



Euroopan unionin  
neuvosto

**Bryssel, 8. kesäkuuta 2017  
(OR. en)**

**9994/17**

**TRANS 252**

#### **YHTEENVETO ASIAN KÄSITTELYSTÄ**

---

Lähtettäjä: Neuvoston pääsihteeristö

Vastaanottaja: Valtuuskunnat

---

Ed. asiak. nro: 8666/1/17 REV 1 TRANS 158

---

Asia: Neuvoston päätelmät liikenneturvallisuudesta – maaliskuussa 2017  
annetun Vallettan julistuksen tukemiseksi  
– Neuvoston päätelmät (8. kesäkuuta 2017)

---

Valtuuskunnille toimitetaan liitteessä neuvoston 3545. istunnossaan 8. kesäkuuta 2017 hyväksymät päätelmät liikenneturvallisuudesta Vallettan julistuksen tukemiseksi (Valletta, 28.–29. maaliskuuta 2017).

**NEUVOSTON PÄÄTELMÄT**

**liikenneturvallisuudesta**

**– maaliskuussa 2017 annetun Vallettan julistuksen tukemiseksi**

**EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka**

1. OTTAA HUOMIOON eri toimintapolitiikkojen avulla tehdyn jatkuvan työn liikenneturvallisuuden parantamiseksi,
2. PANEE MERKILLE komission julkaisun tilastoista, jotka koskevat liikennekuolemia unionissa vuonna 2016,<sup>1</sup>
3. PANEE TYYTYVÄISENÄ MERKILLE puheenjohtajavaltio Maltaan Vallettassa 29. maaliskuuta 2017 järjestämän liikenneturvallisuutta käsitelleen ministerikokouksen,
4. HYVÄKSYY näiden päätelmien liitteessä esitetyn, liikenneturvallisuutta koskevan Vallettan julistuksen sisällön,
5. KEHOTTAJAA jäsenvaltioita jatkamaan pyrkimyksiään ja yhteistyötään kyseisessä julistuksessa annettujen sitoumusten täytäntöönpanossa,
6. PYYTÄÄ komissiota yhtymään näihin pyrkimyksiin ja ottamaan julistuksen huomioon valmistellessaan seuraavaa unionin liikenneturvallisuusstrategiaa.

---

<sup>1</sup> Euroopan komission lehdistötiedote IP/17/674, 28. maaliskuuta 2017.

1. Euroopan unionin jäsenvaltioiden liikenneministerit, jotka kokoontuivat Vallettassa 29. maaliskuuta 2017 Maltan toimiessa Euroopan unionin neuvoston puheenjohtajavaltiona, vahvistavat sitoumuksensa parantaa liikenneturvallisuutta. Liikennekuolemien (26 100 kuolemaa EU:ssa vuonna 2015) ja liikenteessä tapahtuneiden vakavien loukkaantumisten määrä on pysynyt jatkuvasti korkeana. Tämä on merkittävä yhteiskunnallinen ongelma, joka aiheuttaa inhimillistä kärsimystä ja liiallisia taloudellisia kustannuksia, joiden arvioidaan olevan vuosittain noin 50 miljardia euroa, kun otetaan huomioon pelkästään kuolemaan johtavat onnettomuudet<sup>2</sup>, ja yli 100 miljardia euroa, kun vakavat onnettomuudet lasketaan mukaan.<sup>3</sup>
2. On edistytty vakaasti ja lupaavasti kohti Euroopan unionin neuvoston vuonna 2010 hyväksymää yhteistä tavoitetta puolittaa liikennekuolemien lukumäärä vuosien 2010 ja 2020 välillä,<sup>4</sup> mutta kuolemien väheneminen on tasaantunut viime vuosina. Erityistä huolta aiheuttaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kuolemien ja vakavien loukkaantumisten lukumäärä. Tavoitteesta on siis tullut erittäin haastava, ja jollei toteuteta uusia toimia, sitä ei kenties saavuteta.
3. Liikenneturvallisuuden parantamista koskevaa työtä ei pitäisi mitata vain laskemalla liikennekuolemia; vakavien loukkaantumisten lukumäärä on aivan yhtä huolestuttava, koska se on viisi kertaa suurempi kuin liikennekuolemien lukumäärä.<sup>2</sup> Olisi pyrittävä maailmanlaajuisen liikenneturvallisuuden parantamisesta annetun YK:n yleiskokouksen päätöslauselman<sup>5</sup> hengessä kunnianhimoiseen kokonaistavoitteeseen, jonka perusteella toteutetaan asianmukaisia vähentämistoimenpiteitä. Tällainen tavoite edellyttää seurantaä käyttämällä vertailukelpoisia ja luotettavia tietoja, jotka raportoidaan käyttäen yhteistä määritelmää. Tiedot on analysoitava perusteellisesti jäsenvaltioiden ja Euroopan komission välisessä yhteistyössä siten, että niiden luotettavuuden perusteella voidaan toteuttaa asianmukaisia lisätoimenpiteitä tällaisten loukkaantumisten vähentämiseksi seuraavalla vuosikymmenellä.

