäilmiön) aiheuttamista perjantai- tai lauantai-illan auto-onnettomuuksista on tullut nuorten tärkein kuolinsyy (ks. kuva 2).

Tämä ilmiö vaatii yli 2 000 kuolonuhria vuodessa (koko EU:ssa). Yhdistyneen kuningaskunnan esimerkki kuitenkin osoittaa, ettei kyse ole peruuttamattomasta kehityksestä.



Kuva 2: Nuorten aikuisten tieliikennekuolleisuus

¹⁸ ROSITA-hanke – evaluation of roadside oral fluid tests for the detection of drivers under the influence of drugs (tienvarsitarkastusten päihdetestaukseen käytettävien sylkitestien arviointi).

(Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden 18-25-vuotiaiden nuorten määrä kellonajan javiikonpäivän mukaan jaoteltuna – vuosittainen keskiarvo)

- Ehdotetaan toimenpiteitä, joilla voidaan tehostaa valvontaa ja parantaa tärkeimpien turvallisuussääntöjen noudattamista.
- Laaditaan ohjeita poliisien harjoittamaan valvontaan liittyvistä hyvistä toimintatavoista ja kerätään, vertaillaan ja julkaistaan tietoja jäsenvaltioiden tieliikennelaeista sekä eri maissa todetuista tieliikenne rikkomuksista ja niistä langetetuista seuraamuksista.
- Osallistutaan rattijuopumukseen, turvavyön käyttöön, ajonopeuteen ja väsyneenä ajoon keskittyviin liikennevalistuskampanjoihin, joihin olisi mahdollisuuksien mukaan yhdistettävä kansallisen tason poliisitoimia.
- Kannustetaan veren alkoholipitoisuuden suositusarvon soveltamista käytännössä ja jatketaan huumausaineiden ja lääkkeiden vaikutusten selvittämistä.
- Suunnitellaan asianmukaiset luokitukset ja pakkausmerkinnät lääkkeille, jotka voivat vaikuttaa ajokykyyn.
- Yhdenmukaistetaan vähitellen merkittävimpien liikenne rikkomusten seuraamuksia kansainvälisessä kaupallisessa liikenteessä.

5.1.2. Ajokortti ja ajo-opetus

Kaikkien tielläliikkujien turvallisuuden varmistaminen on yksi ajokortin myöntämistä koskevan politiikan keskeisistä tavoitteista Euroopassa. Tielläliikkujien elinikäinen koulutus ja valistaminen tieliikenteen onnettomuusriskeistä, vaarallisen liikennekäyttämisen seurauksista, valvonnasta, tärkeimpien turvallisuussääntöjen noudattamisesta sekä myönteisestä asenteesta tehokkaita korjaavia toimia kohtaan ovat välttämätön osa tieliikenneturvallisuutta edistäviä toimia.

Yhteisön ajokorttilainsäädäntö helpottaa henkilöiden vapaata liikkuvuutta ja auttaa tietyiltä osin parantamaan kuljettajien ajotapoja erityisesti kuljettajantutkimuksen edellyttämällä ajokokeilla, joiden vähimmäisvaatimuksia on tiukennettu huomattavasti¹⁹. Komissio aikoo selvittää, miten voitaisiin parantaa portaitaista ajokorttiluokitusjärjestelmää, välttää Euroopan unionin alueella liikkeellä olevien erilaisten ajokorttimallien suuresta määrästä aiheutuvat petokset sekä valvoa kuljettajien ajotaidon ylläpitämistä.

Komissio aikoo myös tiukentaa fyysisen ja henkisen suorituskyvyn vähimmäisvaatimuksia ja antaa toimivaltaisille viranomaisille yksityiskohtaiset säännöt sallittujen enimmäispitoisuuksien tai rajoitusten määräämisestä kuljettajille, jotka saavat ajokykyä heikentävää pitkäaikaista lääkettä.

Espanjassa ja Alankomaissa tehdyissä lääkärintarkastuksissa todettiin, että joka kymmenennen 50-vuotiaan ja joka kuudennen 70-vuotiaan kuljettajan näkövikaa ei ole korjattu asianmukaisesti.

¹⁹ Yhteisön ajokortista annetun neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta 14. syyskuuta 2000 annettu komission direktiivi 2000/56/EY (EYVL L 237, 21.9.2000, s. 45).

On myös erittäin tärkeää ottaa paremmin huomioon nuorten kuljettajien ja vanhusten erityisongelmat ajokortin hankkimisessa ja ajo-opetuksessa. Useissa jäsenvaltioissa on otettu pysyvästi käyttöön portaittainen ajolupajärjestelmä, jossa siirrytään ajokorttiluokasta toiseen kouluiästä lähtien ja johon liittyy erityissäännöksiä ja jatkuvaa täydennyskoulutusta. Komissio arvioi mahdollisuuksia soveltaa tämäntyyppisiä toimenpiteitä myös Euroopan unionin tasolla, jotta etenkin nuorten ja kokemattomien kuljettajien liian suuri onnettomuusriski pienenesi. Asiasta on tehty komission tuella jo useita selvityksiä²⁰. Selvitystulosten perusteella komissio voi piakkoin laatia suosituksen väliaikaisten ajokorttien tehokkaasta käytöstä sekä antaa asiaa koskevia toimintaohjeita.

Samalla olisi jatkettava vakaviin tieliikennerikkomuksiin syyllistyneiden kuntoutustyötä sekä pohdittava lisää ajokieltojen vastavuoroisesta tunnustamisesta vuonna 1998 tehtyyn yleissopimukseen liittyviä kysymyksiä. Jäsenvaltioissa järjestettyjä kuntoutusohjelmia koskeva selvitys²¹ osoittaa joidenkin ohjelmien vähentäneen tehokkaasti teon uusimista jopa 50 prosentilla. Väliaikaisen ajokortin tai pisteytysjärjestelmän yhdistäminen kuntoutuskursseihin siten, että kurssin suorittaminen on ehtona ajokortin käyttöoikeuden palauttamiselle peruutuksen jälkeen, vaikuttaakin lupaavalta ratkaisulta. Ajokorttirekistereitä hoitavien toimivaltaisten viranomaisten välisen sähköisen tiedotusverkon pitäisi niin ikään auttaa vähentämään petosten mahdollisuutta ja helpottaa vuoden 1998 yleissopimuksen täytäntöönpanoa.

Koska ajokorttien myöntämistä ei valvota riittävästi, on selvää, että se johtaa monenlaiseen vilppiin, jota esiintyy sekä satunnaisesti ajokortin kaksoiskappaleen hankkimisena tai ajokokeen suorittamisena toisessa jäsenvaltiossa että organisoidusti hyvin vanhojen mutta edelleen liikkeellä olevien suojaamattomien ajokorttimallien väärennyksenä tai jäljentämisenä. Lukuun ottamatta viimeksi mainittuja petoksia – joita on syytä arvioida myös turvatoimien näkökulmasta – vilppiin syyllistyvät yleensä samat henkilöt, joilla on tilillään eniten tieliikennerikkomuksia.

Komissio esittää aikanaan ehdotuksen ajo-opettajien ja tutkinnon vastaanottajien pätevyysvaatimusten standardoimisesta koko unionin alueella, jotta opetuspalvelujen vapaa liikkuvuus olisi turvallista.

Lisäksi on tarkoitus arvioida, mitä etuja voisi tuottaa lupaava kehitys, jota on tapahtunut sähköisen ajokortin kehittämisessä tai simulaattorien käytössä ajo-opetukseen ja ajotavan parantamiseen.

- Muutetaan yhteisön ajokortista annettua direktiiviä 91/439/ETY lisäämällä siihen kuljettajantutkinnon vastaanottajien pätevyysvaatimukset sekä moottoriajoneuvojen portaittainen ajolupajärjestelmä, jolla pyritään vähentämään kokemattomien kuljettajien onnettomuusriskiä.
- Jatketaan työtä ajokyvyn fyysisten ja henkisten vähimmäisvaatimusten mukauttamiseksi tieteen viimeisimpään kehitykseen ja selvitetään lääkärintarkastusten vaikutusta tieliikenneturvallisuuteen.
- Helpotetaan tieteellisen lähetymistavan soveltamista ajo-opetukseen ja tieliikenteen turvallisuusvalistukseen jo kouluiästä lähtien.

²⁰ DAN-, ADVANCED- ja NOV-EN-hankkeet.

²¹ ANDREA-hanke.

- Jatketaan erityistoimia nuorten kuljettajien hyväksi ja kehitetään kuntoutusmenetelmiä tieliikenne-rikkomusten uusiutumisen vähentämiseksi.

5.1.3. Kypärän käyttö

Tutkimukset osoittavat suojakypärän käytön vähentävän kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen käyttäjien kuolemaan johtavien tai vakavien kallovammojen riskin puoleen. Tilastollisesti arvioituna kypärän käytöstä annetun lainsäädännön noudattaminen pelastaisi jopa 1 000 ihmisen hengen Euroopan unionissa. Komissio tukee kansallisia aloitteita, joilla pyritään lisäämään kypärän käyttöä.

Monissa jäsenvaltioissa myös pyöräilijät ovat tärkeä riskiryhmä, jota kannustetaan käyttämään suojakypärää. Komissio aikoo tehdä tilastaselvityksen pyöräilijöiden kypäränkäytöstä Euroopan unionissa sekä sen tehokkuudesta kallovammojen riskin vähentämisessä etenkin 10-14-vuotiailla, jolla riski on suurin.

Mopoilijoiden ryhmässä kypärättä ajo on edelleen vakava ongelma, johon voivat olla syynä puutteelliset säännöt, niiden laiminlyönti tai seuraamusten tehottomuus. Vuoden 2002 lopussa käynnistettiin tieliikennelakeja ja niiden soveltamista koskeva vertaileva tutkimus; sen päätelmien valmistuttua komissio voi laatia tätä asiaa koskevan aloitteen.

- Kannustetaan yleisesti kypärän käyttöä kaikkien kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen kuljettajien piirissä.
- Selvitetään, miten tehokkaasti kypärän käyttö vaikuttaa pyöräilijöiden turvallisuuteen ja polkupyörän käyttöön eri ikäryhmissä sekä kartoitetaan tarvetta EU:n tason toimenpiteille.

5.2. Tekniikan kehittämisen hyödyntäminen ajoneuvojen turvallisuuden parantamisessa

5.2.1. Ajoneuvojen suunnittelussa saavutettu edistys

Ajoneuvojen rakentamista koskevilla säännöillä voidaan vahvistaa turvallisuuden vähimmäisvaatimukset onnettomuuksien ehkäisemiseksi ja matkustajien suojaamiseksi vammoilta. Tekniikan kehittämisen ansiosta ajoneuvojen matkustajien turvallisuus paranee jatkuvasti kaikissa jäsenvaltioissa.

Henkilöautojen ja kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntä kuuluu nykyään kokonaan Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Tätä järjestelmää, jolla on keskeinen merkitys tieturvallisuuden parantamisen kannalta, laajennetaan lähiaikoina hyötyajoneuvoihin ja niiden perävaunuihin sekä linja-autoihin. Ajoneuvojen jatkuva parantaminen varmistetaan tyyppihyväksyntämenetelmiä sääteleviin direktiiveihin kirjattujen teknisten vaatimusten asteittaisella mukauttamisella. Euroopassa on saavutettu kaikkein nopeinta edistystä matkustajien suojaamisessa etenkin sivu- ja etutörmäyksistä annettujen direktiivien²² ja eurooppalaisella uusien autojen arviointiohjelmalla (ks. seuraava kohta) varmistetun kuluttajien tiedottamisen ansiosta. Koska Euroopan unioni on vuonna 1958 ja

²² Matkustajien suojaamisesta moottoriajoneuvojen sivu- ja etutörmäyksessä ja direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta 20. toukokuuta 1996 annetut direktiivit 96/27/EY ja 96/79/EY (EYVL L 169, 8.7.1996, s. 1 ja EYVL L 18, 21.1.1997, s. 7).

1998 tehtyjen Geneven sopimusten²³ osapuoli, se voi toimia tiennäyttäjänä tässä asiassa myös maailmanlaajuisesti.

Matkustajien osuus kuolinkolareiden uhreista on 57 prosenttia, joten toimia on ehdottomasti jatkettava. Kun otetaan huomioon, että suurin osa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kuolemista ja loukkaantumisista aiheutuu törmäyksestä moottoriajoneuvon kanssa, myös näitä kaikkein suojattomimpia tienkäyttäjiä on suojattava loukkaantumisriskeiltä. Samalla moottoripyörien ja mopediä käyttäen liittyvät suuret riskit sekä pysyvien vammautumisten aiheuttamat yhteiskunnalliset kustannukset kannustavat tutkimaan, millaisia toimenpiteitä moottoripyörien ja mopediä suunnittelun alalla voidaan toteuttaa niiden käyttäjien suojaamiseksi onnettomuuksissa.

