



EUROOPAN PARLAMENTTI

2009 - 2014

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

2010/2235(INI)

8.2.2011

MIETINTÖLUONNOS

Euroopan tieliikenneturvallisuudesta 2011–2020
(2010/2235(INI))

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

Esittelijä: Dieter-Lebrecht Koch

PR_INI

SISÄLTÖ

	Sivu
EUROOPAN PARLAMENTIN PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS.....	3
PERUSTELUT.....	9

EUROOPAN PARLAMENTIN PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS

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 tiedonannon "Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuuksaluetta: tieliikenneturvallisuu den poliittiset suuntaviivat 2011–2020" (KOM(2010)0389),
- ottaa huomioon neuvoston 2. ja 3. joulukuuta 2010 komission tiedonannosta "Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuuksaluetta: tieliikenneturvallisuu den poliittiset suuntaviivat 2011–2020" antamat päätelmät (16951/10),
- ottaa huomioon kolmatta tieliikenneturvallisuu den toimintaohjelmaa koskevan komission arviointitutkimuksen¹,
- ottaa huomioon YK:n yleiskokouksen 10. toukokuuta 2010 antaman päätöslauselman tieliikenneturvallisuu den parantamisesta (64/255),
- ottaa huomioon 29. syyskuuta 2005 antamansa päätöslauselman tieliikenneturvallisuu den eurooppalaisesta toimintaohjelmasta – Tieliikenteen kuolonuhrien määrän puolittaminen EU:ssa vuoteen 2010 mennessä: yhteinen vastuu²,
- ottaa huomioon 27. huhtikuuta 2006 antamansa päätöslauselman tieliikenteen turvallisuu desta: eCall kansalaisten käyttöön³,
- ottaa huomioon 18 tammikuu 2007 antamansa päätöslauselman kolmannesta tieliikenneturvallisuu den eurooppalaisesta toimintaohjelmasta – väliarviointi⁴,
- ottaa huomioon 23. huhtikuuta 2009 antamansa päätöslauselman älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevasta toimintasuunnitelmasta⁵,
- ottaa huomioon 23. huhtikuuta 2009 antamansa päätöslauselman kaupunkiliikennettä koskevasta toimintasuunnitelmasta⁶,
- ottaa huomioon 18. toukokuuta 2010 antamansa päätöslauselman tieliikenteen

¹ Euroopan tieliikenneturvallisuu den valmistelu, toimintaohjelma 2011–2020

² EUVL C 227 E, 21.9.2006, s. 609.

³ EUVL C 296 E, 6.12.2006, s. 268.

⁴ EUVL C 244 E, 18.10.2007, s. 220.

⁵ EUVL C 184 E, 8.7.2010, s. 43.

⁶ EUVL C 184 E, 8.7.2010, s. 50.

- sosiaalilainsäädännön vakaville rikkomisille säädetyistä seuraamuksista¹,
- ottaa huomioon 6. heinäkuuta 2010 antamansa päätöslauselman kestävästä tulevaisuudesta liikenteelle²,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 48 artiklan,
 - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön (A7-0000/2011),
- A. ottaa huomioon, että Euroopan unionin tieliikenteessä kuoli vuonna 2009 yli 35 000 ihmistä ja 1 500 000 ihmistä loukkaantui,
- B. ottaa huomioon, että tieliikenneonnettomuuksista yhteiskunnalle vuosittain aiheutuneiden kustannusten arvioidaan olevan 130 miljardia euroa,
- C. ottaa huomioon, että kolmannessa toimintaohjelmassa vahvistettua tavoitetta tieliikenteessä kuolleiden määrän puolittamisesta vuoden 2010 loppuun mennessä ei saavutettu, mutta että liikenteessä kuolleiden lukumäärä EU:ssa pieneni kuitenkin merkittävästi,
- D. 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,
- E. ottaa huomioon, että tieliikenneturvallisuuden parantaminen on koko yhteiskunnan tehtävä,
- F. ottaa huomioon, että vain 27,5 prosenttia kolmanteen toimintaohjelmaan sisältyvistä toiminnoista toteutettiin kaikilta osin,
- G. ottaa huomioon, että komissio ei ole esittänyt ehdotusta uudeksi toimintasuunnitelmaksi ennen kolmannen tieliikenneturvallisuuden toimintaohjelman päättymistä,
- H. ottaa huomioon, että jalankulkijan todennäköisyys kuolla tieliikenteessä on 9 kertaa, pyöräilijän 7 kertaa ja moottoripyöräilijän 18 kertaa niin suuri ajettuja/kuljettuja kilometrejä kohden kuin henkilöauton kuljettajan ja matkustajien,
- I. ottaa huomioon, että 55 prosenttia kuolemaan johtavista onnettomuuksista tapahtuu maanteilla, 36 prosenttia kaupungeissa ja 6 prosenttia moottoriteilla,
- J. toteaa, että julkinen henkilöliikenne on moninkertaisesti turvallisempaa kuin yksityisellä moottoriajoneuvolla ajo,
- K. ottaa huomioon, että Euroopan unionin väestörakenne on muuttumassa ja että ikääntyvien ihmisten liikkumistarpeeseen on kiinnitettävä erityistä huomiota,
- L. ottaa huomioon, että uusi tekniikka, muun muassa hybridiajoneuvot ja sähkömoottorien