---

<sup>2</sup> Euroopan komissio, Road safety study for the interim evaluation of Policy Orientations on Road Safety 2011-2020, 2015, s. 19.

<sup>3</sup> Euroopan komission lehdistötiedote IP/16/863, 31. maaliskuuta 2016.

<sup>4</sup> Neuvoston päätelmät tieliikenneturvallisuudesta, 2. joulukuuta 2010, kohta 21, ST 16951/10.

<sup>5</sup> Päätöslauselma A/70/260, huhtikuu 2016.

4. Liikenneturvallisuustilanne vaihtelee suuresti jäsenvaltioittain. Erityisiä pyrkimyksiä olisi toteutettava tapauksissa, joissa liikenneturvallisuus on Euroopan unionin keskiarvoa huonompi, ja näitä pyrkimyksiä olisi tuettava tiiviillä yhteistyöllä ja tietämyksen vaihdolla jäsenvaltioiden kesken.
5. Ylinopeuden ajaminen, ajaminen alkoholin tai huumeiden vaikutuksen alaisena sekä huomion kiintyminen pois ajamisesta tai väsyneenä ajaminen ovat yhä suurimpia syitä tieliikenteessä tapahtuviin yhteentörmäyksiin. Suojavarusteiden käytön laiminlyönti lisää loukkaantumisten vakavuutta. Näin ollen olisi kiinnitettävä erityistä huomiota tienkäyttäjien käyttäytymisen parantamiseen.
6. On jo olemassa laaja joukko välineitä, jotka liittyvät erityisesti liikennesääntöjen noudattamisen parempaan valvontaan jäsenvaltioissa ja kansainvälisesti, tienkäyttäjien parempaan kouluttamiseen ja valistamiseen sekä infrastruktuurin ja ajoneuvojen turvallisuuden parantamiseen, ottaen huomioon niiden ikä ja ajokelpoisuus. Näitä välineitä olisi sovellettava pikaisesti.
7. Toissijaisuusperiaatteeseen perustuen liikenneturvallisuus on yhteinen vastuualue, joka edellyttää konkreettisia ja yhteisiä toimia Euroopan unionin toimielimiltä, jäsenvaltioilta, alueellisilta ja paikallisilta viranomaisilta, teollisuudelta ja kansalaisyhteiskunnalta.
8. Jäsenvaltiot sitoutuvat
  - a) jatkamaan ja tehostamaan toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen liikennekuolemien lukumäärän puolittamiseksi EU:ssa vuoteen 2020 mennessä vuoden 2010 perustasosta;
  - b) tehostamaan yhteistyötä jäsenvaltioiden ja asiaankuuluvien viranomaisten välillä sekä kansalaisyhteiskunnan, tutkimuslaitosten ja yksityisen sektorin kanssa erityisesti liikenneturvallisuussuunnitelmien ja -strategioiden osalta riskiperusteisen tai yhdenmetyntoimintatavan (kuten Safe System -toimintatavan) mukaisesti;
  - c) ottamaan pyöräilyn<sup>6</sup> ja kävelyn huomioon liikennesuunnitelmissa sekä turvallisuuspolitiikoissa ja -toimenpiteissä sekä mikäli mahdollista harkitsemaan pyöräilijöille ja jalankulkijoille osoitetun infrastruktuurin sisällyttämistä niihin;

---

<sup>6</sup> Pyöräilyä koskevaa politiikkaa käsitellään nimenomaisesti Luxemburgin julistuksessa pyöräilystä ilmastoystävällisenä liikennemuotona, lokakuu 2015.