Paljon enemmän voidaan vielä tehdä, esimerkiksi soveltamalla lyhyellä aikavälillä tutkimus- ja kehitystyön tuloksia, joiden avulla voidaan parantaa ajoneuvojen muita passiivisen turvallisuuden näkökohtia. Tutkimuksen kuudennessa puiteohjelmassa kannustetaan jatkossakin sellaisten monialaisten tutkijaryhmien perustamista, joihin osallistuu lääkäreitä ja biomekaanikkoja, insinöörejä, tilastotutkijoita ja psykologeja yliopisto- ja teollisuuspiireistä.

Autotekniikan alalla on lisäksi tapahtumassa mullistuksia, jotka voivat tarjota suuria mahdollisuuksia aktiivisen turvallisuuden (onnettomuuksien ehkäisemisen) kannalta. Ajoneuvoihin ollaan asentamassa ultramoderneja elektroniikkalaitteita, joilla voidaan ohjata ajoneuvojen turvatoimintoja. Tekniikoilla voidaan parantaa merkittävästi tieliikenneturvallisuutta, kun aktiivista ja passiivista turvallisuutta edistävät älykkäät järjestelmät varmistavat liikennesääntöjen noudattamisen, etenkin ylinopeuden ja kuljettajan alentuneen ajokyvyn suhteen, ja takaavat älykkään suojan onnettomuuksissa. On kuitenkin epätodennäköistä, että tekniikoilla voitaisiin korjata kaikenlainen virheellinen käyttäytyminen, jonka pitäisi pysyä viiteajanjaksona onnettomuuksien ensisijaisena syynä.

Tulevia tekniikoita odotellessa pitäisi jo nyt ottaa yhdenmukaisesti käyttöön ajoneuvojen turvallisuuden ja suojavarusteiden alalla jo olemassa olevat tekniikat. Tällä tavoin vähennystavoitetta voitaisiin jo saavuttaa pitkälti etenkin hyötyajoneuvojen osalta.

5.2.2. *Kuluttajavalistus: eurooppalainen uusien autojen arviointiohjelma (EuroNCAP)*

Uusien autojen ostajat tarvitsevat objektiivista tietoa ajoneuvojen turvallisuudesta. Saatavilla olevat tiedot vaikuttavat ostopäätökseen, ja se kannustaa ajoneuvojen valmistajia innovoimaan turvallisuuden alalla ja saattamaan turvaratkaisuja markkinoille odottamatta lainsäädännöllisten normien voimaantuloa.

EU:n tyyppihyväksyntäjärjestelmän lisäksi eurooppalaisessa uusien autojen arviointiohjelmassa (EuroNCAP) testataan suosituimpien uusien automallien turvallisuutta yhdenmukaistetuilla testausmenetelmillä tilanteissa, jotka edustavat matkustajille vakavia vammoja aiheuttavia erilaisia onnettomuuslajeja, sekä törmäyksessä jalankulkijan kanssa. Ohjelma palkitsee teollisuuden ponnisteluja, sillä siinä julkaistaan testien tulokset, joista

²³ Sopimus pyörillä varustettuihin ajoneuvoihin ja niihin asennettaviin tai niissä käytettäviin varusteisiin ja osiin sovellettavien yhdenmukaisten teknisten vaatimusten hyväksymisestä sekä näiden vaatimusten mukaisesti annettujen hyväksymisten vastavuoroista tunnustamista koskevista ehdoista (aiemmin: moottoriajoneuvojen varusteiden ja osien hyväksymisehtojen yhdenmukaistamista ja hyväksymisten vastavuoroista tunnustamista koskeva sopimus, tehty Genevessä 20. maaliskuuta 1958) (Yhdistyneet Kansakunnat, Euroopan talouskomissio, 5. lokakuuta 1995); pyörillä varustettuihin ajoneuvoihin ja niihin asennettaviin ja/tai niissä käytettäviin varusteisiin ja osiin sovellettavien maailmanlaajuisien teknisten sääntöjen vahvistamista koskeva sopimus, tehty Genevessä 25. kesäkuuta 1998.

kuluttajat saavat tietoa uusien ajoneuvojen turvaominaisuuksista, ja se on tehnyt Euroopasta markkinajohtajan turvallisuuden alalla. Euroopan komissio rahoittaa ohjelmaa ja osallistuu teknisten päätösten tekoon.

Komission tuella toteutetussa tutkimuksessa²⁴ todettiin, että jokainen EuroNCAP-ohjelman perusteiden mukaisesti myönnetty tähti tarkoittaa matkustajien kuolinkolarin riski vähenemistä lähes 10 prosentilla. Kuolinkolarin riskin on osoitettu olevan viisi tähteä saaneilla ajoneuvoilla (yksi malli vuonna 2001, kuusi mallia vuonna 2002) 36 prosenttia alhaisempi kuin ajoneuvoilla, jotka täyttävät pelkät lainsäädännössä asetetut vaatimukset.

Viime aikoina on huomattu, että merkinnästä "viisi EuroNCAP-tähteä" on tulossa autoteollisuuden arvostama kaupallinen etu.

EuroNCAP-ohjelmassa voidaan tulevaisuudessa ottaa huomioon muitakin passiivisen turvallisuuden näkökohtia, kuten suoja niskavammoilta ja ajoneuvojen mukautuvuus kahden ajoneuvon yhteentörmäyksessä, sekä aktiiviseen turvallisuuteen liittyviä näkökohtia.

- Komissio jatkaa EuroNCAP-ohjelman tukemista tavoitteenaan kannustaa edistystä, valistaa ja informoida kuluttajia sekä vahvistaa jäsenvaltioiden edustusta.

5.2.3. Suojaaminen onnettomuudessa (passiivinen turvallisuus)

Parhailtaan ollaan kehittämässä eritelmaa ajoneuvoihin asennettavalle kuva- tai äänilaitteelle, joka kehottaa **kiinnittämään turvavyön**. Nämä laitteet otetaan jo huomioon, kun ajoneuvoja arvioidaan EuroNCAP-ohjelmassa, ja EEVC²⁵ aikoo vahvistaa normin, jolla niiden tehokkuutta mitataan. Yleistyessään tällaiset laitteet voisivat olla melko edullinen ja tehokas keino nostaa turvavyön käyttöastetta. Ruotsissa tehtyjen arvioiden mukaan tehokkaiden turvavyön kiinnittämiseen kehottavien laitteiden asennuksella voitaisiin vähentää matkustajien kuolemia noin 20 prosentilla. Euroopan unionin tasolla tämä prosentuaalinen osuus tarkoittaisi yli 4 000 hengen säästymistä vuosittain. **Lasten turvajärjestelmiä** koskevaa yhteisön lainsäädäntöä on hiljattain tehostettu²⁶; lisäksi Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission sopimuksen lasten turvaistuinien yleisestä kiinnitysjärjestelmästä pitäisi helpottaa ja turvata lasten istuinien asentamista ajoneuvoihin ja edistää vanhempien usein esiin tuoman ongelman ratkaisemista.

Ruotsissa, missä turvavyön käyttöaste on Euroopan korkein (95 %), puolella onnettomuuksien kuolonuhreista ei ollut turvavyötä kiinnitettyinä. Tämä osoittaa, kuinka paljon voitaisiin saada aikaan kaikilla sellaisilla toimenpiteillä, joilla turvavyön käyttöastetta nostetaan, kuten laitteilla, jotka muistuttavat kaikkia ajoneuvossa istuvia turvavyön kiinnittämisestä.

Jalankulkijoille ja pyöräilijöille vähemmän vaarallisten auton etuosien suunnittelu kuuluu Euroopan unionin toiminnan painopistealueisiin. Komissio hyväksyi hiljattain asiaa

²⁴ *Quality Criteria for the Safety Assessment of Cars Based on Real-World Crashes (SARAC).*

²⁵ *European Enhanced Vehicle Safety Committee*, Euroopan ajoneuvojen turvallisuuden parantamista käsittelevä komitea, jota yhteisö rahoittaa.

²⁶ Vähemmän kuin 3,5 tonnia painavien ajoneuvojen turvavöiden pakollista käyttöä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun direktiivin 91/671/ETY muuttamisesta 8. huhtikuuta 2003 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/20/EY (EYVL L 115, 9.5.2003, s. 63). Direktiivin 91/671/ETY nimi on uuden direktiivin myötä muutettu muotoon "neuvoston direktiivi [...] turvavöiden ja lasten turvalaitteiden pakollisesta käytöstä ajoneuvoissa".

koskevan lainsäädäntöehdotuksen²⁷. EEVC:n suosittelemien neljän suorituskykytestin mukaisten ratkaisujen järjestelmällinen käyttöönotto säästäisi vuosittain jopa 2 000 jalankulkijan ja pyöräilijän hengen.

Raskaiden ajoneuvojen ja henkilöautojen törmäysten osalta yhteisön lainsäädännössä on jo vahvistettu raskaiden ajoneuvojen takaosalle, sivusuojaukselle ja etuosalle määräykset, joilla rajoitetaan autojen ajautumista rekkojen alle²⁸. Matkustajien suojaa voidaan vielä parantaa energianvaimennusta koskevien perusteiden käyttöönotolla. **Henkilöautojen yhteentörmäysten** osalta ajoneuvojen mukautuvuutta voidaan vielä parantaa. Lainsäädäntöä on ajan mittaan tarkistettava siten, että siihen sisällytetään tällaisia perusteita.

Lisäksi on paljon parantamisen varaa **moottoripyörien** passiivisessa turvallisuudessa ja **tieajoneuvojen ja -infrastruktuurin** keskinäisessä yhteentoimivuudessa.

Kaikki edellä mainitut näkökohdat ovat painopisteasemassa lyhyellä aikavälillä. Komissio käyttää jatkossakin kaikkia välineitä, joilla ajoneuvojen passiivista turvallisuutta voidaan parantaa. Komissio aikoo erityisesti tutkia, mitä vaikutuksia tieturvallisuuteen on 4x4-, SUV- ja MPV-ajoneuvojen (*sports utility vehicles* ja *multipurpose vehicles*) yleistymisestä. Nämä ajoneuvot aiheuttavat kasvavaa huolta niin Euroopassa kuin Yhdysvalloissakin.

- Laaditaan yhdenmukaistettu eritelmä ajoneuvoihin asennettavalle kuva- tai äänilaitteelle, joka kehottaa kiinnittämään turvavyön, ja edistetään tällaisten laitteiden yleistymistä vapaaehtoisella sopimuksella.
- Otetaan yleisesti käyttöön lasten turvaistuimien yleiset kiinnitysjärjestelmät.
- Parannetaan ajoneuvoja siten, että vähennetään sellaisten onnettomuuksien vakavuutta, joissa on osapuolena jalankulkija tai pyöräilijä.
- Tutkitaan niskavammojen syitä ja ehkäisykeinoja.
- Tuetaan älykkäiden turvalaitteiden kehittämistä.
- Mukautetaan raskaiden ajoneuvojen etu-, sivu- ja takatörmäyksiä koskevat direktiivit tekniikan kehitykseen, jotta vähennettäisiin autojen ajautumista rekkojen alle, ja otetaan käyttöön energianvaimennusta koskevia kriteerejä.
- Parannetaan ajoneuvojen mukautuvuutta törmäystilanteessa.

²⁷ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi jalankulkijoiden ja muiden loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelusta törmäystilanteessa moottoriajoneuvon kanssa ja direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta (KOM(2003) 67 lopullinen, 19.2.2003).

²⁸ Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen polttonestesäiliöitä ja alleajosuojia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 20. maaliskuuta 1970 annettu neuvoston direktiivi 70/221/ETY (EYVL L 76, 6.4.1970, s. 23) sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 20. maaliskuuta 2000 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2000/8/EY (EYVL L 106, 3.5.2000, s. 23); moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sivusuojia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 13. huhtikuuta 1989 annettu neuvoston direktiivi 89/297/ETY (EYVL L 124, 5.5.1989, s. 1); moottoriajoneuvojen etuajosuojauksista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä ja neuvoston direktiivin 70/156/ETY muuttamisesta 26. kesäkuuta 2000 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/40/EY (EYVL L 203, 10.8.2000, s. 9).

- Tutkitaan, miten 4x4-, SUV- ja MPV-ajoneuvojen (*sports utility vehicles* ja *multipurpose vehicles*) yleistymisen vaikutus tieturvallisuuteen.

5.2.4. Onnettomuuksien ehkäisy (aktiivinen turvallisuus)

Ajoneuvoihin asennettavilla uusilla tieto- ja viestintäteknikoilla (*intelligent transport systems*, ITS) voidaan vähentää merkittävästi uhrien määrää. Ajoneuvoon asennetulla tutkalla voidaan muun muassa havaita onnettomuustilanne ja käynnistää turvalaitteet jo ennen törmäystä, jolloin voidaan välttää onnettomuus tai lieventää huomattavasti sen seurauksia. Mukautettujen antureiden, käynnistimien ja laskimien kehittämisen ansiosta ABS-laitteet ja ajoneuvojen vakautta parantavat järjestelmät, kuten ESP-laitteet (*Electronic Stability Program*), ovat yleistyneet. Näiden laitteiden avulla kuljettava voi säilyttää ajoneuvonsa hallinnan ääriolosuhteissakin. Aktiivista turvallisuutta edistävien laitteiden ja kuljettajan apuvälineiden (*Advanced Driver-Assistance Systems*, ADAS) uuden sukupolven versioiden pitäisi olla lähiaikoina saatavilla. Kyse on yhtäältä itsenäisistä turvajärjestelmistä, joihin voidaan sisällyttää paitsi ajoneuvoon ja kuljettajaan liittyvät parametrit myös ajoneuvon ympäristöön liittyvät tiedot, ja toisaalta vuorovaikutteisista järjestelmistä, jotka mahdollistavat turvallisuutta koskevien tietojen vaihdon ajoneuvojen välillä.