¹ Hyväksytyt tekstit, P7_TA(2010)0175.

² Hyväksytyt tekstit, P7_TA(2010)0260.

käyttöönotto, asettavat uusia haasteita pelastushenkilöstölle,

- M. toteaa, että eurooppalaisia, valtioiden välisiä, alueellisia ja paikallisia toimia on toteutettava koordinoitusti,

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,
3. ehdottaa, että perustetaan EU:n tieliikenneturvallisuuskoordinaattorin virka vuoteen 2014 mennessä;
4. korostaa, että jo hyväksytyjen lakien ja toimien asianmukaiseen täytäntöönpanoon on kiinnitettävä erityistä huomiota, ja toteaa, että lainsäädännöllisiin toimiin liittyvää liikkumavaraa ei ole vielä hyödynnetty täysimääräisesti EU:n tasolla;
5. 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 ja erityisesti
 - vähentämään tieliikenteessä kuolleiden alle 14-vuotiaiden lasten määrää 60 prosentilla
 - vähentämään tieliikenteessä hengenvaarallisesti loukkaantuneiden henkilöiden määrää 40 prosentilla pikaisesti laadittavan, yhtenäisen Euroopan laajuisen määritelmän pohjalta;

Eettiset näkökohdat

6. painottaa, että jokaisella EU-kansalaisella on sekä oikeus turvalliseen tieliikenteeseen että ennen kaikkea velvollisuus käyttäytymisellään edistää tieliikenneturvallisuutta;
7. toistaa näkemyksensä, että tarvitaan täydentävää pitkän aikavälin strategiaa, joka ulottuu komission tiedonantoa pitemmälle ja jonka tavoitteena on kuolonuhrien täydellinen välttäminen tieliikenteessä ("Vision Zero"); kehottaa komissiota kehittämään tämän strategian ydinkohdat ja esittämään sitä koskevan ehdotuksen kolmen seuraavan vuoden kuluessa;

Hyvät käytännöt ja niiden sisällyttäminen kansallisiin suunnitelmiin

8. kehottaa komissiota tehostamaan hyvien käytäntöjen vaihtoa, jotta ne voidaan ottaa

suuremmissa määrin huomioon kansallisissa liikenneturvallisuussuunnitelmissa;

9. kehottaa komissiota arvioimaan tieliikenneturvallisuuden eurooppalaisen peruskirjan ja kannustamaan laatimaan samanlaisen peruskirjan alueellisella ja paikallisella tasolla;
10. 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;
11. 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 erilasiin kansallisiin olosuhteisiin;

