



## MAANTIELIIKENNE: LIIKENNETTÄ JA TURVALLISUUTTA KOSKEVAT SÄÄNNÖKSET

Euroopan unioni on asettanut tavoitteekseen toteuttaa eurooppalainen tieliikenneturvallisuusalue vuosikymmenen 2010–2020 kuluessa. Tällä alalla toimivalta kuuluu ensi sijassa jäsenvaltioille. Niinpä unioni on antanut säännöksiä ajoneuvojen teknisestä kunnosta, vaarallisten aineiden kuljetuksista ja tiestön turvallisuudesta.

### OIKEUSPERUSTA JA TAVOITTEET

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) VI osasto ja erityisesti sen 91 artikla muodostavat oikeusperustan tieliikenneturvallisuusalueen toteuttamiselle. Tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ja edistää kestävästä liikkuvuudesta. Vuonna 2010 Euroopan unioni uudisti sitoumuksensa parantaa liikenneturvallisuutta ja asetti tavoitteen liikennekuolemien vähentämisestä vuoteen 2020 mennessä 50 prosentilla vuoden 2010 tasosta. Vuotta 2020 koskevan unionin tavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan 6,7 prosentin vuotuinen vähennys vuosien 2010 ja 2020 välillä. Vuodesta 2010 liikennekuolemat ovat kuitenkin vähentyneet EU:n 28 jäsenvaltiossa 19 prosentilla, eli keskimääräinen vuotuinen vähennys on ollut vain 3,4 prosenttia. Koska liikennekuolemat eivät ole vähentyneet riittävän nopeasti, vuosien 2017 ja 2020 välillä tarvittaisiin 11,4 prosentin vähennys, jotta EU pääsisi tavoitteeseensa. Euroopan liikenneturvallisuusneuvoston [vuonna 2018 julkaiseman raportin](#) mukaan vuonna 2017 EU:n teillä kuoli 25 249 henkeä (477 henkeä vähemmän kuin vuonna 2016, mikä on ainoastaan 2 prosentin vähennys).

### SAAVUTUKSET

#### A. Yleistä

Komissio julkaisi kesäkuussa 2003 kolmannen tieliikenneturvallisuuden eurooppalaisen toimintaohjelman 2003–2010. Tavoitteena oli puolittaa liikennekuolemien määrä jäsenvaltioissa vuoden 2010 loppuun mennessä. Vaikkei tavoitteeseen päästyäkään tässä määräajassa, komissio piti tuloksia myönteisinä tieliikenteen uhrien vähentämisen kannalta. Se julkaisi 20. heinäkuuta 2010 tiedonannon otsikolla "[Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020](#)" (COM(2010)0389).

Vuoden 2011 valkoisessa kirjassa "Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää"



[\(COM\(2011\)0144\)](#), joka annettiin 28. maaliskuuta 2011, komissio lykkäsi tavoitetta kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien määrän puolittamisesta vuoteen 2020. Lisäksi asetettiin päämääräksi alentaa liikennekuolemien määrä lähelle nollaa vuoteen 2050 mennessä. Komissio myös määritteli poliittisissa suuntaviivoissaan seitsemän tavoitetta, joita varten se kaavaili kansallisia ja unionin tason toimenpiteitä vastuunjaon ja toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Näihin tavoitteisiin kuuluvat tienkäyttäjille annettavan valistuksen ja opetuksen parantaminen sekä liikenneturvallisuussäätöjen valvonnan tehostaminen, tieinfrastruktuurin ja ajoneuvojen turvallisuuden lisääminen, älykkäiden liikennejärjestelmien käytön edistäminen esimerkiksi ottamalla käyttöön ajoneuvojen eCall-hätäviestijärjestelmä, hätä- ja pelastuspalvelujen parantaminen loukkaantuneiden hoidon tehostamiseksi sekä loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien, kuten jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden, suojeleminen.

## **B. Ajoneuvojen tekninen kunto**

EU hyväksyi vuonna 2014 uusia lainsäädäntötoimia, joita kutsutaan ”liikennekelpoisuuspaketiksi”. Liikennekelpoisuuspakettiin kuuluu seuraavat kolme direktiiviä: määräaikaikatsastuksista annettu [direktiivi 2014/45/EU](#), hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista annettu [direktiivi 2014/47/EU](#) ja ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annettu [direktiivi 2014/46/EU](#).