Nämä järjestelmät voivat arvioida onnettomuusriskin analysoimalla ajoneuvon ympäristöstä tulevia tietoja. Ne voivat varoittaa kuljettajaa ja käynnistää asianmukaisen toiminnon, jolla onnettomuus vältetään. Jos onnettomuutta ei voida välttää, järjestelmä voi optimoida passiivisten turvalaitteiden toiminnan. Toiset järjestelmät hälyttävät automaattisesti apua.

Euroopan unioni, jäsenvaltiot ja teollisuus pyrkivät ottamaan käyttöön yhtenäisen lähestymistavan, jolla uusien turvateknikoiden tehokkuutta voidaan lisätä. Komissio ja autoteollisuus käynnistivät vuonna 2002 *eSafety-aloitteen*²⁹ osana eEurope-suunnitelmaa, josta valtionpäämiehet sopivat kesäkuussa 2001 Feiran Eurooppa-neuvostossa. Aloite on johtanut suosituksiin ja joihinkin yhteisön toimiin, jotka komissio aikoo piakkoin esittää älykkäisiin ajoneuvoihin tarkoitettuja tieto- ja viestintäteknikoita koskevassa tiedonannossaan. Kyseisiä toimia voidaan pitää yhtenä tämän toimintaohjelman erityisen tärkeänä osana.

Tiedonannossa esitettyjen, lähinnä autoteollisuudelle kuuluvien toimien lisäksi Euroopan unioni laatii jäsenvaltioiden viranomaisten vahvistamia ja tieliikenteen turvallisuutta edistäviä liikenteenhallinnan älykkäitä järjestelmiä koskevan suunnitelman, jolla näistä järjestelmistä pyritään saamaan kaikki mahdollinen hyöty koko yhteisön laajuudessa.

Pitkän aikavälin kehitystoiminnassa on asetettava etusijalle järjestelmät, jotka tarjoavat lupaavimmat tulevaisuudennäkymät³⁰. Liikenteen määrän kasvaessa ajoneuvojen nopeuden hallinta on yhä tärkeämpi turvallisuustekijä, joka mahdollistaa ruuhkien torjunnan. Paitsi että nopeuksien rajoittaminen parantaa tieliikenneturvallisuutta, sillä on merkittävä vaikutus myös kasvihuonekaasujen vähentämiseen. Nopeudensääätöjärjestelmien toimintaedellytysten arvioimiseksi on tarkasteltava useissa maissa, muun muassa Ruotsissa, Alankomaissa, Britanniassa, Belgiassa, Ranskassa ja Saksassa toteutettuja kokeiluja.

²⁹ Lisätietoja löytyy Internet-osoitteesta

www.eu.int/information_society/programmes/esafety/index_en.htm

³⁰ Kuten nopeudenrajoittimet ja nopeusvaroittimet, mukaan luettuina nopeudensääätöjärjestelmät (*Intelligent Speed Adaptation*, ISA); törmäysvaarasta varoittavat ja kaistallapysymistä helpottavat laitteet; vakionopeussäätimet (*Adaptive Cruise Control*, ACC); ja risteyksistä varoittavat laitteet.

Muidenkin lupaavien tekniikoiden tutkimusta on jatkettava ottaen huomioon tietosuojalainsäädäntö ja oikeus liikkuvuuteen. Näitä tekniikoita ovat muun muassa seuraavat:

- Järjestelmät, joilla estetään ajoneuvon käynnistyminen, jos kuljettaja on nauttinut liikaa alkoholia (*alcolocks*). Tällaiset järjestelmät voidaan ajan mittaan sisällyttää toimenpiteisiin, joita sovelletaan kuljettajien veren alkoholipitoisuutta koskevan lainsäädännön rikkojiin.
- Nopeudensäätöjärjestelmät ajoneuvojen dynaamiseen valvontaan. Niillä voidaan lyhentää jarrutusmatkoja, parantaa vakautta ja estää etenkin raskaita ajoneuvoja kaatumasta.
- Laitteet, joilla voidaan havaita (noninvasiivisesti) kuljettajan väsymys tai alentunut ajokyky ja varoittaa häntä.
- Laitteet, joilla kuljettajaa voidaan varoittaa vaarasta törmätä jalankulkijaan tai muuhun suojattomaan tielläliikkujaan. Vaikka tällaiset laitteet ovat vasta tutkimusvaiheessa, ne ovat hyvin lupaavia etenkin turvallisuuden parantamiseksi kaupungeissa, ja tutkimusta on jatkettava ja tuettava.
- Ajoneuvojen sähköinen tunnistaminen (*Electronic Vehicle Identification, EVI*).

Komissio aikoo esittää yksityiskohtaisen toimintakehyksen mainitussa tulevassa tiedonannossaan, jonka aiheena ovat älykkäisiin ajoneuvoihin tarkoitetut tieto- ja viestintätekniikat.

Tekniikan kehittyessä Euroopan unionin on seurattava järjestelmällisesti uusien järjestelmien turvallisuutta ja laadittava laatumormit. Etenkin ajoneuvojen kiinteiden tieto- ja viestintäjärjestelmien liitännät on toteutettava siten, että ne eivät voi heikentää ajoneuvon turvallisuutta tai rajoittaa tarpeettomasti järjestelmien käyttöä. Komissio antoi joulukuussa 1999 suosituksen, jossa kehoitetaan teollisuutta hyväksymään käyttöliittymiä koskeva periaatejulistus³¹. Keinoja, joilla periaatteiden noudattaminen varmistetaan, ei ole vielä määritelty.

Tutkimuksissa on lisäksi ilmennyt, että kuljettajat eivät aina käytä kunnolla aktiivisia turvalaitteita. Käyttäytymistutkimuksia onkin toteutettava, ennen kuin harkitaan tällaisten laitteiden yleistämistä. Esimerkiksi sellaisten järjestelmien kuin vakionopeussäätimien (*Automatic Cruise Control, ACC*), alhaisissa nopeuksissa toimivien ajosäätimien (*Stop and Go Control*) ja reitinopastusjärjestelmien käyttö vaatii opettelua. Kuljettaja vastaa yksin ajamisesta, ja siksi tällaisten tekniikoiden käyttö voi edellyttää asianmukaista johdatusta. Lisäksi tarvitaan lisätutkimusta kuljettajien käyttäytymisestä ja uusiin tekniikoihin liittyvistä mentaalisista rajoituksista.

Uudet tekniikat voivat vaikuttaa turvallisuuteen sekä positiivisesti että negatiivisesti. Vaikka matkapuhelimet eivät tiukasti katsoen ole ajoneuvojen varusteita, niiden käytön voimakas yleistymisen ja se, että niiden käyttö ajon aikana kasvattaa merkittävästi kuolinkolarin riskiä³², kuvastaa uusia vaaroja ja tarvetta löytää niihin asianmukainen ratkaisu. Toisaalta niiden avulla voidaan parantaa turvallisuutta, koska avun hälyttäminen käy niillä nopeammin (ks. kohta 5.5).

³¹ Komission 21. joulukuuta 1999 antama suositus 2000/53/EY: turvalliset ja tehokkaat ajoneuvoihin asennettavat tieto- ja viestintäjärjestelmät: käyttöliittymiä koskevat eurooppalaiset periaatteet (tiedoksiannettu numerolla K(1999) 4786) (EYVL L 19, 25.1.2000, s. 64).

Tarvitaankin asianmukaista sääntelyä, jolla voidaan kannustaa tehokkaiden tekniikoiden käyttöä samalla, kun vältetään uusien riskien ilmaantumista.

Ajoneuvojen näkyvyyden parantaminen sekä ajonäkyvyyden parantaminen pimeässä tai huonolla kelillä ovat ennaltaehkäiseviä tekijöitä, jotka tarjoavat kaikkein rohkaisevimpia näkymiä. Ajovalojen käyttöä päiväsaikaan pidetään nykyään myönteisenä tekijänä ajoneuvojen näkyvyyden kannalta. Jotkin jäsenvaltiot suhtautuvat vielä epäilevästi toimenpiteen hyödyllisyyteen etenkin energiakustannuksen takia, ja siksi komissio aikoo tarkastella kysymystä uudelleen, ennen kuin se esittää tarvittaessa asiasta ehdotuksen.

Komissio esitti helmikuussa 2002 lainsäädäntöehdotuksen **kuolleen kulman poistamiseksi** uusilta ajoneuvoilta³³, millä voitaisiin myös vähentää merkittävästi uhrien määrää. Asiasta tehtävän tutkimuksen perusteella se harkitsee lainsäädäntöehdotuksen esittämistä laitteiden asentamiseksi jo liikennöiviin raskaisiin ajoneuvoihin.

Renkaiden tekniikan kehittymisen (roiskeen vähentäminen raskaiden ajoneuvojen renkaista, pidon parantaminen liukkaalla tiellä, ilmanvajauksen hälytysjärjestelmä) pitäisi lyhyellä aikavälillä vähentää polttoaineen kulutusta ja melua samalla, kun turvallisuus säilytetään korkeana. Polttoaineen kulutuksen odotetaan laskevan 10 prosentilla ja kuolonuhrien määrän tuhannella vuosittain. Komissio arvioi tarvittavia toimenpiteitä, joilla edistyksestä saadaan nopeasti kaikki hyöty irti.

Moottoripyörät ovat selkeästi riskialttein kulkuneuvo. Onnettomuusriskin alentamiseksi on olemassa teknisiä vaihtoehtoja, kuten yhä yleisemmin käytetyt jarrujen lukkiutumisen estolaitteet. Komissio jatkaa moottoripyörien turvallisuuden teknisten näkökohtien tutkimista yhdessä toimivaltaisten organisaatioiden kanssa, ja pyrkii parantamaan asiaa koskevia säännöksiä.

Toinen näkökohta on **liikuntarajoitteisten** mahdollisuus ajaa. Komissio käynnisti vuonna 1989 sarjan tutkimuksia, joiden pohjalta vahvistettiin luettelo ajokorttiin kirjattavista yhteisön koodeista³⁴, jotka helpottavat tällaisten henkilöiden, joiden ajoneuvoissa on usein hyvin kehittyneitä sovelluksia, vapaata liikkuvuutta. Meneillään olevassa QUAVADIS-tutkimuksessa analysoidaan sovellusten laatu-, menettely- ja turvanäkökohtia. Työn tulosten pohjalta pitäisi keskipitkällä aikavälillä voida hyväksyä ohjeita ja edistää sellaisten henkilöiden liikkuvuutta, joiden ajoneuvoissa on oltava tällaisia sovelluksia.

Lisäksi tutkimuksissa on ilmennyt, että kuljettajat eivät aina käytä kunnolla aktiivisia turvalaitteita. **Käyttäytymistutkimuksia** onkin toteutettava, ennen kuin harkitaan tällaisten laitteiden yleistämistä.

- Tutkitaan, mitä vaikutuksia on kaikkien ajoneuvojen ajovalojen yleisellä käytöllä päiväsaikaan.

³² Ks. esim. selvitys *Telefonieren am Steuer und Verkehrssicherheit* (Bundesanstalt für Strassenwesen (BSt), Bergisch Gladbach, Saksa, marraskuu 1997).

³³ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi peilien ja epäsuoran näkemän tarjoavien lisäjärjestelmien sekä tällaisilla laitteilla varustettujen ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä ja direktiivin 70/156/ETY mukauttamisesta (KOM(2001) 811 lopullinen, 7.1.2002, EYVL C 126E, 28.5.2002, s. 125).

³⁴ Yhteisön ajokortista annetun direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta 2. kesäkuuta 1997 annettu neuvoston direktiivi 97/26/EY (EYVL L 150, 7.6.1997, s. 41). Luetteloa on muutettu 14. syyskuuta 2000 annetulla komission direktiivillä 2000/56/EY (EYVL L 237, 21.9.2000, s. 45).

