

Euroopan tieliikenneturvallisuus

Euroopan parlamentin päätöslauselma 27. syyskuuta 2011 Euroopan tieliikenneturvallisuudesta 2011–2020 (2010/2235(INI))

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission tiedonannon "Kestävä tulevaisuus liikenteelle: kohti yhtenäistä, teknologiavetoista ja käyttäjäystävällistä järjestelmää" (KOM(2009)0279),
- ottaa huomioon komission valkoisen kirjan "Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää" (KOM(2011)0144),
- ottaa huomioon komission tiedonannon "Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020" (KOM(2010)0389),
- ottaa huomioon 2. ja 3. joulukuuta 2010 annetut neuvoston päätelmät komission tiedonannosta "Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020" (16951/10),
- ottaa huomioon kolmatta tieliikenneturvallisuuden toimintaohjelmaa koskevan komission arviointitutkimuksen¹,
- ottaa huomioon alueiden komitean lausunnon "Tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020" (CdR 296/2010),
- ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon "Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta" (CESE 539/2011),
- ottaa huomioon YK:n yleiskokouksen 10. toukokuuta 2010 antaman päätöslauselman tieliikenneturvallisuuden parantamisesta (64/255),
- ottaa huomioon 29. syyskuuta 2005 antamansa päätöslauselman tieliikenneturvallisuuden eurooppalaisesta toimintaohjelmasta – Tieliikenteen kuolonuhrien määrän puolittaminen EU:ssa vuoteen 2010 mennessä: yhteinen vastuu²,
- ottaa huomioon 27. huhtikuuta 2006 antamansa päätöslauselman tieliikenteen turvallisuudesta: eCall kansalaisten käyttöön³,
- ottaa huomioon 18. tammikuuta 2007 antamansa päätöslauselman kolmannesta

¹ "Euroopan tieliikenneturvallisuuden valmistelu, toimintaohjelma 2011–2020".

² EUVL C 227 E, 21.9.2006, s. 609.

³ EUVL C 296 E, 6.12.2006, s. 268.

tieliikenneturvallisuuden eurooppalaisesta toimintaohjelmasta – väliarviointi¹,

- ottaa huomioon 23. huhtikuuta 2009 antamansa päätöslauselman älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevasta toimintasuunnitelmasta²,
 - ottaa huomioon 23. huhtikuuta 2009 antamansa päätöslauselman kaupunkiliikennettä koskevasta toimintasuunnitelmasta³,
 - ottaa huomioon 18. toukokuuta 2010 antamansa päätöslauselman tieliikenteen sosiaalilainsäädännön vakaville rikkomisille säädetyistä seuraamuksista⁴,
 - ottaa huomioon 6. heinäkuuta 2010 antamansa päätöslauselman kestävästä tulevaisuudesta liikenteelle⁵,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 48 artiklan,
 - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön (A7-0264/2011),
- A. ottaa huomioon, että Euroopan unionin tieliikenteessä kuoli vuonna 2009 yli 35 000 ihmistä ja yli 1 500 000 ihmistä loukkaantui;
- B. toteaa, että jokaista liikennekuolemaa kohti tapahtuu tilastollisesti vielä neljä pysyvään vammautumiseen johtavaa onnettomuutta, kymmenen vakavaa loukkaantumista ja 40 lievää loukkaantumista;
- C. ottaa huomioon, että tieliikenneonnettomuuksista yhteiskunnalle vuosittain aiheutuneiden kustannusten arvioidaan olevan 130 miljardia euroa;
- D. ottaa huomioon, että kolmannessa toimintaohjelmassa vahvistettua tavoitetta tieliikenteessä kuolleiden määrän puolittamisesta vuoden 2010 loppuun mennessä ei saavutettu, mutta että liikenteessä kuolleiden lukumäärä EU:ssa väheni kuitenkin merkittävästi;
- E. ottaa huomioon, että yhteiskunnan sietokyky EU:ssa on edelleen melko korkea, kun on kyse tieliikenneonnettomuuksista, ja että tieliikenne vaatii joka vuosi yhtä paljon uhreja kuin 250 keskikokoisen lentokoneen maahan syöksyminen vaatisi;
- F. muistuttaa, että tarvitaan yhä enemmän lisäponnisteluja liikenneuhrien määrän vähentämiseksi entisestään ja että toisaalta ei pidä vaipua välinpitämättömyyteen uhrien kokonaismäärän vähetessä;
- G. ottaa huomioon, että tieliikenneturvallisuuden parantaminen on koko yhteiskunnan tehtävä;

¹ EUVL C 244 E, 18.10.2007, s. 220.

² EUVL C 184 E, 8.7.2010, s. 50.

³ EUVL C 184 E, 8.7.2010, s. 43.

⁴ EUVL C 161 E, 31.5.2011, s. 58.

⁵ Hyväksytyt tekstit, P7_TA(2010)0260.

- H. ottaa huomioon, että vain 27,5 prosenttia kolmanteen toimintaohjelmaan sisältyvistä toimista toteutettiin kaikilta osin, ja pitää siksi tarpeellisenä vahvistaa selvästi kunnianhimoisempia tavoitteita ja toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi kuin mitä komissio on tähän mennessä kaavaillut;
- I. katsoo, että tieteellisiin tietoihin perustuvien asetusten ja direktiivien muodostamaa oikeudellista kehystä ei ole vielä hyödynnetty täysipainoisesti ja että täytäntöön pannulla EU-lainsäädännöllä voidaan säästää ihmishenkiä;
- J. toteaa, että monet liikenneturvallisuutta parantavat lainsäädäntötoimenpiteet, kuten tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskeva direktiivi 2008/96/EY, on jo hyväksytty ja ne tulevat voimaan lähivuosina;
- K. ottaa huomioon, että komissio ei ole esittänyt ehdotusta uudeksi toimintasuunnitelmaksi ennen kolmannen tieliikenneturvallisuuden toimintaohjelman voimassaolon päättymistä;
- L. ottaa huomioon, että jalankulkijan todennäköisyys kuolla tieliikenteessä on yhdeksän kertaa, pyöräilijän seitsemän kertaa ja moottoripyöräilijän 18 kertaa niin suuri ajettuja/kuljettuja kilometrejä kohden kuin henkilöauton kuljettajan ja matkustajien;
- M. ottaa huomioon, että 55 prosenttia kuolemaan johtavista onnettomuuksista tapahtuu maanteillä, 36 prosenttia kaupungeissa ja kuusi prosenttia moottoriteillä;
- N. toteaa, että kun laskelmissa otetaan huomioon työmatkaliikenne, 60 prosenttia kuolemaan johtavista työonnettomuuksista on liikenneonnettomuuksia;
- O. toteaa, että liikenteen kuolonuhrien määrä laskee edelleen, mutta moottoripyöräilijöiden kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä on pysynyt ennallaan tai jopa noussut monin paikoin;
- P. toteaa, että julkinen henkilöliikenne on moninkertaisesti turvallisempaa kuin yksityisellä moottoriajoneuvolla ajo;
- Q. toteaa, että kuorma-autojen kuollut kulma merkitsee tappavaa vaaraa polkupyöräilijöille ja jalankulkijoille;
- R. ottaa huomioon, että Euroopan unionin väestörakenne on muuttumassa ja että ikääntyvien ihmisten liikkumistarpeeseen on kiinnitettävä erityistä huomiota;
- S. ottaa huomioon, että uusi tekniikka, muun muassa hybridiajoneuvot ja sähkömoottorien käyttöönotto, asettavat uusia haasteita pelastushenkilöstölle;
- T. toteaa, että eurooppalaisia, valtioiden välisiä, alueellisia ja paikallisia toimia on koordinoitava tiiviisti;
- U. ottaa huomioon, että tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetussa direktiivissä 2008/96/EY edellytetään tieturvallisuusauditointeja ja turvallisuustarkastuksia osana teiden säännöllistä kunnossapitoa; ottaa huomioon, että tätä direktiiviä sovelletaan ainoastaan Euroopan laajuisten liikenneverkkojen tieinfrastruktuuriin, jolloin monet kansalliset ja paikalliset tiet jäävät sääntelyn