- d) parantamaan tienkäyttäjien turvallisuutta kehittämällä turvallisempaa tieinfrastruktuuria pitäen mielessä mahdollisuus ulottaa infrastruktuurin turvallisuushallinnan periaatteiden soveltaminen Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) teitä laajemmalle;
- e) tarkastelemaan asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa osana kaupunkiliikenteen suunnittelua mahdollisuutta laajentaa ja integroida alennetut nopeusrajoitukset, kuten esimerkiksi 30 km/h, koskemaan korkeariskisiä alueita, erityisesti alueita, joilla ihmiset käyvät työssä, pyöräilevät ja leikkivät;
- f) varmistamaan eCall-järjestelmän tosiasiallisen käyttöönoton ja lyhentämään pelastusaikoja;
- g) edistämään perusteellisten tutkimusten toteuttamista käyttämällä asiaankuuluvia näytteitä vakavista liikenteessä tapahtuvista yhteentörmäyksistä / liikenneonnettomuuksista ja analysoimalla tietoja niiden ensisijaisten alueiden määrittämiseksi, joilla on toteutettava toimia;
- h) jatkamaan rinnakkain kuolemien vähentämistä koskevan vuoden 2020 tavoitteen saavuttamiseksi toteuttamiensa toimien kanssa työtä, jonka tarkoituksena on:
  - i) vähentää tieliikenteessä tapahtuvista yhteentörmäyksistä aiheutuvien vakavien loukkaantumisten lukumäärää ja ii) raportoida luotettavat ja vertailukelpoiset tiedot käyttäen yhteistä määritelmää MAIS<sup>7</sup>3+ -vammaluokituksen pohjalta vuoteen 2018 mennessä;
- i) asettamaan tavoitteen puolittaa vakavien loukkaantumisten lukumäärä EU:ssa vuoteen 2030 mennessä vuoden 2020 perustasosta käyttäen tätä yhteistä määritelmää ja tätä kautta koskevan liikenneturvallisuuden kokonaisstrategian puitteissa;
- j) jatkamaan toimenpiteiden kehittämistä liikenneonnettomuuksien uhrien yhteentörmäyksen jälkeisen hoidon, pikaisen kuntoutuksen ja sosiaalisen toimintakyvyn palauttamisen varmistamiseksi yhteistyössä asiaankuuluvien julkisen politiikan sidosryhmien, erityisesti liikenneonnettomuuksien uhreja edustavien sidosryhmien, kanssa;

---

<sup>7</sup> *Maximum Abbreviated Injury Scale*, luokitus asteikolla 1–6.

- k) valvomaan tosiasiallisesti liikenneturvallisuuksääntöjen noudattamista ja antamaan tukea liikennevalvontaelimille, myös yhteistyön ja parhaiden käytäntöjen vaihtamisen kautta, erityisesti kun on kyse ylinopeuden ajamisesta, ajamisesta alkoholin tai huumeiden vaikutuksen alaisena, liikennevalo- ja liikennemerkkisääntöjen noudattamatta jättämisestä, huomion kiintymisestä pois ajamisesta esimerkiksi mobiililaitteiden käytön vuoksi sekä suojarusteiden käytön laiminlyönnistä. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä ehkäiseviin välineisiin kuten alkolukkoihin ja muihin teknisiin tukijärjestelmiin;
- l) jatkamaan työskentelyä kansainvälisissä liikenneturvallisuukselimityksissä<sup>8</sup>, jotta voidaan vauhdittaa parannuksia liikenneturvallisuuksessa teknisin ja muin kuin teknisin keinoin Euroopassa ja muualla;
- m) varmistamaan asianmukaiset rahoituksen tasot tulevia liikenneturvallisuuksopolitiikkoja, -ohjelmia ja -tutkimusta varten ottaen huomioon i) kansallisissa strategioissa esitetyt tavoitteet ja ii) jäsenvaltioiden käytettävissä olevat rahoitusvarat;
- n) edistämään yhdessä Euroopan komission kanssa Euroopan laajuista liikenneturvallisuuksukulttuuria perustuen yhteisiin arvoihin ja parantamaan tienkäyttäjien käyttäytymistä eri ryhmiin kohdistetulla jatkuvalla ja vaikuttavalla koulutuksella ottaen huomioon suojoittomien tienkäyttäjien<sup>9</sup> sekä ammattikuljettajien erityiset tarpeet;
- o) tukemaan sellaisten yhteensopivien ja yhteentoimivien verkottuneiden ja automatisoitujen ajoneuvojen käyttöönottoa, joilla on toteen näytettyjä turvallisuuksushyötyjä, kuten esitetään Amsterdamin julistuksessa<sup>10</sup> ja vuorovaikutteisia älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevassa komission strategiassa.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> Esimerkiksi YK:n Euroopan talouskomission työryhmät (tieliikenteen turvallisuuden työryhmä (WP.1), ajoneuvoja koskevien säännösten yhdenmukaistamisen maailmanlaajuinen foorumi (WP.29), vaarallisten tavaroiden kuljetusten työryhmä (WP.15)).