- Parannetaan raskaiden ajoneuvojen näkyvyyttä.
- Poistetaan taakse suuntautuvat kuolleet kulmat raskaiden ajoneuvojen kuljettajilta.
- Arvioidaan toimenpiteitä, joilla voidaan vähentää renkasiin liittyviä onnettomuuksia.
- Tutkitaan laitteita, joilla voidaan havaita kuljettajan alentunut ajokyky, kuten käynnistymisen estävää promillemittaria ja väsymyksen havaitsevia laitteita.
- Tarkastellaan älykkäiden nopeudensäätölaitteiden alalla tehtyjä kansallisia kokeiluja ja selvitetään kansalaisten mielipiteitä niistä.
- Parannetaan moottoripyörien turvallisuutta lainsäädännön avulla tai teollisuuden kanssa tehtävien vapaaehtoisten sopimusten kautta.
- Tutkitaan, mitä etuja olisi siitä, että liikuntarajoitteisten ajoneuvoihin tehtävien mukautusten hyväksyminen yhdenmukaistettaisiin.
- Laaditaan pitkän aikavälin suunnitelma tieliikenneturvallisuutta koskevien tieto- ja viestintäjärjestelmien alalla, ja vahvistetaan näiden järjestelmien käyttöönottoon tarvittava sääntelykehys etenkin hyväksymismenettelyjen, vaadittavien ominaisuuksien ja riittävien radiotaajuuksien saatavuuden osalta.
- Määritellään toimintalinjat tarvittavien laatu- ja turvallisuusnormien täytäntöönpanolle ja kehittämiselle, jotta voitaisiin optimoida hallintalaitteet ja mahdollisuudet parantaa tieliikenneturvallisuutta telemaattisten sovellusten avulla. Valvotaan käyttöliittymiä koskevan periaatejulistuksen noudattamista.

5.2.5. Säännölliset katsastukset

Mekaanisilla häiriöillä on nykyään hyvin vähäinen merkitys tieliikenneonnettomuuksissa, mikä johtuu siitä, että on otettu yleisesti käyttöön katsastukset, joiden toteuttamista säännellään – yksityisautoista raskasiin ajoneuvoihin – yhteisön lainsäädännössä³⁵. Katsastuksia on kuitenkin jatkuvasti mukautettava siten, että niissä otetaan huomioon asennetun tekniikan ja sen toimintatapojen lisääntyvä monimutkaisuus, jotta voidaan varmistaa sen moitteeton toiminta koko ajoneuvon elinkaaren ajan.

Komissio aikoo tarkastella, onko katsastusten piiriin syytä tuoda myös muita ajoneuvoluokkia ja pitäisikö edistää vaihtoehtoisia menetelmiä, joilla taataan sama tulos.

Komissio tutkii myös liittymistään vuoden 1997 kansainväliseen sopimukseen³⁶, jonka tavoitteena on katsastusnormien yhdenmukaistaminen kansainväliselle minimitasolle.

³⁵ Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen katsastusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 20. joulukuuta 1996 annettu neuvoston direktiivi 96/96/EY (EYVL L 46, 17.2.1997, s. 1), jota on viimeksi mukautettu tekniikan kehitykseen 12. helmikuuta 2001 annetulla komission direktiivillä 2001/9/EY (EYVL L 48, 17.2.2001, s. 18); Euroopan yhteisössä liikennöivien hyötyajoneuvojen teknisistä tiensuoritarkastuksista 6. kesäkuuta 2000 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/30/EY (EYVL L 203, 10.8.2000, s. 1).

³⁶ Pyörillä varustettujen ajoneuvojen tekniisiin määräaikaistarkastuksiin sovellettavien yhdenmukaisten ehtojen vahvistamista ja tarkastusten vastavuoroista tunnustamista koskeva sopimus, tehty Wienissä 13. marraskuuta 1997 (Yhdistyneet Kansakunnat, Euroopan talouskomissio).

- Tutkitaan jäsenvaltioiden kanssa, pitäisikö katsastuksissa tarkastaa myös uudet asennetut elektroniset järjestelmät.
- Määritellään hyvät toimintatavat ja edistetään niitä, jotta pakollisia määräaikaistarkastuksia voitaisiin tehostaa mahdollisimman edullisesti.

5.3. Tieinfrastruktuurin parantaminen

5.3.1. Taustaa

Tieinfrastruktuurin parantaminen ja vastaavien menettelyjen käyttöönotto voivat vähentää merkittävästi tieliikenneonnettomuuksien määrää ja vakavuutta. Tekemällä teiden rakenteesta yksiselitteisen suunnittelijat voivat vaikuttaa tielläliikkujien käyttäytymiseen. Itsensäselittävien teiden käsitteen täytäntöönpano voi parantaa kuljettajien käyttäytymistä lisäämällä tietoa nopeusrajoituksista. Lisäksi myötävä ympäristö (etenkin teiden sivukaiteet ja pientareet), jossa inhimillinen virhe ei välttämättä johda kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen, voi parantaa teiden turvallisuutta.

Euroopan parlamentti on pyytänyt useaan otteeseen, että yhteisön varoista rahoitettavien uusien infrastruktuurien vaikutukset turvallisuuteen tutkittaisiin järjestelmällisesti ja että Euroopan tasolla laadittaisiin ohjeet tieliikenneturvallisuutta edistävien toimenpiteiden edullisesta täytäntöönpanosta ja turvatarkastusten toteuttamisesta.

Kuten edellä mainitussa valkoisessa kirjassa esitetään, uusien tiehankkeiden tarkasteluvaiheessa on tutkittava niiden turvallisuusvaikutukset, jotta varmistettaisiin, ettei hankkeilla ole kielteisiä vaikutuksia kyseisen alueen turvallisuuteen. Näiden vaikutustutkimusten toteuttamista varten on vahvistettava yhteisön menetelmät. Lisäksi on tehtävä turvatarkastuksia, joissa tarkistetaan hankkeen käytännön vaikutus tiehankkeen eri vaiheissa.

Tieverkon parannukset säästävät ihmishenkiä, ja yhteisöllä on merkittävä rooli niiden edistämisessä. Sillä on siihen kaksi tärkeää keinoa: se voi laatia Euroopan unionin tasolla teknisiä oppaita, joita turva-alan ammattilaiset voivat käyttää vapaaehtoisesti, ja se voi yhdenmukaistaa turvamenettelyjä, -normeja ja -laitteita Euroopan laajuisessa tieverkossa.

Odottaessaan, että nykyiseen verkkoon tehdään tarvittavat parannukset, komissio on käynnistänyt työt, joiden tavoitteena on yhdenmukaistaa liikenteen vaarapaikkojen yksilöimiseen käytettävät perusteet sekä keinot, joilla niistä tiedotetaan tottumattomille tielläliikkujille. Töiden perusteella, ja kuten se ilmoitti valkoisessa kirjassa, komissio aikoo vuonna 2003 ottaa tieinfrastruktuurien turvallisuutta koskevan lainsäädäntöehdotuksen yhteydessä käyttöön yhdenmukaistetun määritelmän liikenteen vaarapaikoille, yhteisön laajuiset liikennemerkit ja -opasteet sekä toimenpiteet, joilla tiedotetaan autoilijoille sekä korjataan puutteita.

Mielenkiintoinen keino ovat myös eurooppalaiset teiden arviointiohjelmat, joissa pyritään tiedottamaan tielläliikkujille entistä paremmin vaaroista ja lisäämään tietoisuutta tarpeesta investoida niiden parantamiseen. Tiet, joilla ei ole riittävää suojaa törmäyksien varalta tai joiden nopeusrajoitukset eivät ole tarkoituksenmukaisia, saavat huonon arvosanan. Tämän mekanismin ja kyseiseen tiehen liittyvästä onnettomuusriskistä kertovan tähtiluokitusjärjestelmän pitäisi kannustaa tielläliikkujia ajamaan varovasti. Pitemmän aikavälin tavoitteena on vähentää sellaisten eurooppalaisten teiden ja tunnelien määrää, joilla riski on korkea.

Autoilijayhdistykset ovat käynnistäneet teiden arviointiohjelman, joka sai nimekseen EuroRAP (European Road Assessment Programme). Tarkoituksena on tarjota kaikille Euroopan autoilijoille objektiivisiin perusteisiin pohjautuvaa tietoa tärkeimpien heidän käyttämiensä teiden turvallisuudesta. Komissio tukee tätä uutta hanketta.

5.3.2. Teknisten oppaiden laatiminen infrastruktuurien turvallisuudesta

Kansallisten suuntaviivojen olemassaolo on osoittautunut hyödylliseksi joissakin jäsenvaltioissa. Samaa ajatustapaa noudattaen olisi hyvä laatia infrastruktuurien turvallisuutta koskevia teknisiä oppaita, joissa toistettaisiin yleiset periaatteet ja havainnollistettaisiin niitä tapaustutkimuksilla, jotta voitaisiin auttaa alan ammattilaisia paikallisella ja alueellisella tasolla tieliikenneturvallisuuden toimenpiteiden määrittelyssä ja täytäntöönpanossa. Komissio on jo korostanut valkoisessa kirjassa, kuinka tärkeitä ovat sellaiset toimet kuin infrastruktuurien teknisten ominaisuuksien lähentäminen ja tieliikenteen merkintöjen, muuttuvanäyttöiset merkit mukaan luettuina, yhdenmukaistaminen.

Komissio aikoo ehdottaa edellä mainitun direktiiviehdotuksen yhteydessä infrastruktuurien turvallisuutta ja kuljettajien tiedottamista koskevien oppaiden laatimista. Ensisijaisia aloja ovat muun muassa seuraavat: edulliset toimenpiteet, koskivatpa ne sitten riskialttiita paikkoja tietyillä tieosuuksilla tai tietyllä maantieteellisellä alueella, turvatarkastukset, turvallisuusjohtaminen kaupunkialueilla, nopeuden rajoittaminen ja myötäävät infrastruktuurit. Oppaita voidaan päivittää, ja ne voidaan sisällyttää vakiomallisiin EU:n tarjouseritelmiin, joita käytetään tieinfrastruktuurin rakentamista ja kunnostamista koskevissa tarjouspyynnöissä. Tämä edistäisi kansainvälisen kilpailun lisääntymistä ja parantaisi tarjonnan laatua ja hintaa. Se voisi myös yksinkertaistaa ja yhtenäistää hallintoa.

Komissio aikoo helpottaa tietojen keruuta ja levitystä hyvistä toimintatavoista, joita voidaan soveltaa teiden tarkastusten ja vaikutustutkimusten alalla. Se tukee demonstrointihankkeita, joissa sovelletaan infrastruktuurien turvallisuutta koskevia yhteisön suuntaviivoja, etenkin tutkimuksen kuudennen puiteohjelman yhteydessä ja – sopivan ajan tullen – sellaisilla aloilla kuin turvallisuustarkastukset, turvallisuusjohtaminen kaupunkialueilla ja turvallisuusvaikutusten arviointi. Se myös asettaa kaikkien Euroopan unionin rahoittamien infrastruktuurihankkeiden – Euroopan laajuinen tieverkko mukaan luettuna – rahoituksen edellytykseksi, että niissä sovelletaan näitä suuntaviivoja.

Euroopan unionissa kuolee vuosittain yli 330 henkilöä tasoristeyksissä joko tietämättömyyden tai liikennesääntöjen rikkomisen takia. Jotkut kuljettajat käyttäytyvät vastuuttomasti, ymmärtämättä tekojensa seurauksia. Tie- ja rautatieliikenteen harjoittajien väliset institutionaaliset ongelmat sekä merkkien epäyhtenäisyys pahentavat tilannetta.

Komissio aikoo laatia tie- ja rautatieliikenteen harjoittajien kanssa hyvän toimintatavan suuntaviivat sellaisten tehokkaiden ratkaisujen yksilöimiseksi, joilla tämän surmanloukun uhrien määrää saadaan vähennettyä merkittävästi.

5.3.3. Euroopan laajuinen tieverkko

Neuvosto antoi vuonna 1996 Euroopan unionille tehtäväksi taata Euroopan laajuisen tieverkon käyttäjille korkea ja yhtenäinen palvelu-, mukavuus- ja turvallisuustaso³⁷. Tämä oikeudellinen velvoite yhdessä kansainvälisen liikenteen viime vuosina tapahtuneen

³⁷ Yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23. heinäkuuta 1996 tehty Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös 1692/96/EY (EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1).

merkittävän kasvun kanssa tekee Euroopan laajuisen tieverkon turvallisuuden parantamisen välttämättömäksi.

Turvasääntöjen ja liikennemerkkien sekä teiden ja tiekaluston teknisten normien yhdenmukaistamisen vaikutuksista uhrien määrän vähentämiseen aiotaan käynnistää tutkimus (ottaen huomioon muut kansainväliset työt, kuten YK:n Euroopan talouskomission hankkeet).

Euroopassa on jo hyväksytty useita normeja etenkin teiden turvallisuusvarustuksen alalla. Normeja pitäisi parantaa vähitellen siten, että ne perustuvat suorituskykyvaatimuksiin.

Tieliikenneturvallisuutta koskevat toimet tällä tieverkon osuudella nousevat erityiseen asemaan **laajentumisen** yhteydessä, sillä asianomaisten maiden on tehtävä nykyisiä jäsenvaltioita mittavampia investointeja niille kuuluvien Euroopan laajuisen tieverkon osuuksien parantamiseen.

Komissio vahvistaa suuntaviivoja, joilla tieverkon saama yhteisön rahoitus kytketään turvallisuuden parantamiseen.

5.3.4. Tunnelien turvallisuus

Useita tieinfrastruktuureja, muun muassa tunneleita, rakennettiin kymmeniä vuosia sitten, jolloin liikenteen määrä ja ajoneuvojen ominaisuudet olivat hyvin erilaiset kuin nykyään. Tunneleissa viime aikoina tapahtuneiden onnettomuuksien seurauksena komissio ehdotti joulukuussa 2002 direktiiviä, jolla pyritään tarjoamaan Euroopan kansalaisille Euroopan laajuisen maantieverkon tunnelien vähimmäisturvallisuustaso³⁸.