ulkopuolelle;

- V. katsoo, että toimivaltaisten yksiköiden suorittamat kaikkia Euroopan maanteitä koskevat säännölliset tarkastukset ovat olennainen osa tieliikenteen käyttäjien mahdollisten vaaratilanteiden ehkäisemistä;
- W. toteaa, että onnettomuuksien ja loukkaantumisten syitä koskevat saatavilla olevat tiedot ovat ratkaisevia tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi, kuten muun muassa Veronica-hankkeet ovat osoittaneet;

Perusta

1. pitää komission tiedonantoa myönteisenä, mutta kehottaa kuitenkin komissiota laatimaan esitettyjen ehdotusten pohjalta vuoden 2011 loppuun mennessä kattavan toimintaohjelman, joka sisältää yksityiskohtaisia toimia ja selkeät aikataulut sekä välineitä toimien menestyksekkään toteutuksen arvioimiseksi ja väliarvioinnin;
2. yhtyy komission näkemykseen siitä, että liikenneturvallisuuden parantamiseen tarvitaan johdonmukaisempia, kokonaisvaltaisempia ja integroidumpia toimia, ja vaatii sisällyttämään liikenneturvallisuuteen liittyvät näkökohdat kaikkiin asianomaisiin politiikkoihin, kuten kasvatus-, terveys-, ympäristö- ja sosiaalipolitiikkaan sekä poliisiviranomaisten ja oikeuslaitoksen yhteistyöhön;
3. kehottaa komissiota parantamaan turvallisempien ja ympäristöystävällisempien liikennemuotojen, kuten kävelyn, pyöräilyn ja linja-auto- tai raideliikenteen, toimintaedellytyksiä niiden käytön edistämiseksi;
4. ehdottaa ensisijaisesti, että vuoteen 2014 mennessä nimitetään osaksi komissiota EU:n tieliikenneturvallisuuskoordinaattori, jonka olisi
 - edistettävä tieliikenneturvallisuuden alan tunnustettuna edustajana kokemuksellaan, asiantuntemuksellaan ja taidoillaan nykyisiä tieturvallisuushankkeita ja käynnistettävä innovatiivisia uusia hankkeita
 - koordinoitava tieturvallisuustoimenpiteitä komissiossa ja jäsenvaltioiden välillä
 - helpotettava korkealla poliittisella tasolla EU:n tavoitteiden mukaisten tehokkaiden ja yhdenmukaisten tieturvallisuuspolitiikkojen valmistelua, toteutusta ja täytäntöönpanoa
 - valvottava tiettyjä hankkeita, kuten indikaattorien, tietojen sekä mahdollisuuksien mukaan kansallisten tieturvallisuussuunnitelmien yhdenmukaistamista
 - edistettävä parhaiden käytäntöjen vaihtoa ja tieturvallisuusmääräysten täytäntöönpanoa yhteistyössä kaikkien sidosryhmien, jäsenvaltioiden sekä niiden alueellisten ja paikallisten viranomaisten kanssa
 - toimittava yhteistyössä asiaankuuluvien poliittisten ja akateemisten tahojen kanssa monialaisen lähestymistavan soveltamiseksi;

5. kehottaa komissiota perustamaan yhteistyöfoorumin, jossa syyttäjät, lainvalvonnasta vastaavat viranomaiset, uhrien yhdistykset ja tieliikenneturvallisuutta valvovat keskuksat voivat vaihtaa tietoja parhaista käytänteistä ja tehdä tiiviimmin yhteistyötä tieliikenneturvallisuutta koskevan lainsäädännön täytäntöön panemisessa sekä kansallisella että ylikansallisella tasolla;
6. korostaa, että jo hyväksytyjen lakien ja toimenpiteiden asianmukaiseen täytäntöönpanoon ja tehokkaampaan voimaan saattamiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota; toteaa samalla, että lainsäädännöllisten toimenpiteiden mahdollisuuksia ei ole vielä hyödynnetty täysimääräisesti EU:n tasolla;
7. pitää valitettavana, että liikenneturvallisuustoimien EU-talousarviota on leikattu tuntuvasti viime vuosina, ja kehottaa komissiota torjumaan tätä suuntausta;
8. kannattaa painokkaasti tavoitetta tieliikenteessä kuolleiden kokonaismäärän puolittamisesta vuoteen 2020 mennessä vuoden 2010 määrästä ja vaatii lisäksi vahvistamaan täksi ajanjaksoksi muita selkeitä ja mitattavissa olevia tavoitteita, joita ovat erityisesti
 - tieliikenteessä kuolleiden alle 14-vuotiaiden lasten lukumäärän vähentäminen 60 prosentilla sekä
 - maanteillä tapahtuneissa törmäyksissä kuolleiden jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden lukumäärän vähentäminen 50 prosentilla
 - tieliikenteessä hengenvaarallisesti loukkaantuneiden henkilöiden lukumäärän vähentäminen 40 prosentilla pikaisesti laadittavan, yhtenäisen Euroopan laajuisen määritelmän pohjalta;