Indikaattorien ja tietojen parantaminen

12. katsoo, että laadukkaat ja vertailukelpoiset tiedot ovat menestyksekkään tieliikenneturvallisuuspolitiikan perusedellytys;
13. kehottaa komissiota soveltamaan vuoden 2013 loppuun asti SafetyNet -hankkeen pohjalta yhdenmukaistettuja lisäindikaattoreita, joiden avulla voidaan parantaa valvontaa ja tehostaa jäsenvaltioiden saavutusten vertailua;
14. kehottaa komissiota laatimaan vuoteen 2012 mennessä ehdotuksen onnettomuuksien ja loukkaantumisten syytä koskevien tietojen keräämisen parantamiseksi;
15. kehottaa komissiota laatimaan kahden vuoden kuluessa yhdenmukaistetut määritelmät käsitteille "hengenvaarallinen", "vakavasti loukkaantunut" ja "lievästi loukkaantunut" mahdollistaakseen jäsenvaltioissa toteutettavien toimien ja niiden tulosten vertailtavuuden;
16. vaatii perustamaan todellisen eurooppalaisen tieliikenteenseurantakeskuksen, joka kokoaa yhteen tietoja jo olemassa olevista tietopankeista sekä SafetyNet tai DaCoTa -hankkeiden kaltaisista EU-hankkeista sekä asettaa tiedot kaikkien saataville ymmärrettävässä muodossa ja päivittää niitä vuosittain;
17. kehottaa jäsenvaltioita täyttämään nykyiset tietojen välittämistä koskevat veloitteet;

Toiminta-alat

Tienkäyttäjien koulutuksen ja käyttäytymisen parantaminen

18. korostaa, että liikenneturvallisuus perustuu suurelta osin varovaisuuteen, toisten huomioon ottamiseen ja keskinäiseen kunnioitukseen sekä voimassa olevien liikennesääntöjen noudattamiseen;
19. katsoo, että elinikäistä oppimista olisi painotettava enemmän myös tieliikenteessä;
20. kehottaa kiinnittämään koulutuksessa ja ammatillisessa koulutuksessa enemmän

huomiota tärkeimpiin kuolonkolarien syihin, kuten ylinopeuteen, alkoholin ja huumeiden väärinkäyttöön, turvavyön tai muiden suojarusteiden käytön laiminlyömiseen, matkapuhelimen käyttöön jne.

21. suosittelee alkolukkojen käyttöä alkoholiongelmaisten autoilijoiden autoissa heidän jälleenintegroimiseksi liikenteeseen:

Tieliikennemääräysten yhdenmukaistaminen ja soveltaminen

22. vaatii liikennemerkkien ja -sääntöjen johdonmukaista yhdenmukaistamista vuoteen 2013 mennessä;
23. katsoo, että voimassa olevien sääntöjen tehokas täytäntöönpano on yksi EU:n tieliikenneturvallisuuspolitiikan tärkeimmistä tukipilareista; kehottaa tässä yhteydessä jäsenvaltioita vahvistamaan vuosittaiset kansalliset tavoitteet ylinopeuden, alkoholin ja huumeiden väärinkäytön ja turvavyön käytön valvomiseksi;
24. vaatii ottamaan käyttöön valvontajärjestelmiä, joiden avulla myös moottoripyöräilijöiden syyllistyminen ylinopeuteen voidaan todeta ja heitä voidaan rangaista;

Turvallisemman tieliikenneinfrastruktuurin luominen

25. kannattaa päättäväisesti komission ehdotusta EU-tuen myöntämisestä yleisesti vain sellaisiin infrastruktuureihin, jotka ovat tieliikenneturvallisuutta ja tunnelien turvallisuutta koskevien EU-direktiivien mukaisia;
26. toteaa, että tienreunoilla yleisesti käytössä olevat turvakaiteet ovat hengenvaarallisia moottoripyöräilijöille, ja kehottaa jäsenvaltioita ryhtymään pikaisesti täydentämään niitä kriittisillä tieosuuksilla ylä- ja alapalkilla;
27. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita määrittelemään ja panemaan täytäntöön asianmukaisia toimia onnettomuuksien välttämiseksi maanteilla ja maaseudulla sekä vahinkojen vakavuuden lieventämiseksi;
28. korostaa ajo- ja lepoaikojen noudattamisen tärkeyttä ja kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita asettamaan pitkän matkan rahtiliikenteen ammattikuljettajien käyttöön riittävän turvallisia ja sosiaaliset vähimmäisvaatimukset täyttäviä parkkipaikkoja;

Ajoneuvojen turvallisuuden takaaminen

29. suosittelee alkolukkojen pakollista käyttöä kaikessa ammattimaisessa henkilö- ja tavaraliikenteessä;
30. 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 heikompien tienkäyttäjien turvallisuutta;
31. kehottaa komissiota esittämään kahden vuoden kuluessa kertomuksen sähköisen liikkuvuuden turvallisuusnäkökohdista;