Ehdotetut toimenpiteet kohdistuvat organisaatioon ja tekniseen varusteluun. Niiden on tultava voimaan asteittain, jotta voitaisiin ottaa huomioon tunneleiden moninaisuus niin toiminnan kuin turvallisuuden tasolla. Riskialttiiden tunnelien, eli joidenkin kaikkein vanhimpien tai niiden, jotka on suunniteltu nykyistä tai odotettua huomattavan paljon pienemmälle liikennemäärälle, kunnostaminen on asetettava etusijalle.

Komissio aikoo myös kiinnittää huomiota turvakeinoihin, joita on suunniteltu sellaisiin infrastruktuurihankkeisiin, joihin kuuluu tunneliosuuksia ja jotka saavat yhteisön rahoitusta etenkin Euroopan laajuiselle liikenneverkolle varatusta budjetista.

Komissio aikoo jatkossakin tukea hankkeita, joissa tielläliikkuville tiedotetaan tunneleiden turvallisuudesta, kuten se teki vuonna 2002.

5.3.5. Älykkään tien uusi käsite ja Galileo

Tieliikenteen epätavallisten olojen ennalta havainnointi ja asianmukaisten tietojen siirtäminen kuljettajalle parantavat merkittävästi tieliikenneturvallisuutta.

Tieliikenteen epätavallisten tilanteiden havainnointia voidaan lähivuosina parantaa käyttämällä ajoneuvoja antureina ja keskittämällä tiedot tieliikenteen valvontakeskuksiin useiden erilaisten viestintävälineiden kautta. Julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyön laajentamisen tällä alalla pitäisi edistää tehokkaiden ja edullisten yhdenmukaistettujen menettelyjen nopeaa käyttöönottoa esimerkiksi siten, että liikennetietoja tarjotaan

³⁸ KOM(2002) 769 lopullinen, 30.12.2002.

yksityissektorin käyttöön ja liikennetietopalvelujen kehittämiseksi laaditaan tiukat oikeudelliset ja toiminnalliset puitteet³⁹.

Tiedot kaikista epätavallisista tilanteista voitaisiin siirtää kuljettajille erilaisilla menetelmillä, kuten muuttuvanäyttöisillä merkeillä, liikennetietojen radiopalvelujen kautta jne.

Yhdenmukaistettujen etämaksujärjestelmien käyttöönotto, josta komissio esitti äskettäin direktiiviehdotuksen⁴⁰, vähentää ruuhkia ja siten onnettomuusriskiä tiemaksupisteissä.

Eurooppalaisen satelliittipaikannusjärjestelmän Galileon käytöllä tulee olemaan merkittävä rooli vuodesta 2008 lähtien, sillä järjestelmä tarjoaa erittäin tarkkoja ja luotettavia tietoja. Autoilijoiden ja viranomaisten käyttöön tarjotaan entistä tarkempia ja tehokkaampia järjestelmiä seuraavilla aloilla:

- navigointi- ja ohjausjärjestelmät, jotka perustuvat digitaaliseen kartoitukseen ja jotka tarjoavat kuljettajille turvallisuustietoa edessä olevista muuttumattomista vaaroista (liikenteen vaarapaikat jne.) ja muuttuvista vaaroista (jäinen tienpinta, ruuhka jne.);
- liikennetiedot, jotka voidaan seuloa siten, että ne vastaavat kuljettajan tarpeita ja tilannetta;
- onnettomuuksien hälytysjärjestelmät, jotka välittävät olennaiset tiedot automaattisesti lähimpään hätäkeskukseen;
- jäljitys (*tracking*), esimerkiksi vaarallisia tavaroita kuljettavien ajoneuvojen, varastettujen ajoneuvojen tai rikolliseen toimintaan käytettyjen ajoneuvojen seuranta.

Näitä näkökohtia tullaan käsittelemään (edellä mainitussa) komission tiedonannossa, joka koskee ajoneuvoihin asennettavien uusien turvatekniikoiden käyttöönottoon tähtäävää *eSafety*-ohjelmaa.

- Ehdotetaan tieinfrastruktuurien turvallisuutta koskevaa puitedirektiiviä liikenteen vaarapaikkojen ja tieliikenteen turvallisuustarkastusten yhdenmukaistetun hallintajärjestelmän käyttöönottamiseksi Euroopan laajuiseen tieverkkoon kuuluvilla teillä.
- Kehitetään infrastruktuuria koskevia teknisiä oppaita, jotka koskevat etenkin edullisia toimenpiteitä, tarkastusmenetelmiä, turvallisuusjohtamista kaupunkialueilla, nopeudensääntötekniikoita ja myötäviä tienreunoja.
- Laaditaan hyvän toimintatavan opas tasoliittymien turvallisuudesta.
- Arvioidaan yhteisön rahoitusta saavien ja kokonaista aluetta koskevien hankkeiden vaikutuksia turvallisuuteen.
- Mukautetaan tiekalustoihin sovellettavat yhteisön normit tekniikan kehitykseen ja taataan korkeatasoinen suoja etenkin tekemällä teiden reunoista vähemmän vaaralliset onnettomuuksien tapahtuessa.

³⁹ Oikeudellisten ja liiketoiminnallisten puitteiden kehittämisestä yksityisen alan osallistumiselle telemaattisten liikenne- ja matkatietopalvelujen käyttöönottoon Euroopassa 4. heinäkuuta 2001 annettu komission suositus (EYVL L 199, 24.7.2001, s. 20).

⁴⁰ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tiemaksujen sähköisten keruujärjestelmien laajasta käyttöönotosta ja yhteentoimivuudesta yhteisössä (KOM(2003) 132 lopullinen, 23.4.2003).

- Toteutetaan tutkimus- ja demonstroitihankkeita aiheesta "älykkäät tiet".
- Varmistetaan tunneleiden korkeatasoinen turvallisuus muun muassa normien ja tielläliikkujien tiedottamisen kautta.

5.4. Tavaroiden ja matkustajien ammattimaisen kuljetuksen turvallisuus

Euroopan teillä liikennöivien raskaiden ajoneuvojen määrä on kasvanut merkittävästi kymmenessä vuodessa. Niiden onnettomuuksien määrän vähentäminen on haaste sekä yhteiskunnalle että – suoremmin – tavaroiden maantiekuljetustoiminnalle. Raskaiden ajoneuvojen kuljettaminen on yksi vaarallisimmista ammateista, ja ammattikuljettajilla on oikeus turvalliseen työympäristöön, joka täyttää työolojen uusimmat normit.

Tässä yhteydessä Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat hyväksyneet kaikille yli 3,5 tonnin ajoneuvoille sekä vähintään kahdeksan matkustajaa kuljettaville ajoneuvoille:

- marraskuussa 2002 direktiivin, jonka mukaan **nopeudenrajoittimet** otetaan yleisesti käyttöön uusissa ajoneuvoissa vuonna 2005 ja 1. lokakuuta 2001 jälkeen rekisteröidyissä ajoneuvoissa vuoteen 2008 mennessä⁴¹. Komissio tulee arvioimaan direktiivin vaikutusta erityisesti kevyimpiin, alle 7,5 tonnin ajoneuvoihin, ja se esittää tarvittaessa asiaa koskevia ehdotuksia.
- huhtikuussa 2003 direktiivin, jossa säädetään **turvavyön käyttöpakko** kuljettajille ja matkustajille paikoilla, joilla sellainen on⁴². Toimenpiteen tehostamiseksi komissio aikoo esittää vuonna 2003, että kaikkiin linja-autojen istumapaikkoihin asennetaan mahdollisimman pian turvavyöt⁴³. Komissio on lisäksi käynnistänyt työt, joissa pyritään yksilöimään lasten kuljettamisesta aiheutuvat erityisongelmat, jotta se voisi tarvittaessa laatia turvallisuussääntöjä **koululaiskuljetuksiin** tarkoitetuille ajoneuvoille.

Komissio on myös esittänyt **kuljettajien perus- ja jatkokoulutusta** koskevan direktiiviehdotuksen⁴⁴; asia on olennainen, sillä tarkoituksena on muuttaa nykyinen asiointi perusteellisesti: nykyään vain 10 prosenttia ammattikuljettajista on saanut ajoluvan lisäksi muuta koulutusta. Direktiivin täytäntöönpano parantaa tieliikenneturvallisuutta, pysäkkien turvallisuutta ja palvelun laatua, edistää työelämään siirtymistä ja korjaa alalla esiintyneitä kilpailun vääristymiä.

Lisäksi Euroopan parlamentissa ja neuvostossa tarkastellaan paraikaa lainsäädäntöehdotusta, jolla parannetaan ja vahvistetaan **ajo- ja lepoaikojen** valvontaa ja noudattamista koskevia sääntöjä⁴⁵. Aloitteen tavoitteena on edistää alalla voimassa olevien sääntöjen tehokkuutta ja yhdenmukaista tulkintaa. Ehdotuksessa on myös säännöksiä, joilla pyritään määrittelemään työnantajan vastuu tietyissä kuljettajan tekemissä rikkomuksissa sekä yhdenmukaistamaan

⁴¹ Tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeudenrajoittimien asentamisesta ja käytöstä yhteisössä annetun neuvoston direktiivin 92/6/ETY muuttamisesta 5. marraskuuta 2002 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/85/EY (EYVL L 327, 4.12.2002, s. 8). Edellinen direktiivi koski vain yli 12 tonnin rekka-autoja ja yli 10 tonnin linja-autoja.

⁴² Kohdassa 5.2.3 mainittu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/20/EY.

⁴³ Tässä ei tarkoiteta kaupunkibusseja.

⁴⁴ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen kuljettajien ammattikoulutuksesta (KOM(2001) 56 lopullinen, 2.2.2001, EYVL C 154E, 29.5.2001, s. 258).

⁴⁵ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta (KOM(2001) 573 lopullinen, 12.10.2001, EYVL C 51E, 26.2.2002, s. 234).

edellytykset, joilla ajoneuvojen matka voidaan keskeyttää. Valmisteilla on myös toinen lainsäädäntöehdotus, direktiivi, joka on osa valvontaan liittyvää toimenpidepakettia (ks. kohta 5.1.1 edellä). Direktiivillä pyritään parantamaan ajo-, lepo- ja työaikaa koskevan sosiaalilainsäädännön soveltamista⁴⁶. Kyseisessä direktiivissä, jolla muutetaan edellä mainittua direktiiviä 88/599/ETY, aiotaan säätää muun muassa niiden tarkastusten määrän merkittävästä lisäämisestä, joita on tehtävä kuljettajien ajo- ja lepoaikojen noudattamisen varmistamiseksi (nykyään tarkastetaan 1 prosentti työpäivistä). Direktiiviehdotuksen muissa säännöksissä pyritään edistämään järjestelmällistä tietojenvaihtoa, valvontatoimien koordinoitua etenkin kansainvälisten kuljetusten alalla, kansallisten hallintoviranomaisten säännöllistä yhteydenpitoa sekä tarkastajien koulutusta eri lainsäädäntöjen noudattamisen varmistamiseksi.

Digitaalinen ajopiirturi⁴⁷ eli laite, jolla tietoja muun muassa ajonopeudesta ja -ajasta voidaan tallentaa pitemmältä ajalta kuin nykyisillä mekaanisilla ajopiirtureilla, merkitsee huomattavaa edistystä valvontavälineiden suorituskyvyssä.

Taulukossa 2 esitetään toinen esimerkki vastuunjaosta eri asianomaisten tasojen kesken.

Euroopan unioni	<ul style="list-style-type: none"> - Asetus N:o 3820/85 työ- ja lepoaikojen yhdenmukaistamisesta. - Asetus N:o 3821/85 ajopiirtureiden määräämisestä pakollisiksi raskaissa ajoneuvoissa. - Direktiivi 88/599/ETY tietarkastusten vähimmäistiheydestä. - Kansallisten poliisiviranomaisten yhteistyön käynnistäminen kansainvälisten kuljetusten alalla. - Sen seuraaminen, miten jäsenvaltiot siirtävät lainsäädännön kansalliseen oikeusjärjestelmäänsä ja soveltavat sitä.
Kansallinen taso	<ul style="list-style-type: none"> - Ajopiirtureiden hyväksyntä ja niillä varustettujen ajoneuvojen tyyppi hyväksyntä. - Tarkastusten järjestäminen ja seuraamusten määrääminen työajan ylittymisestä. - Seuraamusten täytäntöönpano.
Alue- ja paikallistaso	<ul style="list-style-type: none"> - Ajokorttien myöntäminen. - Piirturilevyjen tarkastaminen teillä ja yrityksissä. - Varustettujen lepoaikojen rakentaminen moottoriteille.
Yksityinen sektori	<ul style="list-style-type: none"> - Kuljettajien tiedottaminen ja valistaminen työnantajien toimesta sekä kuljetusten asianmukainen suunnittelu. - Sääntöjen noudattamisen huomioiminen palkassa. - Vakuutusyhtiöiden myöntämät alennukset lainsäädännön moitteettomasta soveltamisesta. - Sääntelyn noudattaminen kuljettajien toimesta.