Huhtikuun 8. päivänä 2003 annetussa vähemmän kuin 3,5 tonnia painavien ajoneuvojen turvavöiden pakollista käyttöä koskevassa [direktiivissä 2003/20/EY](#) säädetään lasten turvalaitteiden pakollisesta käytöstä ja turvavöiden käyttöpakosta kaikissa linja-autoissa, joissa sellaiset on (kaupunkien paikallisliikenne vapautetaan tästä vaatimuksesta).

[Direktiivissä 92/6/ETY](#), joka annettiin 10. helmikuuta 1992, säädettiin nopeudenrajoittimien asentamispakosta yli 3,5 tonnia painaviin ajoneuvoihin. Marraskuun 5. päivänä 2002 annetulla [direktiivillä 2002/85/EY](#) nopeudenrajoittimien käyttöpakko ulotettiin kaikkiin 3,5 tonnia–12 tonnia painaviin tavaraliikenteen ajoneuvoihin ja yli 8-paikkaisiin (kuljettajaa lukuun ottamatta) matkustajaliikenteen ajoneuvoihin.

Aktiivisen turvallisuuden toimenpiteitä vahvistettiin 14. tammikuuta 2009 annetussa [asetuksessa \(EY\) N:o 78/2009](#), joka koskee jalankulkijoiden ja muiden loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun huomioon ottamista ajoneuvojen tyyppihyväksynnässä. Asetuksessa asetetaan etusuojarahjestelmien rakentamiseen ja toimintaan sovellettavia vaatimuksia muiden ajoneuvojen kanssa tapahtuvien etutörmäysten varalta. Siinä säädetään mahdollisuudesta, että näitä vaatimuksia ei sovelleta teknologiaan, jonka avulla voidaan välttää törmäykset pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden kanssa. Siinä säädetään myös hätäjarrutehostinjärjestelmän asentamisesta.

Tienkäyttäjien turvallisuutta on pyritty parantamaan myös pienentämällä katvealueita. Marraskuun 10. päivänä 2003 annetussa [direktiivissä 2003/97/EY](#) säädettiin, että unionissa käyttöön otettavissa uusissa raskaissa ajoneuvoissa oli oltava ylimääräiset, katvealueen kattavat taustapeilit (laajakulma-, lähietäisyys- ja etupeilit).



Heinäkuun 11. päivänä 2007 annetun [direktiivin 2007/38/EY](#) mukaan myös olemassa oleva ajoneuvokanta oli varustettava näillä laitteilla. [Direktiivi 2003/97/EY](#) kumottiin 13. heinäkuuta 2009 annetulla [asetuksella \(EY\) N:o 661/2009](#) 1. marraskuuta 2014 alkaen. Asetuksen mukaan taustapeilejä koskevia vaatimuksia sovelletaan myös unionin ulkopuolella rekisteröityihin ajoneuvoihin. Komissio teetti vuonna 2011 tutkimuksen ns. kuolleesta kulmasta eli huonosta näkyvyydestä johtuneista onnettomuuksista ja esitti kesäkuussa 2012 kertomuksen [direktiivin 2007/38/EY](#) täytäntöönpanosta. Siinä korostettiin muun muassa, että vuosittain tapahtuu 1 200 kuolonkolaria, joihin on osallisena raskas ajoneuvo. Siksi näiden onnettomuuksien määrää on edelleen pyrittävä vähentämään.

### C. Vaarallisten aineiden kuljetus

Marraskuun 21. päivänä 1994 annetulla [direktiivillä 94/55/EY](#) vaarallisten tavaroiden kansainvälisistä tiekuljetuksista tehdyn eurooppalaisen sopimuksen (ADR) säännöt ulotettiin koskemaan myös unionimaiden sisäisiä kuljetuksia. Se kumottiin 24. syyskuuta 2008 annetulla [direktiivillä 2008/68/EY](#). Uudella direktiivillä perustettiin yhteinen järjestelmä, joka käsittää kaikki näkökohdat, jotka koskevat vaarallisten aineiden maan sisäisiä tie-, rautatie- ja sisävesikuljetuksia unionissa. Joulukuun 3. päivänä 2012 annetulla komission [direktiivillä 2012/45/EU](#) ajantasaistettiin sääntelyn sisältöä niin, että se vastaa ADR-sopimuksen viimeisintä versiota (sopimusta päivitetään kahden vuoden välein). ADR-sopimusta muutettiin äskettäin neuvoston [päätöksellä 2018/1485/EU](#).