32. kehottaa ajoneuvojen valmistajia kiinnittämään sähköautojen ja muiden uusien käyttötekniikoiden kehittämisessä erityistä huomiota sekä matkustajien että auttajien ja pelastuspalvelujen tehokkaaseen suojelemiseen lisävaaroilta;
33. kehottaa jäsenvaltioita valvomaan ajoneuvojen varusteiden ja varaosien tuonnissa paremmin sitä, että ne ovat sopivia ja korkeatasoisten eurooppalaisten kuluttajansuojavaatimusten mukaisia;
34. kehottaa komissiota määrittelemään kahden vuoden kuluessa yhteiset normit vakavien onnettomuuksien jälkeen tehtäville teknisille tarkastuksille;

Nykyaikaisen tekniikan käyttö ajoneuvoihin, infrastruktuuriin ja hätäpalveluihin

35. vaatii, että jäsenvaltioiden voimassa olevat liikennesäännöt asetetaan käytettäviksi ennen matkaa ja sen aikana esimerkiksi älykkäiden liikennejärjestelmien avulla;
36. kehottaa komissiota laatimaan ehdotuksen ajoneuvojen varustamiseksi "älykkäillä nopeudenvälvontajärjestelmillä" ja pyytää sisällyttämään ehdotukseen aikataulun, lupamenettelyn sekä tarvittavan tieinfrastruktuurin;
37. pitää myönteisenä komission ilmoitusta "eCall"-järjestelmän käyttöönoton nopeuttamisesta ja kehottaa komissiota tutkimaan kahden vuoden kuluessa, olisiko mahdollista ulottaa se koskemaan moottoripyöriä, raskaita hyötyajoneuvoja ja busseja, ja tarvittaessa esittämään sitä koskevan ehdotuksen;

Heikommassa asemassa olevien tienkäyttäjien suojeleminen

38. kannattaa sitä, että ajoneuvoihin vaaditaan huomioliivit kaikille matkustajille ja että pyöräilijät veloitetaan käyttämään huomioliivejä näkyvyyden lisäämiseksi;
39. vaatii kiinnittämään enemmän huomiota heikommassa asemassa oleviin tienkäyttäjiiin, kuten jalankulkijoihin, pyöräilijöihin, lapsiin ja iäkkäisiin ihmisiin, koska se on olennainen osa liikenneturvallisuutta;
40. suosittelee, että alle kolmevuotiaita lapsia kuljetetaan ajoneuvoissa selkä ajosuuntaan sijoitetuissa turvaistuimissa;
41. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle ja komissiolle.

PERUSTELUT

1. Taustaa

Euroopan teistä on viime vuosina tullut huomattavasti turvallisempia. Tieliikenteen kuolonuhrien määrä EU:ssa on vuosina 2001–2009 laskenut 36 prosenttia. Merkittävä osuus tähän oli kolmannella tieliikenneturvallisuuden eurooppalaisella toimintaohjelmalla 2001–2010. Näillä toimilla voitiin vuodesta 2001 lähtien pelastaa lähes 80 000 ihmishenkeä. Vaikka tavoitetta liikenteessä vuosittain kuolleiden määrän puolittamisesta ei saavutettukaan, nämä luvut ovat rohkaisevia. Niiden tulisi kuitenkin ennen kaikkea kannustaa jatkamaan näitä toimia. Vuonna 2009 Euroopan teillä kuoli edelleen 35 000 ihmistä, 1,5 miljoonaa ihmistä loukkaantui, jotkut heistä vakavasti, ja useille jäi pysyviä vammoja. Liikenneonnettomuuksista aiheutuvat sosiaaliset ja taloudelliset kustannukset ovat valtavat (noin 130 miljardia euroa vuonna 2009). Lisäksi tulevat vielä ihmishenkien menetykset, omaisten suru, loukkaantuneiden kärsimykset ja dramaattiset vaikutukset asianomaisten elämään.

Tieliikenteen 35 000 kuolonuhria vastaa noin 250 keskikokoisen, täynnä matkustajia olevan lentokoneen maahan syöksymistä. Näky, jota on mahdoton kuvitella. Tieliikenteen hengenvaarallisuus hyväksytään kuitenkin yhä laajalti yhteiskunnassa tai sitä ei haluta ajatella. Jokapäiväisiin tragedioihin EU:n teillä ei edelleenkään kiinnitetä kovin paljon huomiota.