Taulukko 2: Ammattikuljettajien työ- ja lepoaikaa koskevan lainsäädännön noudattaminen

⁴⁶ Työaikaa säännellään 23. marraskuuta 1993 annetulla neuvoston direktiivillä 93/104/EY (EYVL L 307, 13.12.1993, s. 1) sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 22. kesäkuuta 2000 annetulla direktiivillä 2000/34/EY (EYVL L 195, 1.8.2000, s. 41). Direktiiviä on täydennetty 11. maaliskuuta 2002 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston alakohtaisella direktiivillä 2002/15/EY (EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35).

⁴⁷ Tieliikenteen valvontalaitteista annetun asetuksen (ETY) N:o 3821/85 sekä asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanosta annetun direktiivin 88/599/ETY muuttamisesta 24. syyskuuta 1998 annettu neuvoston asetus (EY) N:o 2135/98 (EYVL L 274, 9.10.1998, s. 1); tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 mukauttamisesta tekniikan kehitykseen seitsemännen kerran 13. kesäkuuta 2002 annettu komission asetus (EY) N:o 1360/2002 (EYVL L 207, 5.8.2002, s. 1).

Lastin irtoaminen raskaista ajoneuvoista sen puutteellisen lukituksen vuoksi aiheuttaa usein vakavia tieonnettomuuksia. Joissakin jäsenvaltioissa on kattava lainsäädäntöä tällä osa-alueella, mutta säännösten epäyhtenäisyys yhteisön tasolla on vakava ongelma kansainvälisten kuljetusten kannalta. Tilanteen korjaamiseksi komissio alkoi vuonna 2002 laatia alan hyvien toimintatapojen opasta.

Poikkeukselliset kuljetukset⁴⁸, jotka voivat olla tieliikenne-riski, aiheuttavat nekin ongelmia kansainvälisissä kuljetuksissa, koska niihin sovellettavat säännöt vaihtelevat joskus jopa saman jäsenvaltion eri alueiden välillä. Tälläkin osa-alueella komissio on alkanut laatia hyvien toimintatapojen opasta.

Vaarallisten tavaroiden maantiekuljetusten teknisiä vaatimuksia säätelevä lainsäädäntö on niin ikään tärkeä osa tieliikenneturvallisuutta koskevaa yhteisön säännöstöä. Sääntöjä tarkistetaan säännöllisesti alan kansainvälisten järjestelyjen valossa, etenkin vaarallisten tavaroiden kansainvälisistä tiekuljetuksista tehdyn eurooppalaisen sopimuksen (ADR) perusteella. Lainsäädännön lausekkeita on tarkistettava siten, että otetaan entistä paremmin huomioon riskit, jotka liittyvät turvallisuuden alalla yhä kasvaviin huoliin (suojautuminen siltä, että ajoneuvoa käytetään tahallisesti vahingoittamistarkoituksessa).

Euroopan unioni tulee kiinnittämään erityistä huomiota siihen, että ammattimaisten kuljetusten alalla sovelletaan edellä esitettyjä toimenpiteitä. Näitä ovat etenkin tekniset ja koulutukseen liittyvät toimenpiteet sekä uusien turvallisuuteen tai liikenteen hallintaan liittyvien tekniikoiden kehittäminen.

Lähitulevaisuudessa on myös tarkasteltava, mitä vaikutuksia **pienten hyötyajoneuvojen ja työsuhteautojen** määrän kasvulla voi olla. Koulutusta, ajo- ja lepoaikaa tai nopeudenrajoittimia koskevan lainsäädännön puuttuminen saattaa vaikuttaa tieliikenneturvallisuuteen.

- Hyväksytään ja saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi ammattikuljettajien koulutuksesta.
- Tehostetaan kaupallisten maantiekuljetusten lepo- ja ajoaikaa koskevaa lainsäädäntöä (ja sen noudattamisen valvontaa).
- Asennetaan digitaaliset ajopiirturit hyötyajoneuvoihin.
- Laaditaan yrityspolitiikan hyville toimintatavoille suuntaviivat, joilla pyritään vähentämään onnettomuus- ja loukkaantumisriskiä ja edistämään turvallisuuden sisällyttämistä olennaiseksi lausekkeeksi maantiekuljetusten sopimuksiin.
- Laaditaan hyvien toimintatapojen opas lastin lukitusta ja poikkeuksellisia kuljetuksia varten.
- Mukautetaan vaarallisten tavaroiden kuljetuksia koskevaa yhteisön lainsäädäntöä tekniikan kehittämiseen.
- Saatetaan turvavöiden käyttö pakolliseksi linja-autoissa ja raskaissa ajoneuvoissa.

⁴⁸ Näillä tarkoitetaan kuljetuksia, joihin ei sovelleta velvoitteita, joista säädetään tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisissa ja kansainvälisissä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista 25. heinäkuuta 1996 annetussa neuvoston direktiivissä 96/53/EY (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59).

- Laaditaan turvallisuussääntöjä lasten säännölliseen kuljettamiseen tarkoitetuille ajoneuvoille.
- Tutkitaan pienten hyötyajoneuvojen ja työsuhdeautojen kasvavan käytön vaikutuksia tieliikenneturvallisuuteen.

5.5. Tieliikenneonnettomuuksien uhrien ensiapu ja hoito

Euroopan unionissa voitaisiin säästää tuhansia henkiä, jos avunantoa ja diagnosointia voitaisiin nopeuttaa tieliikenneonnettomuuksien ensiavun yhteydessä. Huonosti järjestetty ensiapu saattaa sen sijaan johtaa – mikäli uhri jää henkiin – vammoihin, jotka olisi voitu välttää. Yhdistyneessä kuningaskunnassa tehdyssä tutkimuksessa arvioitiin, että kaikkiaan 12:lle prosentille onnettomuuksien uhreista jäi sellainen vakava vamma luuston vaurioitumisesta, joka olisi voitu välttää.

Vammojen vakavuudesta tarvittaisiin yksityiskohtaisia tietoja, jotta voitaisiin ymmärtää kunnolla, miten vahinkoja voitaisiin vähentää onnettomuuden jälkeisessä ensiavussa. Siksi kansallisella tasolla on kerättävä tietoja, jotta voitaisiin määritellä ensiapupalvelujen tehokkuus.

Uusiin ajoneuvoihin asennetaan yhä useammin automaattisia hätäsanomalaitteita ja paikannuslaitteita. Jotta niiden tarjoama hyöty voitaisiin maksimoida, hätäsanoma on ehdottomasti ohjattava suoraan hätäkeskukseen. Tällaisia järjestelmiä on testattava kokeiluhankkeessa ensimmäiseksi kansainvälisiin kuljetuksiin käytettävissä raskaissa ajoneuvoissa.

Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat hiljattain päättäneet velvoittaa puhelinverkko-operaattorit toimittamaan pelastuspalveluille tiedot, joiden avulla voidaan paikantaa **hätänumeroa 112** käyttävät hätäpuhelut⁴⁹. Komissio aikoo hyväksyä vuonna 2003 suosituksen, jossa esitettiin suuntaviivat tämän päätöksen täytäntöönpanolle. Ajoneuvojen valmistajat tarjoavat uusiin automalleihin myös automaattisia hätäsanomajärjestelmiä. Tässä vaiheessa on tärkeä valvoa, että eri järjestelmien kautta kerätyt ja siirretyt tiedot välittyvät kunnolla ja nopeasti pelastuspalveluille, jotka auttavat onnettomuuksissa. Näitä järjestelmiä käsitellään lähemmin jo mainitussa tulevassa tiedonannossa, jonka aiheena ovat älykkäisiin ajoneuvoihin tarkoitetut tieto- ja viestintäteknikat.

- Tutkitaan hyviä toimintatapoja onnettomuuksien jälkeisen ensiavun alalla.
- Laaditaan eritelmä onnettomuuksista hälyttävillä laitteilla, jotka on kytketty paikantamisjärjestelmään, ja toteutetaan demonstrointihankkeita, jotka kattavat kaikki pelastusketjun eri osat.

⁴⁹ Uusia sähköisiä viestintäjärjestelmiä koskeva paketti, johon kuuluu sähköisten viestintäverkkojen ja -palvelujen yhteisestä sääntelyjärjestelmästä 7. maaliskuuta 2002 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/21/EY (puitedirektiivi) ja yleispalvelusta ja käyttäjien oikeuksista sähköisten viestintäverkkojen ja -palvelujen alalla 7. maaliskuuta 2002 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/22/EY (yleispalveludirektiivi) (EYVL L 108, 24.4.2002, s. 33).

5.6. Onnettomuuksia koskevien tietojen keruu, analysointi ja levitys

5.6.1. Taustaa

Yhteisen tavoitteen määrittely tieliikenneturvallisuuden alalla merkitsee sitä, että etusijalle asetetaan mahdollisimman tehokkaat toimenpiteet. Onnettomuuksia ei voida ennustaa, mutta ne eivät kuitenkaan ole väistämättömiä, ja niiden **syyt, olosuhteet ja seuraukset** on tunnettava, jotta niitä voitaisiin hallita ja välttää tai ainakin vähentää niiden vakavuutta.

Onnettomuuksia ja vammoja koskevat tietokannat ovatkin välttämättömiä välineitä tieliikenneturvallisuuden ongelmien objektiiviseen arviointiin. Samaa ajatustapaa noudattaen sellaisten kiinteiden laitteiden (mustien laatikoiden) mahdollinen asentaminen tieliikenneajoneuvoihin ja muihin kulkuvälineisiin, joilla rekisteröidään tietoja onnettomuuksien tutkintaa varten, nopeuttaa onnettomuuksien jälkeisiä oikeudenkäyntejä, vähentää oikeustoimien kustannuksia ja mahdollistaa tehokkaat ehkäisytoimenpiteet.

5.6.2. Onnettomuuksien syyt

Tieliikenneonnettomuuksien riippumatonta tutkintaa on tarkoitus kehittää siviili-ilmailua koskevan EU-lainsäädännön mallin mukaisesti. Jokaisesta tieliikenneonnettomuudesta ei kuitenkaan voida tehdä yksityiskohtaista tutkintaa, sillä niitä tapahtuu niin paljon. Työt on realistisempaa kohdentaa yhtäältä vakavimpiin onnettomuuksiin ja toisaalta "tavallisia" onnettomuuksia edustavaan otokseen. Tutkimukset, jotka toteutetaan riippumattomasti oikeusviranomaisten tai vakuutusyhtiöiden tekemistä tutkimuksista, on suunnattava onnettomuuksien syihin pikemminkin kuin syyllisiin, ja niiden avulla on voitava parantaa lainsäädäntöä ja käytössä olevia toimintatapoja. Niitä on teetettävä kansallisella tasolla eurooppalaisen metodologian pohjalta, ja niiden tulokset on toimitettava komissiossa toimivalle asiantuntijaryhmälle arviointia varten. Nämä tutkimukset, jotka kohdistuvat rajalliseen määrään onnettomuuksia, täydentävät tieliikenneonnettomuuksien yleisiä tilastotietoja sekä monialaisten ryhmien tekemiä yksityiskohtaisia onnettomuuksien tapaututkimuksia. Tällä tavoin kootut tietokannat annetaan tutkijoiden käyttöön.

Onnettomuuksien tutkinnan tulosten käyttöön liittyy erityinen ongelma. Nykyisin oikeusviranomaisten tai vakuutusyhtiöiden tekemien tutkimusten pääasiallisena tavoitteena on onnettomuuksista aiheutuneiden vahinkojen kompensoiminen ja vastuiden selvittäminen lainsäädäntöä soveltaen. Nämä tutkimukset eivät kuitenkaan poista Euroopassa ja Yhdysvalloissa

⁵⁰ Neuvoston direktiivi 94/56/EY, annettu 21. marraskuuta 1994, siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnan peruseräaateista (EYVL L 319, 12.12.1994, s. 14) toimii mallina muiden liikennemuotojen vastaavalle järjestelmälle. Siinä säädetään siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnan peruseräaateista. Lisäksi komissio antoi joulukuussa 2000 direktiiviehdotuksen poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla. Yhteisön nykyisen lainsäädännön täydentämiseksi ehdotuksessa esitetään tällaisten poikkeamien analysointia. Poikkeamat ovat tapauksia, jotka yleensä antavat ennalta osviittaa mahdollisista onnettomuuksista.

⁵¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/12/EY, annettu 26. helmikuuta 2001, yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta (EYVL L 75, 15.3.2001, s. 1). Kyseinen direktiivi 2001/12/EY on osa viime joulukuussa hyväksyttyä "rautatiepakettia", ja jäsenvaltioiden on sen nojalla ryhdyttävä toimenpiteisiin varmistukseksi, että onnettomuuksista tehdään aina tutkinta. Komissio antoi vuonna 2002 rautateiden turvallisuutta koskevan direktiiviehdotuksen (KOM(2002) 21 lopullinen, EYVL C 126E, 28.5.2002, s. 332), jossa edellytetään, että jäsenvaltiot perustavat kansallisella tasolla riippumattoman laitoksen suorittamaan onnettomuustutkinnat. Yhteisön tasolla tehtävää yhteistyötä varten laaditaan mekanismit, mahdollisesti tulevan rautateiden turvallisuusviraston yhteyteen.