### D. Älykkäät liikennejärjestelmät ja eSafety-aloite

Komissio käynnisti 16. joulukuuta 2008 toimintasuunnitelman älykkäiden liikennejärjestelmien ottamiseksi käyttöön maantiekuljetusten alalla. Toimintasuunnitelma perustuu useisiin aloitteisiin (muun muassa vuonna 2006 käynnistettyyn eSafety-aloitteeseen), ja osa toimista on määritelty ensisijaisiksi. Päämääriltään yhteneväinen on tieliikenteen älykkäistä liikennejärjestelmistä 7. heinäkuuta 2010 annettu [direktiivi 2010/40/EU](#), jossa säädetään yhteentoimivien älykkäiden liikennejärjestelmien koordinoitusta ja yhtenäisestä käyttöönotosta unionissa. Älykkäisiin liikennejärjestelmiin kuuluvat muun muassa automaattinen nopeudensääto, ajonvakautusjärjestelmät, törmäysvaroittimet ja automaattinen eCall-hätäviestijärjestelmä. Komission vuonna 2003 perustama eSafety-yhteistyöelin, joka sai vuonna 2011 nimekseen iMobility, tarjoaa liikenneturvallisuudesta kiinnostuneille toimijoille yhteisen foorumin, jossa vaihtaa näkemyksiä. Foorumin tavoitteena on edistää ja valvoa eSafety-suositusten täytäntöönpanoa ja tukea ajoneuvojen turvallisuusjärjestelmien käyttöönottoa ja käyttöä.

Yhteentoimivan EU:n laajuisen eCall-palvelun käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston [päätöksen N:o 585/2014/EU](#) mukaisesti jäsenvaltioilla oli viimeistään 1. lokakuuta 2017 oltava hätäkeskuksissa käytössä infrastruktuuri, jota eCall-puhelujen vastaanottaminen ja käsittely edellyttävät.

Komissio antoi marraskuussa 2016 tiedonannon ”Eurooppalainen strategia vuorovaikutteisia älykkäitä liikennejärjestelmiä varten – ensimmäinen virstanpylväs matkalla kohti vuorovaikutteista, verkkoon liitettyä ja automatisoitua liikkumista” ([COM\(2016\)0766](#)). Parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN)



laati siihen vastineena aiheesta [valiokunta-aloitteisen mietinnön](#), joka hyväksyttiin täysistunnossa 13. maaliskuuta 2018. Maaliskuussa 2019 komissio esitti delegoidun asetuksen direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä ([C\(2019\)1789](#)). Kuukautta myöhemmin parlamentin päätöslauselmaesitys tämän asetuksen vastustamisesta hylättiin. Päätösprosessi on vielä kesken ([2019/2651\(DEA\)](#)).

#### **E. Tieinfrastruktuurin turvallisuus**

Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista säädetään 29. huhtikuuta 2004 annetussa [direktiivissä 2004/54/EY](#). Sen mukaan kaikkien käytössä, rakenteilla tai suunnitteilla olevien, yli 500 metriä pitkien tunnelien on täytettävä yhdenmukaiset turvallisuusvaatimukset. Yleisimpien onnettomuuksien, kuten tulipalojen, perusteella säännöksiä on annettu tunnelien organisaatiota, rakenteita, tekniikkaa ja toimintaa koskevista näkökohdista. Tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta 19. marraskuuta 2008 annetulla [direktiivillä 2008/96/EY](#) pyrittiin varmistamaan, että liikenneturvallisuus otetaan vaikutustenarviointien perusteella huomioon kaikissa vaiheissa, kun tieverkkoa rakennetaan ja käytetään tai kun siihen tehdään merkittäviä muutoksia. Tätä varten direktiivissä säädetään kaikkien tieinfrastruktuurihankkeiden turvallisuuden järjestelmällisestä tarkastuksesta. Direktiivissä on myös määräykset käytössä olevien teiden turvallisuustarkastuksista ja onnettomuusalttiiden tieosuuksien määrittelystä. Vuonna 2018 komissio esitti ehdotuksen ([COM\(2018\)0274](#)) direktiivin muuttamisesta. Sen tarkoituksena on vähentää liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia EU:n maanteilla parantamalla tieinfrastruktuurin turvallisuutta. Parlamentti vahvisti ensimmäisen käsittelyn kantansa huhtikuussa 2019, ja yhteispäätösmenettely on käynnissä ([2018/0129\(COD\)](#)).