Eettiset näkökohdat

9. painottaa, että jokaisella EU-kansalaisella on oikeus käyttää tieverkostoa ja oikeus turvalliseen tieliikenteeseen sekä lisäksi ennen kaikkea velvollisuus edistää tieliikenneturvallisuutta omalla käyttäytymisellään; katsoo, että julkisilla viranomaisilla ja EU:lla on moraalinen ja poliittinen velvollisuus hyväksyä toimenpiteitä tämän sosiaalisen ongelman ratkaisemiseksi;
10. toistaa näkemyksensä, että tarvitaan täydentävää pitkän aikavälin strategiaa, joka ulottuu komission tiedonantoa pitemmälle ja jonka tavoitteena on kuolonuhrien täydellinen estäminen tieliikenteessä ("Vision Zero"); ottaa huomioon, että tätä ei voida toteuttaa ilman teknologian laajaa käyttöä ajoneuvoissa ja asianmukaisten älykkäiden liikennejärjestelmien verkostojen kehittämistä, ja kehottaa komissiota kehittämään tämän strategian ydinkohdat ja esittämään ne kolmen seuraavan vuoden kuluessa;
11. edellyttää, että ihmishengen ja henkilöiden kunnioittamisen olisi ilmentävä yhteisessä kulttuurisessa ja eettisessä prosessissa, jossa maantiet tulkittaisiin tietoisesti osaksi ihmiskunnan toimintaa;
12. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita julistamaan marraskuun kolmannen sunnuntain

virallisesti liikenteen uhrien muistopäiväksi, niin kuin Yhdistyneet kansakunnat ja Maailman terveysjärjestö WHO ovat jo tehneet, jotta kansalaisia saataisiin valistettua tästä ongelmasta;

Hyvät käytännöt ja niiden sisällyttäminen kansallisiin suunnitelmiin

13. kehottaa komissiota tehostamaan tietämyksen ja hyvien käytäntöjen vaihtoa, jotta ne voidaan ottaa suuremmassa määrin huomioon kansallisissa, alueellisissa ja paikallisissa tieliikenneturvallisuussuunnitelmissa, jotta toiminnan metodologinen perusta olisi mahdollisimman vakaa, millä tuettaisiin eurooppalaisen tieliikenneturvallisuusalueen perustamista;
14. kehottaa komissiota arvioimaan tieliikenneturvallisuuden eurooppalaisen peruskirjan ja edistämään samanlaisen peruskirjan laatimista alueellisella ja paikallisella tasolla;
15. korostaa, että selkeät, mitattavissa olevat tavoitteet antavat sysäyksiä ja lisäpontta tieliikenneturvallisuuden parantamiseen ja että ne ovat välttämättömiä jäsenvaltioiden saavutusten vertailemiseksi sekä toimien valvomiseksi ja arvioimiseksi; katsoo, että olisi pyrittävä selvittämään määrällisesti, miten yksittäiset jäsenvaltiot ovat edistäneet sitä, että tavoitteet saavutetaan vuonna 2020; katsoo, että kulloistakin osuutta on käytettävä ohjenuorana kansallisen liikenneturvallisuuspolitiikan painopisteitä asetettaessa;
16. kannattaa komission pyrkimystä saada jäsenvaltiot laatimaan kansalliset suunnitelmat tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi; vaatii velvoittamaan laatimaan ja julkaisemaan nämä suunnitelmat yhdenmukaistettujen, yhteisten suuntaviivojen mukaisesti; korostaa kuitenkin, että jäsenvaltioille on jätettävä paljon liikkumavaraa, jotta ne voivat mukauttaa kyseiset toimet, ohjelmat ja tavoitteet erilaisiin kansallisiin olosuhteisiin;
17. kehottaa komissiota ilmoittamaan viipymättä painopistevuoden turvallista kaupallista tieliikennettä varten;
18. kehottaa komissiota laatimaan loukkaantuneille onnettomuustilanteissa annettavaa hoitoa koskevan parhaiden käytäntöjen oppaan, jotta loukkaantuneet saisivat hoitoa nopeammin ja tehokkaammin, mikä on ratkaisevaa vakavimmin loukkaantuneiden henkiinjäämisen kannalta;
19. kehottaa komissiota laatimaan yhteistyössä työmarkkinaosapuolten kanssa strategian, jolla vähennetään työmatkojen aikana tapahtuvia onnettomuuksia; kehottaa jäsenvaltioita ja komissiota kannustamaan yrityksiä tieliikenneturvallisuutta koskevien suunnitelmien laatimiseen; kehottaa komissiota tekemään kaikkensa varmistaakseen, että tieliikenneturvallisuutta koskevan peruskirjan mukaisesti voidaan myöntää sertifikaatteja yrityksille, jotka ovat ottaneet työntekijöitään varten käyttöön tieliikenneturvallisuutta koskevia suunnitelmia;

Indikaattorien ja tietojen parantaminen

20. katsoo, että laadukkaat ja vertailukelpoiset kaikkia tienkäyttäjiä, myös pyöräilijöitä ja jalankulkijoita, koskevat tiedot ovat menestyksekkään tieliikenneturvallisuuspolitiikan perusedellytys;

21. kehottaa komissiota teettämään selvityksen liikenteen kuolonuhrien ja loukkaantuneiden taloudellisista ja sosiaalisista vaikutuksista yhteiskuntaan EU:n jäsenvaltioissa;
22. kehottaa komissiota soveltamaan vuoden 2013 loppuun asti SafetyNet -hankkeen pohjalta yhdenmukaistettuja lisäindikaattoreita, joiden avulla voidaan parantaa valvontaa ja tehostaa jäsenvaltioiden saavutusten vertailua;
23. kehottaa komissiota laatimaan vuoteen 2012 mennessä ehdotuksen onnettomuuksien ja loukkaantumisten syitä koskevien tietojen keräämisen parantamiseksi ja esittämään tunnistetiedoista puhdistetut tiedot loukkaantumisten vakavuudesta ja loukkaantuneiden tilan kehittymisestä; kehottaa lisäksi Euroopan unionia tukemaan yksityiskohtaista ja monialaista onnettomuuksien tutkimusta kaikkien jäsenvaltioiden vastaavilla liikennealueilla;
24. kehottaa komissiota laatimaan kahden vuoden kuluessa yhdenmukaistetut määritelmät käsitteille "hengenvaarallinen", "vakavasti loukkaantunut" ja "lievästi loukkaantunut" mahdollistaakseen jäsenvaltioissa toteutettavien toimien ja niiden tulosten vertailtavuuden;
25. vaatii perustamaan todellisen eurooppalaisen tieliikenteenseurantakeskuksen, jonka tehtävänä olisi laatia tiivistelmä nykyisistä tiedonkeruualoitteista, antaa tiedonvaihdon parantamiseen pyrkivä ehdotus ja koota yhteen tietoja jo olemassa olevista tietopankeista ja SafetyNet, Veronica- tai DaCoTa -hankkeiden kaltaisista EU-hankkeista sekä asettaa tiedot kaikkien saataville ymmärrettävässä muodossa ja päivittää niitä vuosittain;
26. kehottaa jäsenvaltioita täyttämään nykyiset tietojen välittämistä koskevat velvoitteet ja edistymään konkreettisesti rajojen yli tehtyjä liikenneerikkomuksia koskevien tietojen vaihtamisen suhteen; kehottaa jäsenvaltioita yhdenmukaistamaan tiedonkeruujärjestelmät ja ottamaan vaiheittain käyttöön vuoden 2014 loppuun mennessä reaaliaikaisen siirtojärjestelmän arkaluonteisia tietoja varten;