2. Komission tiedonanto

Komissio antoi vähän ennen kolmannen toimintaohjelman päättymistä tiedonannon, jossa se esitteli strategiset tavoitteensa vuoteen 2020 asti.

Komission keskeinen tavoite on edelleen tieliikenteessä kuolleiden kokonaismäärän puolittaminen Euroopan unionissa vuoteen 2020 mennessä (viitevuosi 2010).

Tämän tavoitteen saavuttamiseksi komissio vahvistaa seitsemän strategista tavoitetta:

- liikennekasvatuksen sekä ajokortin myöntämisyjärjestelmän ja autokoulujen antaman koulutuksen laadun parantaminen
- tieliikennemääräysten täytäntöönpanon parantaminen
- infrastruktuurin turvallisuuden parantaminen
- kuorma-autojen ja henkilöautojen turvatoimien parantaminen
- älykkäiden ajoneuvojen kehittäminen
- hätäpalvelujen ja ensiavun parantaminen
- heikompien tienkäyttäjien, erityisesti moottoripyöräilijöiden, suojeleminen.

Komissio haluaa näillä suuntaviivoilla vahvistaa yleisen sääntelykehityksen ja tavoitteet, joita on noudatettava kansallisissa ja paikallisissa strategioissa. Toimet on toissijaisuusperiaatteen mukaisesti toteutettava kulloinkin tarkoituksenmukaisimmalla tasolla jaetun vastuun periaatteen mukaisesti.

3. Kritiikkiä ja parannusehdotuksia

3.1 Toimien yhteensovittamisen parantaminen

Esittelijä kannattaa periaatteessa komission esittämiä tavoitteita ja sen hahmottelemia toimia. Sama pätee komission käsitykseen, jonka mukaan liikenneturvallisuuden parantamiseen tarvitaan johdonmukaista, kokonaisvaltaista ja integroitua lähestymistapaa, johon osallistutetaan kaikki tienkäyttäjät ja kaikki asianosaiset ja jossa otetaan huomioon yhteisvaikutukset muiden poliittisten tavoitteiden kanssa. Tämä, samoin kuin tieliikenneturvallisuutta koskevien näkökohtien sisällyttäminen kaikkiin asianomaisiin politiikan aloihin sekä paikallisen, alueellisen, kansallisen ja eurooppalaisen tason tehokas osallistuttaminen toimien valmisteluun ja toteutukseen, edellyttää paljon koordinoitua. EU-tason nykyinen rakenne huomioon ottaen tämän integroidun lähestymistavan johdonmukainen toteuttaminen näyttää epätodennäköiseltä. Esittelijä ehdottaa siksi EU:n tieliikenneturvallisuuskoordinaattorin viran perustamista. Komissio tukisi koordinaattoria, joka kokoaisi yhteen eri lähestymistavat ja tasot. Koordinaattori voisi ennen kaikkea toimia välittäjänä eri tasojen välisessä yhteistyössä.

3.2 Nollavisio ("Vision Zero")

Tavoitetta liikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrän puolittamisesta vuoteen 2020 mennessä kannatetaan ehdottomasti. Tämä tavoite merkitsee kuitenkin, että vuonna 2020 liikenneonnettomuuksissa kuolee edelleen 15 000 ihmistä. EU-kansalaisten liikkuvuuden hinta olisi tällöin pelottavan korkea. Jokainen liikenneonnettomuudessa kuollut tai loukkaantunut on yksi liikaa. Vaikka ehdotonta turvallisuutta ei ole olemassa, pelkkä kuolonuhrien määrän puolittaminen - vaikkakin se kuulostaa kunnianhimoiselta tavoitteelta kyseiselle ajanjaksolle - on eettisesti kyseenalaista. Komission olisi siksi vihdoin otettava huomioon Euroopan parlamentin vaatimus ja vahvistettava pitkän aikavälin tavoitteeksi tieliikennekuolemien täydellinen välttäminen ("Vision Zero"), kuten monet valtiot jo ovat tehneet kansallisella tasolla. EU:n on alettava toteuttaa tätä visiota käytännössä ja sen on laadittava strategia, joka ulottuu kymmentä vuotta pitemmälle.