⁵² Pakollisesta katsastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi 29. huhtikuuta 1999 annetussa neuvoston

todettua tarvetta tehdä myös riippumattomia teknisiä tutkimuksia, joissa etsitään onnettomuuksien syitä ja mahdollisuuksia parantaa lainsäädäntöä.

Eurooppalaisessa lainsäädännössä on jo vuosia säädetty tällaisesta tutkinnasta siviili-ilmailussa⁵⁰. Vastaava velvoite on nyt myös rautateitä koskevassa lainsäädännössä⁵¹. Komission aikomuksena on jatkossa ehdottaa vastaavien tutkimusten käyttöönottoa myös merenkulun alalla⁵², ja pitkällä aikavälillä olisi syytä tehdä samoin myös tieliikenneonnettomuuksien osalta.

Tällaiset riippumattomat tutkimukset on suoritettava kansallisella tasolla, mutta koko EU:lle yhteisten menetelmien mukaisesti. Tulokset olisi toimitettava riippumattomista asiantuntijoista koostuvalle ryhmälle, joka toimisi komission yhteydessä ja jonka tehtävänä olisi parantaa voimassa olevaa lainsäädäntöä ja sopeuttaa menetelmät muun muassa tekniseen kehitykseen.

Tieliikenneturvallisuutta käsittelevän eurooppalaisen neuvoston (ETSC) järjestämässä kolmannessa onnettomuustutkintaa käsittelevässä konferenssissa muistutettiin, että pysyvä ja riippumaton organisaatio ei ainoastaan takaa tutkinnan riippumattomuutta vaan varmistaa myös, että sen suositukset johtavat jatkotoimenpiteisiin.

Kaikenlainen uusi teknologia saattaa aiheuttaa kuljettajissa korvaavaa käyttäytymistä, ja siksi on syytä arvioida sen vaikutuksia esimerkiksi kuljettajien väsymyksestä hälyttävien laitteiden, kuntoutumista koskevien toimenpiteiden ja ajolupien portaittaiseen saantiin liittyvien menetelmien osalta.

Tallentimien (mustat laatikot) asentaminen tiettyjen luokkien tieliikenneajoneuvoihin ja muihin kulkuneuvoihin auttaa ymmärtämään onnettomuuksien teknisiä syitä, kasvattaa kuljettajien vastuuntuntoa, nopeuttaa onnettomuuksien jälkeisiä oikeudenkäyntejä, vähentää niiden kustannuksia ja auttaa toteuttamaan tehokkaita ehkäisytoimenpiteitä. Tallennetut tiedot olisi hyvä kerätä keskitetysti heti, kun laitteita on riittävästi käytössä. Sitä odotellessa ja mahdollisten teknisen yhteentoimivuuden ongelmien ehkäisemiseksi olisi hyvä laatia tekninen eritelmä.

5.6.3. Onnettomuuksien olosuhteet

EU:ssa on jo otettu käyttöön CARE (joka on mainittu edellä), jonka tiedot saadaan eriytettyssä muodossa jäsenvaltioilta ja jota komission yksiköt hallinnoivat⁵³. Heinäkuusta 2002 lähtien yleisölle on tarjottu erilaisia taulukoita ja kaavioita Internetin Europa-sivuston kautta⁵⁴, ja palvelua on tarkoitus lisätä säännöllisesti. Lisäksi rajallisella määrällä käyttäjiä (kaksi kustakin jäsenvaltiosta) on suora pääsy kaikkiin CAREn tietoihin. Tieliikenneturvallisuuteen erikoistuneiden elinten yhteenliittymä saa vuoden 2003 loppuun mennessä valmiiksi tutkimuksen CAREn hyödyntämisestä käytännössä⁵⁵. Lisäksi on tehtävä tutkimuksia datan korrelaatiosta, jotta voitaisiin arvioida säännöllisesti virheitä uhrien ilmoittamisessa. Tätä varten sairaaloiden tietoja on verrattava kansallisiin tilastotietoihin.

Jotta eri jäsenvaltioiden tilanteita voitaisiin verrata keskenään, CAREn tietoja pitäisi vertailla erilaisiin sosioekonomisiin muuttujiin, joita kutsutaan **riskialttiuden muuttujiksi** ja joita ovat

direktiivissä 1999/35/EY (EYVL L 138, 1.6.1999, s. 1) edellytetään, että 1.12.2000 alkaen kaikkien direktiivissä tarkoitettujen, yhteisön satamiin matkalla olleiden tai niistä lähteneiden alusten onnettomuudet tutkitaan. Komission aikomuksena on ehdottaa vuoteen 2004 mennessä kaikkia merionnettomuuksia koskevaa yhtenäistä järjestelmää.

⁵³ Käytössä on myös OECD:n hallinnoima BICAR-tietokanta, mutta sen tiedot ovat saatavilla vain aggregoidussa muodossa.

⁵⁴ http://europa.eu.int/comm/transport/home/care/index_en.htm

⁵⁵ ASTERYX-hanke.

muun muassa ajoneuvokanta, tieverkon pituus tai liikenteen määrät. Kyseiset muuttujat on tiedettävä CAREn vaatimalla tarkkuudella, ja ne on mitattava vertailukelpoisesti.

CARE tarjoaa keskipitkällä aikavälillä merkittävän määrän tietoa ja päätöksenteon ja seurannan apuvälineitä niin kansalaisille, tutkijoille kuin poliitikoillekin.

5.6.4. Onnettomuuksien seuraukset

Verikokeet, radiologiset tutkimukset ja muut kliiniset analyysit ovat välttämättömiä henkilövahinkojen seurausten tuntemiseksi, ja niiden toteuttaminen pitäisi kodifioida tai jopa yhdenmukaistaa koko Euroopan unionissa. Euroopan unionin tasolla on hyödynnettävä onnistuneita kokeiluja, jotka toteutetaan usein paikallisella tasolla ja tieliikenneonnettomuuksista aiheutuviin vammoihin erikoistuneiden klinikoiden monialaisten tutkimusryhmien toimesta. Samalla on edistettävä asiantuntijoiden välistä tietojenvaihtoa ja laadittava hyviä toimintatapoja koskevia suuntaviivoja.

Tutkimuksen viidennessä puiteohjelmassa käynnistettiin vuonna 2002 suuri hanke, jossa analysoidaan tieliikenneonnettomuuksista aiheutuneita vammoja⁵⁶. Hankkeessa noudatettiin aiemman, vammojen luokittelua koskeneen hankkeen⁵⁷ yhteydessä laadittuja suosituksia. Työtä on jatkettava ja laajennettava, ja onnettomuustutkimus onkin otettu yhdeksi tutkimuksen kuudennen puiteohjelman ensisijaiseksi aihealueeksi.

5.6.5. Euroopan tieliikenneturvallisuuden seurantakeskus

Komissio aikoo perustaa pilottihankkeena komission yhteyteen Euroopan tieliikenneturvallisuuden seurantakeskuksen, joka rahoitetaan Euroopan unionin talousarviosta. Seurantakeskus koordinoi kaikkia yhteisön toimia tieliikenneonnettomuuksiin ja henkilövahinkoihin liittyvien tietojen keruun ja analysoinnin alalla. Se ylläpitää CARE-tietojärjestelmää ja toimii siten Euroopan unionin yhteyspisteenä hyviä toimintatapoja koskevien tietojen vaihdossa sekä vastaa viime kädessä hyviä toimintatapoja koskeviin yhteisön suuntaviivoihin liittyvien toimien järjestämisestä ja hallinnoinnista. Seurantakeskus voi myös ottaa tehtäväkseen parantaa tieliikenneturvallisuuteen liittyvien tutkimushankkeiden tulosten levittämistä, olipa kyse Euroopan unionin rahoittamista hankkeista tai muihin ohjelmiin kuuluvista hankkeista, ja varmistaa tietojen levittämisen.

- Kehitetään CARE-tietokantaa ja laajennetaan sen käyttömahdollisuutta avoimuuden lisäämiseksi ja CAREn hyödyntämisen edistämiseksi.
- Täydennetään CAREa riskialttiuden muuttujilla ja onnettomuuksien syillä.
- Arvioidaan ja parannetaan järjestelmiä, jotka yhdistävät tieliikenneonnettomuuksia koskevat sairaaloiden tiedot ja kansalliset tilastotiedot.
- Laaditaan ajoneuvoihin asennettaviin onnettomuuksien syiden tallentimiin sovellettava eritelmä, ja tutkitaan eri vaihtoehtojen seurauksia tiettyjen ajoneuvoluokkien osalta.
- Perustetaan komission yhteyteen Euroopan tieliikenneturvallisuuden seurantakeskus.

⁵⁶ PENDANT-hanke.

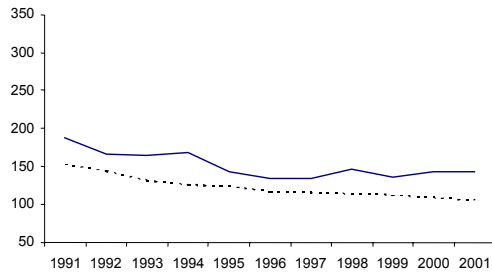
⁵⁷ STAIRS-hanke (neljäs puiteohjelma).

- Laaditaan eurooppalainen metodologia tieliikenneonnettomuuksien riippumattomille tutkimuksille ja perustetaan komission alainen riippumattomien asiantuntijoiden ryhmä.

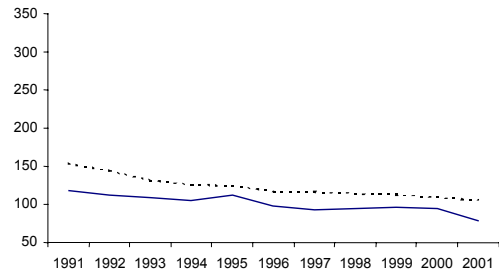
LIITE 1

Tieliikenneonnettomuudet - kuolonuhrien määrän kehitys miljoonaa asukasta kohti vuosina 1991-2001 Tilanne kussakin jäsenvaltiossa (+ koko EU:n keskiarvo)