Toiminta-alat

Tienkäyttäjien koulutuksen ja käyttäytymisen parantaminen

27. korostaa, että liikenneturvallisuus perustuu suurelta osin varovaisuuteen, toisten huomioon ottamiseen ja keskinäiseen kunnioitukseen sekä voimassa olevien liikennesääntöjen noudattamiseen, mikä kytkeytyy välittömästi siihen, että autokouluissa annettavan opetuksen ja ajokortin myöntämistä koskevan menettelyn laatua on parannettava;
28. katsoo, että elinikäistä oppimista olisi painotettava enemmän myös tieliikenteessä ja kannattaa siksi turvallisten ajokeskusten toimintaa, sillä niissä voidaan kouluttaa järjestelmällisesti sekä ammattikuljettajia että vapaa-ajan ajajia; katsoo, että perhepiirissä ja koulussa olisi aloitettava jo varhaisessa iässä liikennekasvatus ja tienkäyttäjää koskevia koulutusohjelmia, joihin olisi sisällyttävä pyöräily, kävely ja julkisten liikennevälinen käyttö;
29. edellyttää toimenpiteitä ajokortin juuri saaneiden nuorten koulutuksen parantamiseksi,

kuten ohjattu ajaminen 17-vuotiaasta lähtien tai monivaiheisen autokoulun käyttöönotto, jossa ajoharjoittelua on myös ajokortin saamisen jälkeen; edellyttää lisäksi pakollista turvallisuuuskoulutusta nuorille ja uusille tienkäyttäjille, jotta he saavat käytännön kokemusta vaaratilanteista;

30. kehottaa kiinnittämään ajokoulutuksessa aloittelevien ajajien opetuksen yhtenä pääkohtana kiireellisesti huomiota tärkeimpiin kuolonkolarien ja vakavien loukkaantumisten syihin, kuten ylinopeuteen, alkoholin ja huumeiden väärinkäyttöön, ajokykyyn vaikuttaviin tiettyihin lääkkeisiin, turvavyön tai muiden suojavarusteiden, kuten kaksipyöräisten ajoneuvojen tapauksessa kypärien, käytön laiminlyömiseen, matkapuhelimen käyttöön ajon aikana ja väsymykseen, jotta tieliikenneturvallisuuksiä koskevat tavoitteet saavutettaisiin ja tieliikenneturvallisuuksiä parannettaisiin;
31. on vakuuttunut siitä, että aloitteleville autoilijoille on annettava parempaa opetusta renkaiden merkityksestä tieliikenneturvallisuukselle ja asianmukaista renkaiden kunnossapitoa ja käyttöä koskevista perussäännöistä; kehottaa siksi jäsenvaltioita panemaan täytäntöön asianmukaisesti ja ajoissa ajokorttidirektiivin ja siinä olevat säännökset renkaita koskevan tiedon ja yleensäkin auton perushuollon sisällyttämisestä pakollisena osana ajokokeisiin;
32. katsoo, että ajotunneilla olisi kiinnitettävä enemmän huomiota kaksipyöräisiin moottoriajoneuvoihin ja niiden näkyvyyteen;
33. edellyttää, että yksityisliikenteen lastin kiinnittämiseen kiinnitetään enemmän huomiota autokouluopetuksessa ja ajokokeessa;
34. edellyttää, että kaikkien ajokortin haltijoiden on käytävä kymmenen vuoden välein pakollisella ensiapukurssilla;
35. kannustaa jäsenvaltioita ottamaan vaarallisimpia rikoksia varten käyttöön erityisiä rangaistusjärjestelmiä, koska ne täydentävät tehokkaimmin sakkorangaistuksia;
36. suosittelee alkolukkojen käyttöä rattijuopumuksesta useampaan otteeseen tuomittujen autoilijoiden autoissa heidän jälleentegroimisekseen liikenteeseen;
37. edellyttää näkötestiä A- ja B-luokan ajokortin haltijoille kymmenen vuoden välein ja yli 65-vuotiaille autoilijoille viiden vuoden välein; kehottaa jäsenvaltioita vahvistamaan pakollisen lääkärintarkastuksen tietynikäisille autoilijoille, jotta voidaan selvittää, onko heillä enää vaadittavat fyysiset, henkiset ja psyykkiset valmiudet jatkaa ajamista ikäryhmiensä onnettomuuksien tilastojen perusteella;
38. kehottaa komissiota laatimaan kolmen vuoden välein EU:n tieliikenneturvallisuuksikampanjoita tietystä aiheesta ja käyttämään tällöin järjestelmällisesti kaikkia viestintäkanavia, jotka on kehitetty tieliikenneturvallisuuksiä koskevan eurooppalaisen peruskirjan täytäntöönpanon seurauksena tällaisia kampanjoita varten;
39. kehottaa komissiota käsittelemään osana tieliikenneturvallisuuksiä tasoristeyksissä sattuneita kuolemantapauksia, joissa onnettomuudet johtuvat usein tienkäyttäjien virheellisestä käyttäytymisestä ja myös liiallisesta riskinotosta, huomiokyvyn puutteesta

ja kyvyttömyydestä ymmärtää liikennemerkkejä;