3.3 Kunnianhimoisemmat tavoitteet ja käytännön toimet

EU tarvitsee komission tiedonannossa tarkoitettuna ajanjakson aikana paljon konkreettisempia toimia saavuttaakseen tavoitteen tieliikenteessä kuolleiden määrän puolittamisesta. Se tarvitsee niitä ennen kaikkea siksi, että menestyksekkäiden toimien jälkeen käy yhä vaikeammaksi edelleen vähentää liikenteessä kuolleiden ja onnettomuuksien määrää. Monet komission ehdottamat toimet vaikuttavat nämä seikat huomioon ottaen liian epämääräisiltä. Ne eivät myöskään ole tarpeeksi kunnianhimoisia eikä niillä voida vastata tuleviin haasteisiin.

On valitettavaa, että komissio ei ole esittänyt ehdotusta uudeksi, neljänneksi toimintasuunnitelmaksi ennen kolmannen toimintaohjelman päättymistä. Se esitteli sen sijaan

vain vaikutuksiltaan paljon heikomman strategisen tiedonannon, joka ei riitä viitekehukseksi. Komission olisi siksi laadittava esitettyjen ehdotusten pohjalta vuoden 2011 loppuun mennessä kattava toimintaohjelma, joka sisältää yksityiskohtaisia toimia, joilla on selkeät aikataulut, sekä välineitä toimien menestyksekkään toteutuksen arvioimiseksi ja väliarvioinnin.

Lisäksi olisi vahvistettava kaksi muuta selkeää ja mitattavissa olevaa EU-tason tavoitetta, jotka pyritään saavuttamaan vuoteen 2020 mennessä:

- tieliikenteessä kuolleiden alle 14-vuotiaiden lasten lukumäärän vähentäminen 60 prosentilla sekä
- hengenvaarallisesti loukkaantuneiden henkilöiden määrän vähentäminen 40 prosentilla.

Jälkimmäisen tavoitteen saavuttamiseksi on laadittava Euroopan laajuinen yhdenmukaistettu määritelmä. Yksi mahdollinen ryhmä voisivat olla hengenvaarallisesti loukkaantuneet, joita onnettomuuden jälkeen yleensä joudutaan hoitamaan teho-osastolla. Määritelmän laatimiselle on asetettava konkreettinen määräaika.

3.4 Tieliikenneturvallisuutta koskevien indikaattorien ja tietojen parantaminen

Eri maiden vertailu ja saavutetun edistymisen tai tieliikenneturvallisuuden alalla toteutettujen toimien tehokkuuden arviointi on välttämätöntä.

Tämä on toteutettavissa vain mikäli on käytettävissä laadukkaita ja vertailukelpoisia tietoja ja indikaattoreita kaikista jäsenvaltioista sekä tarkoituksenmukaisia arviointivälineitä. Vaikka merkittävää edistystä on saavutettu, parantamisen varaa on edelleen. Monia EU:n rahoittamia tutkimushankkeita, joissa pyrittiin kehittämään parempia indikaattoreita, on jo toteutettu (esim. SafetyNet). Näiden tutkimushankkeiden tuloksia olisi hyödynnettävä, jotta saataisiin laadukkaampien ja laajempien tietojen avulla parempi kuva toimien vaikutuksista ja toimintatavasta.

Vertailukelpoisia tietoja tarvitaan etenkin loukkaantumisen ja onnettomuuksien syiden tutkimisessa. EU:n olisi mahdollisimman pikaisesti annettava sysäys onnettomuuksien syitä koskevien tilastojen yhdenmukaistamiselle EU:n laajuisesti. Tähän sisältyisivät onnettomuuksien syiden tutkimiseen kehitetty yhdenmukaistettu standardilomake, ja EU:n tukema yksityiskohtainen onnettomuuksien tutkinta edustavilla liikennealueilla kaikissa jäsenvaltioissa, jotta saadaan vielä parempaa tietoa. Tällöin voidaan hyödyntää yksittäisissä jäsenvaltioissa saatuja kokemuksia.

Kaikista jäsenvaltioista kerätyt tiedot olisi keskitetysti koottava yhteen ja saatettava ymmärrettävän muotoon, ja ne olisi henkilöiden tietosuojaa tarkasti kunnioittaen asetettava mahdollisimman suuressa määrin julkisesti saataville.