#### **F. Rattijuopumuksesta johtuvia onnettomuuksia koskevat tilastot ja onnettomuuksien ennaltaehkäisy**

Kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneita tieliikenneonnettomuuksia koskeva tietokanta CARE perustettiin [neuvoston päätöksellä 93/704/EY](#). Jäsenvaltioiden tilastotiedot haluttiin koota yhteen ja mahdollistaa niiden levitys Euroopan tieliikenneturvallisuuden seurantakeskuksen välityksellä. Unionissa on annettu toimintalinjoja myös ajokäyttäytymisen parantamisesta. Komission suosituksen mukaan jäsenvaltioiden on perustettava järjestelmä uloshengitysilman testaamiseksi pistokokeilla. Veren alkoholipitoisuudelle on asetettu enimmäisrajat. Ajamista alkoholin vaikutuksen alaisena valvotaan pistokokeilla alkometrejä käyttäen (17. tammikuuta 2001 annettu [komission suositus 2001/115/EY](#) ja 17. huhtikuuta 2004 annettu [komission suositus 2004/345/EY](#)). Tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi komissio on laatinut yhdenmukaistetun koodin alkolukoille, joita on alettu käyttää useissa jäsenvaltioissa (ks. 24. huhtikuuta 2015 annettu [direktiivi \(EU\) 2015/653](#), jolla muutetaan [direktiiviä 2006/126/EY](#) ajokorteista).

#### **G. Liikenne rikkomusten valvonta yli rajojen**

[Direktiivi \(EU\) 2015/413](#), jolla pyritään helpottamaan liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevaa rajat ylittävää tietojenvaihtoa, annettiin 11. maaliskuuta 2015 SEUT:n 91 artiklan 1 kohdan c alakohdan perusteella (VI osasto "Liikenne"). Se korvaa [direktiivin 2011/82/EU](#), jonka unionin tuomioistuin kumosi



tuomiossaan 6. toukokuuta 2014. Pyrkimyksenä on edelleen saada myös toisessa maassa asuvat kuljettajat vastuuseen liikenneriikkomuksista, joihin he syyllistyvät muussa jäsenvaltiossa kuin asianomaisen ajoneuvon rekisteröintijäsenvaltiossa. Jäsenvaltioilla on pääsy toistensa kansallisiin ajoneuvorekisteritietoihin, sillä kansallisten yhteyspisteiden välistä tietojenvaihtoa varten on perustettu erityinen menettely. Käytännössä rikkomuksen tekovaltio päättää, aloittaako se rikkomukseen liittyviä jatkotoimia vai ei. Rikkomuksesta epäillylle voidaan lähettää vakimuotoinen tiedoksiantokirje, jossa ilmoitetaan tiedot rikkomuksesta, sakkorangaistuksen määrästä, maksumenettelyistä ja muutoksenhakukeinoista. Direktiivissä varmistetaan henkilötietojen asianmukaisesta suojasta huolehtien, että seuraamukset pannaan johdonmukaisesti täytäntöön, vaikka vakavaan liikenneriikkomukseen syyllistynyt kuljettaja ei asuisi rikkomuksen tekovaltiossa.