Tieliikennemääräysten yhdenmukaistaminen ja soveltaminen

40. vaatii liikennemerkkien ja -sääntöjen johdonmukaista yhdenmukaistamista vuoteen 2013 mennessä; korostaa, että liikennemerkit olisi pidettävä kunnossa, jotta voidaan varmistaa, että ne ovat näkyviä ja että ne vaihdetaan ajoissa, kun olosuhteet muuttuvat;
41. kehottaa komissiota hyväksymään mahdollisimman ripeästi älykkäiden liikennejärjestelmien määritykset, jotka koskevat tieliikenneturvallisuuden ensisijaisia toimia, sellaisina kuin ne ovat määritettyinä älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevan direktiivin 2010/40/EU 3 artiklan ainoan kohdan b–f alakohdassa;
42. katsoo, että voimassa olevien sääntöjen tehokas täytäntöönpano on yksi EU:n tieliikenneturvallisuuspolitiikan tärkeimmistä tukipilareista; kehottaa jäsenvaltioita parantamaan liikennesääntöjensä rikkomista koskevien tietojen vaihtamista ja sen vuoksi syytteen asettamista kansallisen lainsäädännön mukaisesti ja kehottaa tässä yhteydessä jäsenvaltioita vahvistamaan vuosittaiset kansalliset tavoitteet ylinopeuden, alkoholin ja huumeiden väärinkäytön sekä turvavyön ja kypärän käytön valvomiselle sekä toteuttamaan määrätietoisia toimia, jotta näiden tarkastusten totutus varmistetaan;
43. muistuttaa Euroopan liikennepoliisiverkoston (TISPOL) tärkeästä roolista tieliikennesääntöjen täytäntöönpanoa koskevien hyviksi havaittujen käytäntöjen vaihtamisessa;
44. muistuttaa painokkaasti, että tieliikenteen sosiaalilainsäädännön (asetus (EY) N:o 561/2006 ja asetus (ETY) N:o 3821/85) täytäntöönpano, joka on erittäin merkittävää tieliikenneturvallisuuden kannalta, edellyttää yhdenmukaistettua ja tehokasta lähestymistapaa valvontaan; kehottaa siksi uudelleen komissiota noudattamaan vaatimuksia, jotka esitettiin parlamentin 18. toukokuuta 2010 hyväksymässä päätöslauselmassa tieliikenteen sosiaalilainsäädännön vakaville rikkomisille säädetyistä seuraamuksista;
45. kehottaa komissiota tarkastelemaan uudelleen ajo- ja lepoaikoja koskevaa lainsäädäntöä, jotta pitkiä matkoja tekevät kuorma-auton kuljettajat voivat viettää viikoittaisen lepoaikansa kotonaan edellyttäen, että tähän voidaan päästä vaarantamatta Euroopan unionin tieliikenneturvallisuutta koskevia tavoitteita; katsoo, että rahtiliikennettä koskevat rajoitukset on yhdenmukaistettava koko unionissa;
46. pitää myönteisenä, että direktiivi liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevasta rajatylittävästä tietojenvaihdosta hyväksyttiin toisessa käsittelyssä; katsoo, että direktiivi on lisäaskel tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi ja tuottaa selvästi EU:n lisäarvoa; odottaa komission kertomusta tämän direktiivin soveltamisesta ja uusia lainsäädäntöehdotuksia kaikki jäsenvaltiot käsittävän rajatylittävän valvonnan parantamisesta;
47. kehottaa komissiota tukemaan ensimmäisenä toimenpiteenä sellaisten keinojen kehittämistä, joiden avulla ajajat, jotka ovat heidän ajokuntoonsa vaikuttavien huumeiden ja lääkkeiden vaikutuksen alaisina, voidaan pidättää, ja antamaan toisena toimenpiteenä EU-lainsäädäntöehdotuksen, jolla kielletään ajaminen huumeiden tai

edellä mainittujen lääkkeiden vaikutuksen alaisena, ja panemaan sen tehokkaasti täytäntöön;

48. edellyttää veren alkoholipitoisuutta koskevan enimmäisrajan yhdenmukaistamista EU:n tasolla; suosittaa, että promillerajan olisi oltava 0 promillea alhaisella ja tieteeseen perustuvalla mittaustoleranssilla ajokortin juuri saaneille kahden vuoden ajan ja ammattiautoilijoille aina;
49. vaatii ottamaan käyttöön valvontajärjestelmiä, joiden avulla myös moottoripyöräilijöiden syyllistyminen ylinopeuteen voidaan todeta ja heitä voidaan rangaista;
50. edellyttää, että autonkuljettajia liikenteen valvonnasta varoittavien järjestelmien (esimerkiksi tutkanpaljastimet ja laserhäirintälaitteet tai liikenteen valvonnasta automaattisesti varoittavat navigointijärjestelmät) valmistaminen, maahantuonti ja jakelu kielletään koko Euroopassa;
51. edellyttää, että koko EU:ssa kielletään tekstiviestien ja sähköpostien lähettäminen tai verkkoselaus moottoriajoneuvoa ajettaessa, mitä jäsenvaltioiden olisi valvottava hyödyntäen parasta saatavilla olevaa teknologiaa;
52. kehottaa komissiota laatimaan kahden vuoden kuluessa lainsäädäntöehdotuksen, joka koskee henkilö-, linja- ja kuorma-autojen talvirenkaisiin sovellettavaa yhdenmukaistettua lähestymistapaa EU:n alueella ja jossa otetaan huomioon kunkin jäsenvaltion sääolosuhteet;
53. odottaa, että komissio tarkastaa vuoteen 2015 mennessä kolmannen ajokorttidirektiivin täytäntöönpanon ja mukauttaa sitä muuttuneisiin olosuhteisiin, ja kehottaa ottamaan huomioon muun muassa sen, että markkinoille saatettujen M1-luokan ajoneuvojen – erityisesti asuntoautojen – joiden paino on yli 3,5 tonnia, yksityiskäyttö ei ole tosiasiallisesti enää mahdollista nykyisin; edellyttää, että 3,5 tonnin rajan vain niukasti ylittäviä asuntoautoja koskevaa autokouluopetusta olisi voitava antaa sekä kaupallisiin tarkoituksiin painottuvaa C-ajokorttia että yksityiskäyttöön soveltuvaa B-ajokorttia varten;
54. suosittaa vahvasti, että toimivaltaiset viranomaiset ottavat käyttöön 30 kilometrin nopeusrajoituksen asuinalueilla ja kaikilla yksikaistaisilla teillä kaupunkialueilla, joilla ei ole erillistä pyöräkaistaa, onnettomuuksille alttiiden tienkäyttäjien suojelemiseksi tehokkaammin;

Turvallisemman tieliikenneinfrastruktuurin luominen

55. kannattaa päättäväisesti komission ehdotusta EU-tuen myöntämisestä yleisesti sellaisiin infrastruktuureihin, jotka ovat tieliikenneturvallisuutta ja tunnelien turvallisuutta sekä luokitukseltaan alempien teiden rakentamista koskevien EU-direktiivien mukaisia; edellyttää tässä yhteydessä, että raja-alueilla keskitytään erityisesti hyvin vaarallisten tieosuuksien, onnettomuusalttiiden kohtien ja tasoristeysten vähentämiseen;
56. toistaa, että hyvässä kunnossa pidetty tieinfrastruktuuri vähentää tienkäyttäjien kuolemantapauksia ja loukkaantumisia; kehottaa jäsenvaltioita hoitamaan

tieinfrastruktuuriaan ja kehittämään sitä säännöllisen ylläpidon ja innovoivien menetelmien, kuten turvaetäisyyden ja ajosuunnan osoittavien älykkäiden tiemerkintöjen sekä passiivisen turvallisuuden tieinfrastruktuurin, avulla; painottaa, että opasteisiin ja erityisesti tietyöopasteisiin liittyviä sääntöjä on noudatettava, koska ne ovat ratkaisevia tieturvallisuuden korkean tason kannalta;

57. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita kiinnittämään enemmän huomiota teiden suunnitteluun, tukemaan jo käytettävissä olevien kustannustehokkaiden toimien täytäntöönpanoa sekä kannustamaan tutkimukseen, jonka avulla poliittiset päättäjät voivat hahmottaa paremmin, kuinka tieinfrastruktuuria olisi kehitettävä tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi ja ikääntyvän väestön ja loukkaantumisille alttiiden tienkäyttäjien erityistarpeiden huomioon ottamiseksi;
58. pitää myönteisenä, että komissio keskittää huomionsa loukkaantumisille alttiimpiin tienkäyttäjärühmiin (kaksipyöräisten ajoneuvojen käyttäjät, jalankulkijat, jne.), koska niitä koskevat onnettomuusluvut ovat edelleen liian suuret; kehottaa jäsenvaltioita, komissiota ja toimialaa kiinnittämään tällaisiin käyttäjiin huomiota tieinfrastruktuurin ja -kaluston suunnittelussa siten, että rakennetut tiet ovat turvallisia kaikkien käyttäjien kannalta; edellyttää, että teiden suunnittelussa ja kunnossapidossa kiinnitetään tehostetusti huomiota polkupyöräilijöitä ja jalankulkijoita suojaaviin infrastruktuuria koskeviin toimiin esimerkiksi erottamalla eri liikennemuodoille omat väylänsä, kehittämällä pyörätieverkostoa ja huolehtimalla siitä, että jalankulkijoilla ei ole esteitä ja että heitä varten on risteyksiä;
59. kehottaa komissiota varmistamaan, että tietyömaista tehdään turvallisempia antamalla niiden suunnittelua ja varustusta koskevat suuntaviivat ja standardoimalla tietyömaat mahdollisimman hyvin Euroopan tasolla, jotta autoilijat eivät joutuisi uusiin ja vieraisiin olosuhteisiin kussakin maassa; edellyttää suuntaviivoja, joihin olisi sisällytettävä asianmukainen opastus, alkuperäisten tiemerkintöjen poistaminen, suoja-aitojen ja ajoesteiden käyttö ja kaistaopastusten toteuttaminen varoitusvaloilla tai mutkan osoittavilla opasteilla ja merkinnöillä, jolloin on vältettävä erittäin jyrkkiä mutkia ja varmistettava turvallisuus öiseen aikaan;
60. korostaa, että tarvitaan asianmukaisia tiepinnoitteita, jotka tehostavat kitkaa, toimivat paremmin ilmasto- ja sääolosuhteista riippumatta ja tehostavat näkyvyyttä ja eivät edellytä yhtä taajaa kunnossapitoa kuin nykyiset pinnoitteet, millä parannetaan infrastruktuurin käyttäjien turvallisuutta;
61. edellyttää, että käytetään laajalti ilmoitustauluja, joista näkyy ajoneuvojen kulloinenkin nopeus ja että liikennemerkeistä pyritään tekemään näkyvämpiä ja ymmärrettävämpiä pyrkien välttämään sellaisten merkkien yhdistelmiä, joita on hankala ymmärtää;
62. korostaa, että on varmistettava, että Euroopan laajuisiin liikenneverkkoihin kuulumatonta kansallista tieinfrastruktuuria parannetaan tieliikenneturvallisuuden kannalta suotuisammaksi etenkin niillä EU:n alueilla, joissa kyseinen infrastruktuuri on laadultaan heikko ja liikenteen turvallisuus on kehno;
63. kehottaa komissiota määrittelemään ja jäsenvaltioita panemaan täytäntöön asianmukaisia toimia onnettomuuksien välttämiseksi maanteilla ja maaseudulla sekä vahinkojen vakavuuden lieventämiseksi;

64. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita edellyttämään kansallisilta viranomaisilta ja alue- ja paikallisviranomaisilta, että ne suunnittelevat tiet siten, että niistä ei koidu mitään vaaraa kaksipyöräisille moottoriajoneuvoille; toteaa, että tienreunoilla yleisesti käytössä olevat turvakaiteet ovat hengenvaarallisia moottoripyöräilijöille, ja kehottaa jäsenvaltioita ryhtymään pikaisesti täydentämään niitä kriittisillä tieosuuksilla ylä- ja alapalkilla (mukaan luettuna nykyisten turvakaiteiden korvaaminen) ja muilla vaihtoehtoisilla kaidejärjestelmillä EN 1317 -standardin mukaisesti, jotta onnettomuuksien jälkivaikutuksia voidaan vähentää kaikkien tienkäyttäjien kannalta; muistuttaa, että bitumipaikat vaarantavat moottoripyöräilijät, koska niiden pitokitka on selvästi pienempi kuin normaalin asfalttipinnoitteen;
65. kehottaa komissiota kannustamaan liikenteen rauhoittamista koskevia parhaita käytänteitä koskevien suuntaviivojen laatimiseen fyysisten ja optisten innovaatioiden perusteella, muun muassa toteuttamalla EU:n yhteisesti rahoittamia tutkimus- ja kehityshankkeita, jotka koskevat liikenteen rauhoittamista ja joilla pyritään vähentämään onnettomuuksia, melusaastetta ja ilman pilaantumista;
66. kehottaa jäsenvaltioita laatimaan kartan, johon on merkitty mustalla kaikkein vaarallisimmat tieosuudet, ja päivittämään sitä säännöllisesti ja saattamaan sen kansalaisten saataville ja huolehtimaan siitä, että kyseinen kartta on saatavilla autojen navigointijärjestelmissä;
67. katsoo, että "käyttäjää ohjaavan tien" ja "anteeksiantavan pientareen" käsitteet ovat tieliikenneturvallisuutta koskevan politiikan peruselementtejä, joita olisi vastaavasti tuettava unionin määrärahoilla ja vaihtamalla säännöllisesti tietoja hyviksi osoittautuneista käytännöistä;
68. kehottaa jäsenvaltioita huolehtimaan tärinäraidoista tieinfrastruktuuria rakennettaessa ja kunnostettaessa;
69. muistuttaa, että tasoristeykset ovat erityisen vaarallisia, ja kehottaa jäsenvaltioita luomaan uudelleen- ja jälleenrakennustöiden yhteydessä eritasoristeyksiä tai asentamaan puomit vartioimattomiin tasoristeyksiin;
70. korostaa tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annettua direktiiviä 2008/96/EY ja riittävän monien turvallisten pysäköintialueiden tarvetta moottoriteiden varsilla; korostaa ajo- ja lepoaikojen noudattamisen tärkeyttä ja yhdenmukaistetun seuraamusjärjestelmän käyttöön ottamisen tärkeyttä sekä kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita asettamaan pitkän matkan rahtiliikenteen ammattikuljettajien käyttöön riittävän määrän (määräkriteerit) turvallisia ja sosiaaliset vähimmäisvaatimukset täyttäviä parkkipaikkoja, joilla on tarjolla huolto- ja avustuspalveluja (laatukriteerit); edellyttää, että tällaisista parkkipaikoista on huolehdittava suunnittelu- tai päivitysvaiheessa ja että harkitaan yhteisrahoituksen myöntämistä rakennuskustannuksiin yhteisön ohjelmien mukaisesti (esimerkiksi yhteisön laajuisia liikenneverkkoja koskevien ohjelmien mukaisesti);
71. edellyttää, että onnettomuusalttiilla moottoritieosuuksilla on sovellettava kuorma-autoihin ohituskieltoa;

72. kehottaa jäsenvaltioita ja teiden ylläpitäjiä huolehtimaan asianmukaisesti suunnitelluista turvallisuutta lisäävistä välineistä siten, että liikennemerkkejä on riittävästi ja tiet ovat hyvin valaistuja, jotta niistä tulisi käyttäjäystävällisempiä erityisesti moottoripyöräilijöille ja pyöräilijöille;