3.5 Kansalliset ja EU:n laajuiset tavoitteet

Selkeillä ja mitattavissa olevilla tavoitteilla voidaan myös kannustaa tieliikenneturvallisuuden parantamiseen jäsenvaltioissa, ennen kaikkea jos yhdenmukaistetuilla tiedoilla

mahdollistetaan jäsenvaltioiden politiikkojen tulosten vertailu ja arviointi ja nämä tiedot julkistetaan. EU voisi velvoittaa kaikki jäsenvaltiot laatimaan tieliikenneturvallisuutta koskevat kansalliset suunnitelmat yhdenmukaisten yhteisten suuntaviivojen mukaisesti ja julkaisemaan ne. Suunnitelmien konkreettisen muotoilun, kuten kansallisten tavoitteiden ja toimien määrittelyn, olisi toissijaisuusperiaatteen mukaisesti mahdollisimman suuressa määrin kuuluttava edelleen kunkin jäsenvaltion toimivaltaan.

3.6 Tieliikennekäyttäytyminen

EU:n kansalaisilla on oikeus korkeatasoisiin tieliikenneturvallisuusnormeihin. Poliitiikan on osaltaan edistettävä liikenneturvallisuutta huolehtimalla siitä, että tieliikennemääräykset pannaan täytäntöön.

Kaikki tienkäyttäjät ovat samalla velvollisia omalta osaltaan edistämään tieliikenteen turvallisuutta. Jokainen voi antaa tähän oman panoksensa. Toimet liikennekäyttäytymisen parantamiseksi ovat siksi erityisen tärkeitä.

Niihin lukeutuvat esimerkiksi toimet ajokortin juuri saaneiden nuorten koulutuksen parantamiseksi, kuten ohjattu ajaminen 17-vuotiaasta lähtien, mitä sovelletaan nykyisin menestyksekkäästi Saksassa, tai monivaiheisen autokoulun käyttöönotto, jossa ajoharjoittelua on myös ajokortin saamisen jälkeen. Elinikäisen oppimisen käsitteen olisi lyötävä itsensä paremmin läpi tieliikenteessä. Tienkäyttäjä voi vastedes pysyä ajan tasalla uusista ajoneuvojen toiminnoista ja selviytyä monimutkaisemmiksi käyvistä liikennetilanteista vain kouluttautumalla jatkuvasti. Kaikkien tienkäyttäjien olisi myös säännöllisesti ajantasaistettava ajokorttia hankkiessaan saamiaan tietoja ensiavusta.

On kuitenkin toteutettava myös liikennepsykologisia toimia rikkomuksiin syyllistyvien tienkäyttäjien käyttäytymisen muuttamiseksi pysyvästi. Tällaisia toimia ovat muun muassa yhdenmukaistetun pisteajokortin käyttöönotto.

Lisäksi EU:lla on erittäin hyvä tieliikenneturvallisuuden peruskirja, johon monet jo osallistuvat vapaaehtoisesti. Osanottajien välille peruskirjan pohjalta syntyneitä viestintärakenteita olisi kehitettävä ja niitä olisi hyödynnettävä enemmän EU:n laajuisiin liikenneturvallisuuskampanjoihin.

3.7 Yksittäiset käytännön toimet

Euroopan parlamentin toistuvasti esittämien vaatimusten lisäksi esittelijä ehdottaa joitakin täydentäviä toimia, joilla tieliikenneturvallisuutta EU:ssa voidaan parantaa. Euroopan parlamentissa sovellettavien käänösvaatimusten vuoksi tämä valiokunta-aloitteinen mietintöluonnos on laajuudeltaan rajallinen. Siihen ei siksi voitu sisällyttää kaikkia ehdotuksia. Esittelijä pidättää siksi itsellään oikeuden ehdottaa siihen menettelyn aikana täydennyksiä, jotka painottuvat erityisesti seuraaviin seikkoihin:

- Renkaiden ilmanpaine / talvirengaspakko
- Pelastustöitä koskevien tietojen antaminen auttajille ja pelastushenkilöstölle
- Toimet tienkäyttäjien kouluttamiseksi ja jatkokouluttamiseksi
- Tieliikenneturvallisuuskampanjat
- Toimet heikompien tienkäyttäjien suojelemiseksi

- Henkilöautoja ja hyötyajoneuvoja koskevat tekniset toimet
- Moottoripyörien lukkiutumattomat jarrujärjestelmät
- Väsymysvaroitin
- Huomioliivien käyttö öisin taajamien ulkopuolella
- yhtenäinen promilleraja
- Pedelecs (sähköavusteiset polkupyörät)