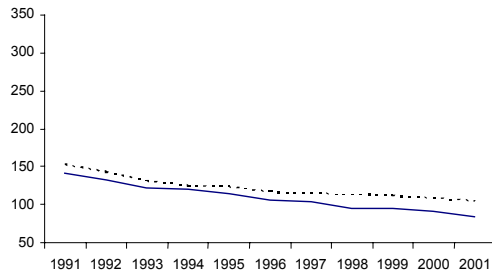
B



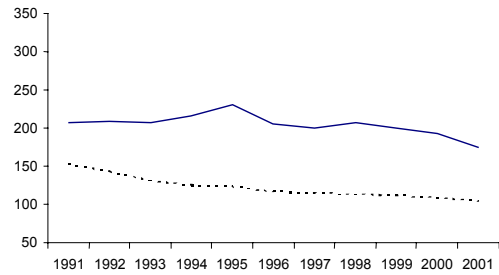
DK



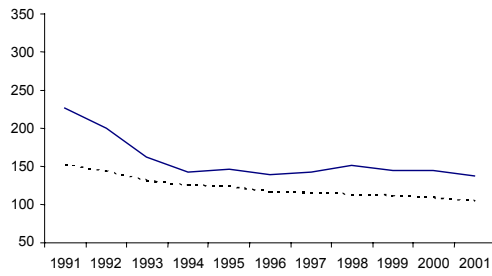
D



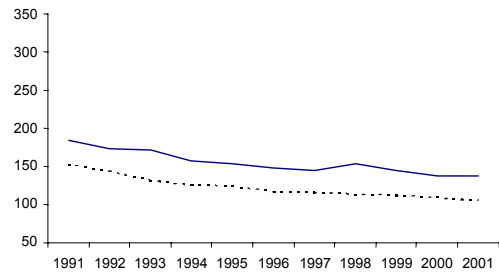
EL



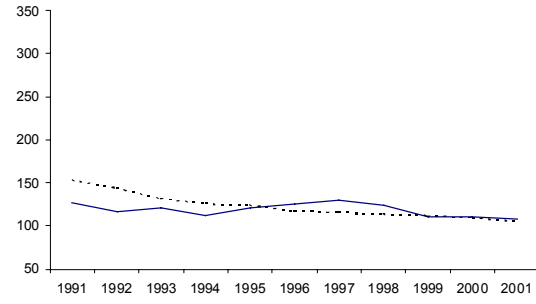
E



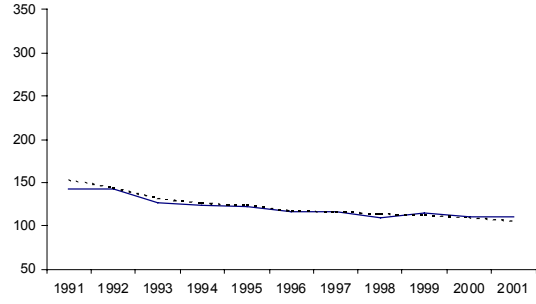
F



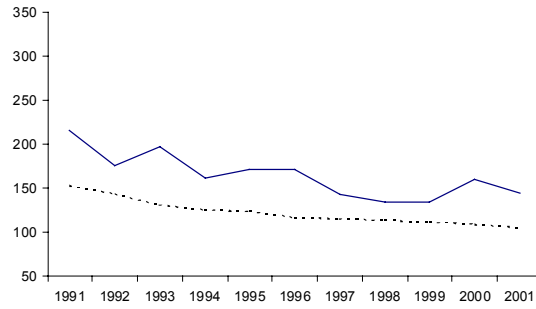
IRL



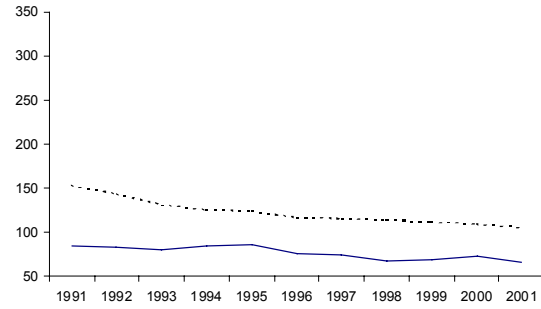
I



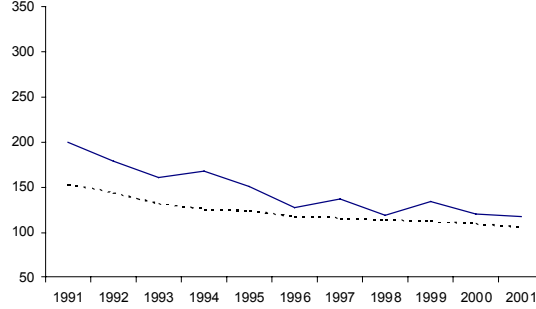
L



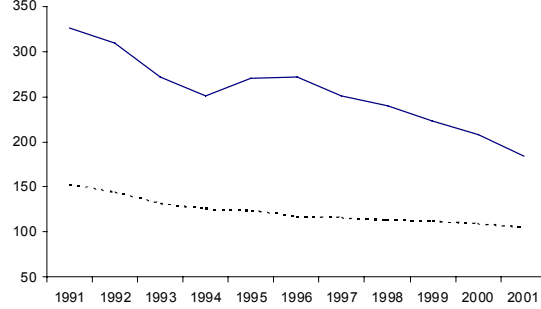
NL

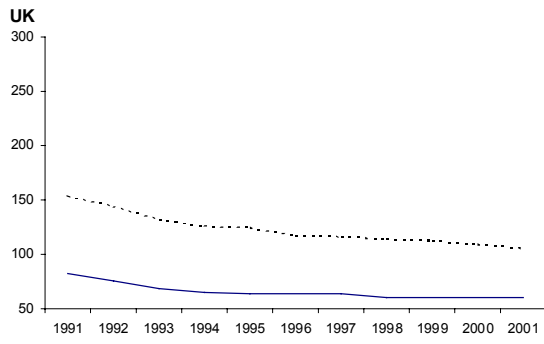
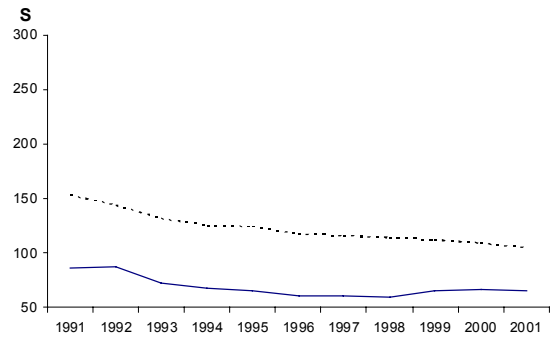
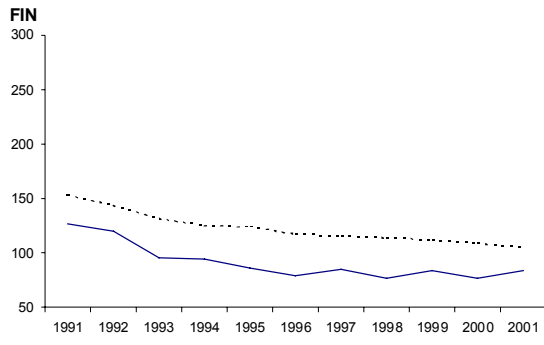


A



P





	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Total
B	1.873	1.671	1.660	1.692	1.449	1.356	1.364	1.500	1.397	1.470	1.486	16.918
DK	606	577	559	546	582	514	489	499	514	498	431	5.815
D	11.300	10.631	9.949	9.814	9.454	8.758	8.549	7.792	7.772	7.503	6.977	98.499
EL	2.112	2.158	2.159	2.253	2.411	2.157	2.105	2.182	2.116	2.037	1.895	23.585
E	8.836	7.818	6.376	5.614	5.749	5.482	5.604	5.957	5.738	5.777	5.516	68.467
F	10.483	9.900	9.867	9.019	8.891	8.541	8.444	8.918	8.487	8.079	8.160	98.789
IRL	445	415	431	404	437	453	473	458	414	418	412	4.760
I	8.109	8.053	7.188	7.091	7.020	6.676	6.713	6.314	6.633	6.410	6.410	76.617
L	83	69	78	65	70	71	60	57	58	70	69	750
NL	1.281	1.253	1.235	1.298	1.334	1.180	1.163	1.066	1.090	1.082	1.085	13.067
A	1.551	1.403	1.283	1.338	1.210	1.027	1.105	963	1.079	976	958	12.893
P	3.218	3.084	2.700	2.504	2.711	2.730	2.521	2.126	2.028	1.874	1.671	27.167
FIN	632	601	484	480	441	404	438	400	431	396	433	5.140
S	745	759	632	589	572	537	541	531	580	591	583	6.660
UK	4.753	4.379	3.957	3.807	3.765	3.740	3.743	3.581	3.564	3.580	3.598	42.467
EU-15	56.027	52.771	48.558	46.514	46.096	43.626	43.312	42.344	41.901	40.761	39.684	501.594

Tieliikenneonnettomuudet - kuolonuhrien määrän kehitys vuosina 1991-2001

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
B	188	167	165	168	143	134	134	147	137	144	145
DK	118	112	108	105	112	98	93	94	97	93	81
D	142	132	123	121	116	107	104	95	95	91	85
EL	207	210	209	216	231	206	201	208	201	193	180
E	227	201	163	143	147	140	143	151	145	145	137
F	184	173	172	157	154	147	145	153	145	138	138
IRL	126	117	121	113	121	125	130	124	111	111	108
I	143	142	126	124	123	116	117	110	115	111	111
L	216	177	197	162	172	172	143	135	135	161	156
NL	85	83	81	85	86	76	75	68	69	68	68
A	200	178	161	167	151	128	137	119	133	120	118
P	326	310	271	251	271	272	250	210	200	184	163
FIN	126	120	96	95	86	79	85	78	84	77	84
S	87	88	73	67	65	61	61	60	66	67	66
UK	82	76	68	65	64	64	64	61	60	60	60
EU-15	153	144	132	126	124	117	116	113	112	108	105

Tieliikenneonnettomuudet - kuolonuhrien määrän kehitys miljoonaa asukasta kohti vuosina 1991-2001

Lähde: CARE ja jäsenvaltioiden omat julkaisut. Arviot esitetään kurssiivilla.

LIITE 2

Tieliikenneturvallisuutta koskeva eurooppalainen peruskirja

Allekirjoittanut [nimi ja osoite], jota edustaa [allekirjoittajan nimi ja asema], joka

viranomaisena, päätösvallan haltijana, talous- tai sosiaalialan organisaationa tai edustuselimenä

vastaa osittain Euroopan unionin tieliikenneturvallisuudesta,

(JOHDANTO)

katsoo, että tieliikenneonnettomuuksien uhrien määrä on nykyään Euroopassa kohtuuton ja että sitä on vähennettävä pikaisesti ryhtymällä mahdollisimman tehokkaisiin toimenpiteisiin,

katsoo, että niiden lukuisien osapuolien koordinoitu toiminta, joilla on tällä alalla vastuuta, edistäisi toivottujen tulosten saavuttamista,

uskoo, että olemassa on jo tehokkaita toimenpiteitä, joilla tielläliikkuja voidaan kannustaa noudattamaan turvallisuussääntöjä, ja että myös pidemmälle meneviä toimenpiteitä voidaan toteuttaa, kuten vähentää tielläliikkujien altistumista onnettomuusriskille, että toimenpiteiden tehokkuus moninkertaistuu, jos niihin osallistuu riittävä määrä toimijoita,

hyväksyy tavoitteen, jona on kuolonuhrien määrän puolittaminen vuoteen 2010 mennessä,

luottaa asianomaisten henkilöiden ja järjestöjen vastuuntuntoon,

tietää, että tieliikenneturvallisuuden edistämiseksi toteutettujen toimien kustannukset ovat hyvin pienet suhteessa tieliikenteen turvattomuuden inhimillisiin, yhteiskunnallisiin ja taloudellisiin kustannuksiin,

(TAVOITE)

SITOUTUU PANEMAAN VAPAAEHTOISESTI TÄYTÄNTÖÖN TOIMENPITEET, JOTKA KUULUVAT SEN VASTUUALUEESEEN JA TOIMIALAAN, NOPEUTTAAKSEEN EDISTYSTÄ TIELIIKENNETURVALLISUUDEN ALALLA.

SITOUTUU VASTUUNSA JA VALTUUKSIENSA PUITTEISSA SEKÄ TARVITTAESSA TÄMÄN PERUSKIRJAN LIITTEENÄ OLEVIEN YKSITYISKOHTAISTEN SÄÄNTÖJEN MUKAISESTI PANEMAAN TÄYTÄNTÖÖN SEURAAVAT PERIAATTEET JA TOIMENPITEET:

1. Toteutetaan omaan vastuualueeseen kuuluvia toimenpiteitä edellä mainitun tavoitteen eli tieliikennekuolemien puolittamisen saavuttamiseksi.
2. Sisällytetään tieliikenneturvallisuuteen liittyvät toimet ja turvallisuustason mittaaminen tärkeimpiin tavoitteisiin ja oman päätöksenteon tärkeimpiin perusteisiin muun muassa tutkimustoiminnan, organisaation ja investointien puitteissa sekä yleisemmin koko oman ammattitoiminnan organisoinnin puitteissa todellisen tieliikenneturvallisuutta koskevan suunnitelman laatimiseksi.
3. Jaetaan sellaisia teknisiä ja tilastollisia tietoja tieliikenneturvallisuuden alan toimivaltaisten elimien kanssa, joiden avulla voidaan ymmärtää onnettomuuksien

syitä, onnettomuuksista aiheutuvia vammoja sekä ehkäisevien ja lieventävien toimenpiteiden tehokkuutta.

4. Ehkäistään liikenneonnettomuuksia toteuttamalla korkealaatuisia toimenpiteitä yhdellä tai usealla seuraavista aloista:
 - kuljettajien perus- ja jatkokoulutus ja valistus,
 - autojen varustus ja ergonomia,
 - infrastruktuurien parantaminen siten, että minimoidaan onnettomuuksien riskiä ja vakavuutta ja kannustetaan ajamaan turvallisesti.
5. Kehitetään ja otetaan käyttöön tieliikenneonnettomuuksien seurauksia lieventäviä tekniikoita.
6. Kehitetään välineitä, joilla voidaan valvoa yhtenäisesti, jatkuvasti ja asianmukaisesti, että allekirjoittaneen nimissä tai alaisuudessa toimivat henkilöt noudattavat liikennesääntöjä, sekä rankaistaa sääntöjen mahdollisia rikkojia yhtenäisesti, nopeasti ja oikeasuhteisesti.
7. Luodaan puitteet, jotka edistävät jatkuvan koulutuksen tarjoamista ja riskialttiiden kuljettajien uudelleenkoulutusta.
8. Pyritään edistämään onnettomuuksien syiden, olosuhteiden ja seurauksien mahdollisimman hyvää tuntemusta, jotta niistä voitaisiin oppia niiden uusiutumisen ehkäisemiseksi.
9. Edistetään tehokkaan ja laadukkaan lääkinnällisen, psykologisen ja oikeudellisen avun tarjoamista tieliikenneonnettomuuksien uhreille.
10. Hyväksytään soveltuvien salassapitosääntöjen mukainen tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi toteutettujen toimenpiteiden jälkikäteinen vertaisarviointi, ja tarkistetaan tarvittaessa toimenpiteitä tämän arvioinnin pohjalta.

SEKÄ LOPUKSI

11. Toteutetaan vapaaehtoisesti toimenpiteitä, jotka menevät pitemmälle kuin voimassa olevat lainsäädännölliset vaatimukset. Tällaisia toimenpiteitä ovat: [allekirjoittanut täyttää].

Tehty..., ...

(allekirjoitus)