<sup>9</sup> 'Suojoittomiin tienkäyttäjiiin' sisältyvät motorisoimattomat tienkäyttäjät, kuten jalankulkijat ja pyöräilijät, sekä moottoripyöräilijät ja vammaiset tai liikuntaesteiset henkilöt ja henkilöt, joiden suuntataju on heikentynyt.

<sup>10</sup> Amsterdamin julistus verkottuneita ja automatisoituja ajoneuvoja koskevasta yhteistyöstä, huhtikuu 2016.

<sup>11</sup> Asiakirja ST 15203/16 (COM(2016) 766 final, marraskuu 2016).

9. Jäsenvaltiot pyytävät komissiota

- a) tehostamaan tienkäyttäjien ja erityisesti suojattomien tienkäyttäjien suojelua varmistamalla ajoneuvojen uusien turvallisuusominaisuuksien käyttöönoton, esimerkiksi vauhdittamalla yleistä turvallisuutta koskevan asetuksen tyyppihyväksyntäsääntöjen uudelleentarkastelua, kuten esitetään komission kertomuksessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle "Autojen turvallisuuden parantaminen säästää ihmishenkiä EU:ssa";<sup>12</sup>
- b) laatimaan uuden liikenneturvallisuuden politiikkakehyksen vuoden 2020 jälkeiselle vuosikymmenelle, mukaan lukien liikenneturvallisuuden toteuttamisen arviointi, ottaen huomioon tässä julistuksessa esitetyt tavoitteet;
- c) tarkastelemaan unionin liikenneturvallisuuden oikeudellisen kehyksen vahvistamista kiinnittäen erityistä huomiota ulkomailla asuvien kuljettajien ajokieltojen vastavuoroista tunnustamista koskevaan jäsenvaltioiden yhteistyöhön, rajoittamatta tällaisten ehdotusten asianmukaisia oikeusperustoja;
- d) työskentelemään kaikkien sidosryhmien kanssa, jotta voidaan laatia hankkeita ja aloitteita suojattomien tienkäyttäjien suojelemiseksi, sekä edistämään liikenneonnettomuuksien tutkintaa sekä liikenneturvallisuusstrategioita ja -kampanjoita koskevan tietämyksen ja parhaiden käytäntöjen vaihtoa jäsenvaltioiden kesken;
- e) tarkastelemaan verkottuneiden ja automatisoitujen ajoteknologioiden sekä ajoneuvoissa ja infrastruktuurissa jo käytettävissä olevien tietojen käytön mahdollisuuksia liikenneturvallisuuden parantamiseksi samalla kun varmistetaan tietoturva;
- f) varmistamaan, että osoitetaan tarvittavat resurssit tutkimukselle, ohjelmille ja hankkeille, joilla edistetään liikenneturvallisuutta Euroopassa;
- g) tekemään yhteistyötä jäsenvaltioiden ja muiden keskeisten sidosryhmien kanssa Euroopan laajuisen liikenneturvallisuuskulttuurin kehittämisessä.

---

<sup>12</sup> Asiakirja ST 15705/16 (COM(2016) 787 final, joulukuu 2016).

10. Jäsenvaltiot pyytävät teollisuutta yhteistyössä alan kansalaisyhteiskunnan kanssa
- a) kehittämään vuorovaikutteisia älykkäitä liikennejärjestelmiä ja varmistamaan, että uudet palvelut ja järjestelmät ovat yhteensopivia, turvallisia ja yhteentoimivia Euroopan tasolla;
  - b) kehittämään ja edistämään uusia teknologioita, erityisesti sellaisia automatisoituja ajotoimintoja ja kuljettajan apujärjestelmiä, kuten edistynyttä älykästä nopeudensäätöä tai automaattista hätäjarrutusta, joilla vähennetään inhimillisten virheiden ja huomion muualle kiintymisen vaikutuksia ja joilla suojellaan erityisesti suojattomia tienkäyttäjiä;
  - c) edistämään vuorovaikutteisten, verkottuneiden ja automatisoitujen ajoneuvojen potentiaalia parantaa liikenneturvallisuutta.
11. Liikenneministerit korostavat liikenneturvallisuutta koskevan jatkuvan työn ja yhteistyön merkitystä ja panevat merkille sidosryhmien ennen Vallettan kokousta ja sen aikana esittämät lausunnot ja sitoumukset.
-