Ajoneuvojen turvallisuuden takaaminen

73. suosittelee alkolukkojen – joiden mittaustoleranssi on alhainen ja tieteeseen perustuva – pakollista käyttöä kaikissa ammattikäytössä olevissa henkilö- ja tavarakuljetusajoneuvoissa; kehottaa komissiota laatimaan vuoteen 2013 mennessä direktiiviehdotuksen alkolukkojen asentamisesta, mukaan luettuna asiaankuuluvat määrittelyt sen teknisestä toteutuksesta;
74. kehottaa komissiota keskittymään edelleen ajoneuvojen passiivisen turvallisuuden parantamiseen esimerkiksi kartoittamalla törmäystestijärjestelmien tilannetta erityisesti suurten ja pienten ajoneuvojen sekä raskaiden ja kevyiden hyötyajoneuvojen tilanteen tasapainottamiseksi; kehottaa keskittymään edelleen loukkaantumisille alttiiden tienkäyttäjien kanssa tapahtuneiden törmäysten vakavuuden vähentämiseen; kehottaa komissiota antamaan alleajosuojasta koskevaa EU-lainsäädäntöä tarkistavan ehdotuksen, jossa määritellään niiden alleajosuojausvälineiden optimaalinen energianvaimennuskapasiteetti ja korkeus, joita tarvitaan tehokkaan suojan antamiseksi henkilöauton kuljettajille kolaritilanteissa;
75. kehottaa komissiota esittämään kahden vuoden kuluessa kertomuksen siitä, missä määrin ajoneuvojen A-, B- ja C-pylväiden vahvistaminen matkustajien turvallisuuden parantamiseksi haittaa kuljettajan näkemistä ja vähentääkö tämä heikommassa asemassa olevien tienkäyttäjien turvallisuutta;
76. kehottaa komissiota esittämään kahden vuoden kuluessa kertomuksen sähköisen liikkuvuuden turvallisuusnäkökohdista, mukaan luettuina sähköpyörät ja sähköavusteiset polkupyörät;
77. kehottaa komissiota antamaan vuoteen 2013 mennessä ehdotuksen, jolla varmistetaan, että jokaisessa uudessa autossa on vakiovarusteena parannettu järjestelmä, joka muistuttaa turvavyön kiinnittämisestä etu- ja takapenkillä sekä hälytysäänellä että visuaalisesti;
78. kehottaa komissiota arvioimaan väsymysvaroittimien asentamisesta koituvia etuja ja velvoittamaan tarvittaessa niiden asentamiseen;
79. kehottaa ajoneuvojen valmistajia kiinnittämään sähköautojen ja muiden uusien käyttötekniikoiden kehittämisessä erityistä huomiota sekä matkustajien että auttajien ja pelastuspalvelujen tehokkaaseen suojelemiseen lisävaaroilta;
80. kehottaa jäsenvaltioita valvomaan ajoneuvojen ja kaksipyöräisten ajoneuvojen varusteiden, komponenttien ja varaosien tuonnissa paremmin sitä, että ne ovat sopivia ja korkeatasoisten eurooppalaisten kuluttajansuoja vaatimusten mukaisia;
81. kehottaa komissiota tutkimaan yksityiskohtaisesti mahdollista yhteyttä ajoneuvojen parantuneen turvatekniikan ja kuljettajan heikentyneen riskien tiedostamisen välillä ja

esittämään Euroopan parlamentille kahden vuoden kuluessa aiheutta koskevan kertomuksen;

82. kehottaa komissiota luomaan yhtenäisen eurooppalaisen alueen, jossa tehdään säännöllisesti teknisiä tarkastuksia kaikille moottoriajoneuvoille ja niiden turvallisuuden kannalta olennaisille sähköisille järjestelmille; odottaa, että tarkastusten perustana käytetään mahdollisimman tiukkoja yhtenäistettyjä testausstandardeja; odottaa, että testaus ja testaussertifikaattien myöntäminen annetaan tehtäväksi riippumattomille testauslaitoksille, jotka on puolestaan itse sertifioitu yhdenmukaistetun standardin mukaisesti; odottaa, että nämä testaussertifikaatit tunnustetaan vastavuoroisesti;
83. kehottaa komissiota määrittelemään kahden vuoden kuluessa yhteiset normit vakavien onnettomuuksien jälkeen tehtäville teknisille tarkastuksille;
84. kehottaa komissiota edistämään ajoneuvojen korkeampia turvanormeja esimerkiksi ajoneuvoteknologiassa siten, että törmäykset voidaan ehkäistä; painottaa älyautojen ja älykkäiden teiden ekologia mahdollisuuksia sekä korostaa ajoneuvosta ajoneuvoon (V2V)- ja ajoneuvosta tienvarteen (V2R) -laitteita koskevien T&K-pilottihankkeiden merkitystä; kehottaa sekä komissiota ja jäsenvaltioita pidättymään siitä, että älykkäiden liikennejärjestelmien yhteydessä keskityttäisiin ainoastaan Euroopan laajuisiin liikenneverkkoihin;
85. kehottaa komissiota vahvistamaan yhteiset standardit ajoneuvojen renkaita ja erityisesti kulutus pintaa ja rengaspainetta varten ja käynnistämään vastaavat tarkastukset; kannattaa ajatusta renkaiden tarkastamisen sisällyttämisestä ajoneuvojen säännölliseen tekniseen valvontaan; kannattaa renkaita koskevien säännösten täytäntöönpanon parantamista tehostettujen tienvarsitarkastusten avulla; kehottaa komissiota laatimaan eritelvät rengaspaineen seuranta järjestelmiä varten, jotta voidaan taata renkaiden asianmukainen käyttö, josta koituu etuja sekä tieliikenneturvallisuudelle että ympäristölle;

Nykyaikaisen tekniikan käyttö ajoneuvoissa, infrastruktuurissa ja hätäpalveluissa

86. vaatii, että tienkäyttäjien käyttöön annetaan ennen matkaa ja sen aikana yksityiskohtaisia tietoja teiden senhetkisestä tilanteesta, tietoja vaarallisimmista tai epätavallisimmista tieosuuksista ja tietoja kussakin jäsenvaltiossa parhaillaan voimassa olevista liikennesäännöistä (esimerkiksi säännöistä, jotka koskevat nopeusrajoitusjärjestelmää ja suurinta sallittua veren alkoholipitoisuutta) esimerkiksi älykkäiden liikennejärjestelmien avulla; odottaa, että eurooppalaisen satelliittinavigointijärjestelmän Galileon mahdollisuuksia hyödynnetään täysipainoisesti tällä alalla;
87. kehottaa komissiota antamaan vuoden 2012 loppuun mennessä sellaisen lainsäädäntöehdotuksen, mukaan luettuina aikataulu ja yksityiskohtainen hyväksymismenettely, jossa edellytetään, että aluksi vuokrattuihin ajoneuvoihin ja myöhemmin ammattikäytössä oleviin ja yksityisiin ajoneuvoihin asennetaan onnettomuuksia koskevia tietoja ennen onnettomuutta, sen aikana ja sen jälkeen taltioiva standardoitu järjestelmä ("sähköisesti tapahtumatietoja rekisteröivät laitteet"); korostaa kuitenkin, että tällöin on huolehdittava yksittäisten henkilöiden tietosuojasta ja siitä, että tietoja käytetään pelkästään onnettomuustutkinnassa;