## EUROOPAN PARLAMENTIN ROOLI

Euroopan parlamentti on lukuisissa päätöslauselmissa korostanut tieliikenneturvallisuuden merkitystä. Se antoi vuonna 2005 tukensa komission kolmannelle toimintaohjelmalle (2003–2010) ja pyysi jo tuolloin laatimaan pitkän aikavälin suunnitelman, jota sovellettaisiin vuoden 2010 jälkeen ja jossa määritettäisiin liikenneturvallisuuden ”nollavisiota” tukevat toimenpiteet ([P6\\_TA\(2005\)0366](#)). Euroopan tieliikenneturvallisuudesta vuosina 2011–2020 antamassaan päätöslauselmassa ([P7\\_TA\(2011\)0408](#)) parlamentti pyysi uudelleen komissiota asettamaan pitkän aikavälin tavoitteeksi estää kaikki tieliikenteen kuolonuhrit. Se yhdisti tavoitteen nykyaikaisen tekniikan järjestelmälliseen käyttöön ajoneuvoissa ja älykkäiden liikennejärjestelmien laadukkaiden verkostojen kehittämiseen. Päätöslauselmassaan ”kestävä tulevaisuus liikenteelle” ([P7\\_TA\(2010\)0260](#)) parlamentti kehotti komissiota esittämään tutkimuksen, jossa tarkastellaan jäsenvaltioiden parhaita käytäntöjä nopeudenrajoittimien vaikutusten suhteen, ja kantoi huolta liikennealan työntekijöiden turvallisuudesta. Parlamentti piti myös välttämättömänä vahvistaa tieliikenneturvallisuuden yhtenäinen määritelmä ja tehostaa onnettomuustutkintaa tulosten vertailtavuuden varmistamiseksi. Komission 19. maaliskuuta 2013 julkistamassa valmisteluasiakirjassa, joka koskee tieliikenteen vakavia loukkaantumisia, vastataan osittain parlamentin pyyntöön, että strategia ulotettaisiin koskemaan liikenneonnettomuuksia. Siinä muun muassa kaavaillaan tavoitteeksi vähentää vakavasti loukkaantuneiden lukumäärää unionin tasolla (vuosina 2015–2020) ja todetaan, että koko unionissa on vuodesta 2012 ollut käytössä vakavien vammojen yhteinen määritelmä. TRAN-valiokunta laati yhdessä sisämarkkina- ja kuluttajansuojavaliokunnan (IMCO) kanssa valiokunta-aloitteisen mietinnön ihmishenkien säästämiseksi EU:ssa autojen turvallisuutta parantamalla. Se hyväksyttiin Euroopan parlamentin päätöslauselmana 14. marraskuuta 2017 ja pohjautuu komission kertomukseen ([COM\(2016\) 0787](#)).

Parlamentti vahvisti 11. maaliskuuta 2014 ensimmäisen käsittelyn kannan yhteisistä vähimmäissäännöistä ajoneuvojen määräaikaikatsastuksille, rekisteröintiasiakirjoille ja hyötyajoneuvojen teknisille tienvarsitarkastuksille. Lopullinen teksti ([direktiivi 2014/45/EU](#)) auttaa parantamaan liikenneturvallisuutta ja katsastustodistusten rajatylittävää tunnustamista. TRAN-valiokunta kuuli komissiota 27. helmikuuta



2017 moottoriajoneuvojen liikennekelpoisuudesta, ja 20. kesäkuuta 2017 se keskusteli komission kertomuksesta ([COM\(2017\)0099](#)), jossa käsitellään Euroopan yhteisössä liikennöivien hyötyajoneuvojen teknisistä tienvarsitarkastuksista annetun [direktiivin 2000/30/EY](#) soveltamista (raportointikausi 2013–2014). TRAN-valiokunnan keskusteluissa keskityttiin ajopiirturipetoksiin ja matkamittarilukemien väärentämiseen, sillä ne vaarantavat vakavasti turvallisuuden ja kuluttajien oikeudet. Komissio ilmoitti arvioivansa vaihtoehtoja matkamittarien rekisteröinnille sekä rikoslainsäädäntöä ja rajatylittävää tietojenvaihtoa. Sitä odotellessa parlamentti hyväksyi 31. toukokuuta 2018 valiokunta-aloitteisen lainsäädäntömietinnön [moottoriajoneuvojen matkamittarien manipuloinnista: unionin lainsäädäntökehyksen tarkistaminen](#). Parlamentin asianomainen politiikkayksikkö myös tilasi asiasta tutkimuksen ”[Odometer Tampering – Measures to Prevent Manipulation](#)”, joka julkaistiin marraskuussa 2017. Osana lainsäädäntöohjelmaansa ”Eurooppa liikkeellä” komissio aikoo tarkistaa [asetusta \(EU\) N:o 165/2014](#) ja antoi 31. toukokuuta 2017 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi. Siinä esitetään [asetuksen \(EY\) N:o 561/2006](#) muuttamista siltä osin kuin on kyse päivittäistä ja viikoittaista enimmäisajoaikaa, vähimmäistaukoja sekä päivittäisiä ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista sekä asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamista siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta ([COM\(2017\)0277](#)). Parlamentti vahvisti ensimmäisen käsittelyn kantansa huhtikuussa 2019, ja yhteispäätösmenettely on käynnissä ([2017/0122\(COD\)](#)).

Esteban Coito  
04/2019