88. kehottaa komissiota laatimaan ehdotuksen ajoneuvojen varustamiseksi "älykkäillä nopeudenvalvontajärjestelmillä" ja pyytää sisällyttämään ehdotukseen aikataulun, lupamenettelyn sekä tarvittavan tieinfrastruktuurin;
89. kehottaa komissiota tukemaan toimia, joilla ajoneuvoja ostavia asiakkaita kannustetaan hankkimaan ajoneuvon turvallisuutta lisääviä innovaatioita, joista monet eivät ole pakollisia mutta jotka todistetusti parantavat turvallisuutta; kehottaa vakuutusyhtiöitä myöntämään tuntuvampia etuja, kun ajoneuvoissa on turvajärjestelmiä, jotka todistetusti auttavat välttämään onnettomuuksia tai lievittämään niiden seurauksia;
90. kehottaa komissiota teettämään selvityksen uusista teknologioista, jotka parantavat tieliikenneturvallisuutta, kuten innovatiivisista ajovalojärjestelmistä (ennalta mukautuvat ajovalojärjestelmät);
91. vaatii komissiota vauhdittamaan direktiivin 2007/38/EY arviointia ja tarkistusta; kehottaa ottamaan huomioon teknologian edistymisen siten, että kaikkiin kuorma-autoihin asennetaan kuolleita kulmia poistavia erityisiä taustapeilejä, kamera- ja monitoriyhdistelmälaitteita tai muita teknisiä laitteita, joilla on tarkoitus estää etenkin onnettomuudet kuolleessa kulmassa olevien pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden kanssa;
92. pitää myönteisenä, että komissio aikoo kiinnittää erityistä huomiota moottoripyöräilijöiden turvallisuuden parantamiseen;
93. pitää vaiheittaista ja pakollista lukkiutumattoman jarrujärjestelmän asentamista kaikkiin uusiin moottoripyöriin tärkeänä toimenpiteenä, jolla voitaisiin vähentää ratkaisevasti vakavien moottoripyöräonnettomuuksien määrää;
94. kehottaa jäsenvaltioita kannustamaan siihen, että työmatkoilla siirrytään vähitellen käyttämään autoja, joissa on teknisiä valmiuksia, kuten väsymyksestä tai hajamielisuudesta varoittavat laitteet;
95. suosittaa ilmastointijärjestelmien asentamista kaikkiin uudempiin pitkän matkan kuorma-autoihin ja vanhempiin teknisen toteutettavuuden perusteella; katsoo, että näiden järjestelmien olisi toimittava myös silloin, kun moottori on lepotilassa, jotta kuljettajalle taataan asianmukainen lepo ajoneuvossa; kehottaa komissiota selventämään asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 artiklan 8 kohdan ilmausta "asianmukaiset nukkumismahdollisuudet";
96. pitää myönteisenä komission ilmoitusta "eCall"-järjestelmän käyttöönoton nopeuttamisesta ja kehottaa komissiota tutkimaan kahden vuoden kuluessa, olisiko mahdollista ulottaa se koskemaan moottoripyöriä, raskaita hyötyajoneuvoja ja linja-autoja ottaen erityisesti huomioon vammaisten henkilöiden erityistarpeet, ja tarvittaessa esittämään sitä koskevan ehdotuksen;
97. kehottaa komissiota suunnittelemaan toimia, joilla tuetaan ja suojellaan pelastuspalveluhenkilöitä onnettomuustilanteissa, kuten mahdollisuus yksilöidä tai hakea paikan päällä tietoja ajoneuvon moottorityypistä, turvatyynyjen kaltaisista passiivisista turvallisuusvarusteista tai erityismateriaalien käytöstä sekä kaikista muista asiaan liittyvistä teknisistä pelastustiedoista kunkin automallin osalta, jotta

pelastusoperaatiota voidaan nopeuttaa;

Heikommassa asemassa olevien tienkäyttäjien suojele

98. vaatii kiinnittämään muun muassa ajoneuvoja ja infrastruktuuria koskevien innovatiivisten teknologioiden avulla enemmän huomiota heikommassa asemassa oleviin tienkäyttäjiin, kuten moottoripyöräilijöihin, jalankulkijoihin, tientyöntekijöihin, pyöräilijöihin, lapsiin, iäkkäisiin ihmisiin ja vammaisiin, koska se on olennainen osa liikenneturvallisuutta; kehottaa kiinnittämään enemmän huomiota iäkkäiden ihmisten ja liikuntarajoitteisten ihmisten tarpeisiin tieliikenteen käyttäjinä; kehottaa tässä yhteydessä jäsenvaltioita kehittämään ohjelmia, joilla ehkäistään korkeaan ikään liittyviä onnettomuusriskejä ja helpotetaan iäkkäiden ihmisten aktiivista osallistumista tieliikenteeseen; suosittelee, että käytetään selvästi erottuvia teiden suojakaiteita ja että otetaan käyttöön erityiskaistoja heikommassa asemassa olevia tienkäyttäjiä varten;
99. kehottaa komissiota, jäsenvaltioita ja paikallisviranomaisia edistämään yhdessä turvallisia kouluun menoreittejä koskevia järjestelmiä lasten turvallisuuden parantamiseksi; huomauttaa, että nopeusrajoitusten käyttöönoton ja koululaisliikennettä valvovien poliisien palvelukseen ottamisen lisäksi on varmistettava myös koululinja-autoina käytettyjen autojen soveltuvuus ja ajajien ammattitaito;
100. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita tukemaan pyöräilyä ja jalankulkua itsenäisinä liikennemuotoina ja kaikkien liikennejärjestelmien olennaisena osana;
101. kehottaa jäsenvaltiota
- velvoittamaan, että ajoneuvon kaikille matkustajille on mukana huomioliivit, ja
 - kannustamaan pyöräilijöitä suojakypärien käyttöön ja huomioliivien tai vastaavan vaatetuksen käyttöön erityisesti yöllä taajamien ulkopuolella näkyvyytensä parantamiseksi;
102. kehottaa komissiota antamaan ehdotuksen, jossa vahvistetaan polkupyörien valmistajia varten vähimmäisvaatimukset polkupyörän valaisimille ja heijastaville pinnoille;
103. suosittelee, että alle kolmevuotiaita lapsia kuljetetaan ajoneuvoissa selkä ajosuuntaan sijoitetuissa turvaistuimissa;
- o
- o o
104. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle ja komissiolle.