



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 17.5.2018
COM(2018) 293 final

ANNEX 1

LIITE

asiakirjaan

**KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN
KOMITEALLE**

EUROOPPA LIIKKEELLÄ

Kestävä liikkuvuus Euroopassa: turvallinen, verkottunut ja puhdas liikenne

Liite 1: Liikenneturvallisuutta koskeva strateginen toimintasuunnitelma

Tässä liitteessä esitetään toimia, jotka on suunniteltu toteutettaviksi nykyisen komission toimikaudella eli vuoden 2019 kolmannen vuosineljänneksen loppuun mennessä. **Toimien ohella esitetään niiden tavoiteaikataulu.** Sillä ei luonnollisestikaan rajoiteta seuraavan komission toimia, vaan sen sijaan siinä esitetään suunniteltuja lisätoimia vuoden 2019 jälkeiselle ajalle **ilman erityistä tavoiteaikataulua.**

1. Tehostettu liikenneturvallisuuden hallinnointi

Uusi lähestymistapa on tarpeen, jotta paikalleen pysähtyneet EU:n liikenneturvallisuusluvut saadaan laskuun ja päästään lähemmäs liikennekuolemien nollatason (Vision Zero -kampanja) pitkän aikavälin tavoitetta EU:ssa vuoteen 2050 mennessä. Vuosiksi 2021–2030 laaditut EU:n liikenneturvallisuuspolitiikan puitteet, jotka on tarkoitettu täsmentää vuoteen 2019 mennessä, perustuvat **Safe System -toimintatapaan.** Tämä edellyttää selkeiden **tavoitteiden** asettamista ja edistymisen seurantaan sellaisten **keskeisten tulosindikaattorien** avulla, jotka liittyvät suoraan liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten ehkäisemiseen kaikkien tienkäyttäjien osalta. Se vaatii **kaikkien alojen ja tienkäyttäjien koordinoitua toimintaa** tehokkaammassa hallinnointirakenteessa.

Hallinnointia koskevat keskeiset toimet

Komissio täydentää tässä tiedonannossa esitettyjä EU:n liikenneturvallisuuspolitiikan puitteisiin vuosiksi 2021–2030 sisältyviä periaatteita [vuoden 2019 toinen vuosineljännes] esimerkiksi

- luettelolla tärkeimmistä suorituskykyindikaattoreista, jotka yhdistetään tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa laadittuihin tulostavoitteisiin
- liikenneturvallisuutta käsittelevän korkean tason työryhmän (johon kuuluu kansallisten hallintoelinten korkea-arvoisia edustajia) tehostetulla toimeksiannolla, johon sisältyy strategista neuvontaa ja usein annettavaa palautetta
- uudella Euroopan liikenneturvallisuuslähettilään roolilla. Lähettiläs on tunnettu henkilö, joka koordinoi liikenneturvallisuustoimia jäsenvaltioiden kanssa ja levittää hyviä käytäntöjä sekä EU:n sisällä että kansainvälisesti.

Puitteiden kattamalla kaudella komissio (jonka työtä ohjaa pääosastojen välinen koordinoitiryhmä) seuraa ja nopeuttaa edistystä jäsenvaltioiden ja sidosryhmien kanssa esimerkiksi järjestämällä puolivuositaisia tulostalouksia ja edistämällä vapaaehtoisia sitoumuksia erityisesti Euroopan tieliikenneturvallisuuden peruskirjan puitteissa¹.

2. Suurempi taloudellinen tuki liikenneturvallisuudelle

Yksi EU:n käytössä olevista tärkeistä kannustimista, jolla nopeutetaan tulosten saavuttamista, on liikenneturvallisuusaloitteiden tukeminen erilaisilla rahoitusratkaisuilla. Infrastruktuurin parantamista voidaan tukea nykyisen rahoituskehyksen alueellisista rahastoista. Lisäksi nykyisen Verkkojen Eurooppa -välineen ehdotuspyyntöjen välityksellä annetaan 200

¹ Euroopan tieliikenneturvallisuuden peruskirja on Euroopan komission perustama liikenneturvallisuuden kansalaisyhteiskuntafoorumi, jolla on tällä hetkellä yli 3 500 jäsentä.

miljoonaa euroa liikenneturvallisuuden ja digitalisaation käyttöön. Pidemmällä aikavälillä rahoitusratkaisissa on tärkeää tarjota **vakautta ja johdonmukaisuutta** infrastruktuurin parantamiseen, muihin liikenneturvallisuustoimiin sekä valmiuksien kehittämiseen.

Toiminnan mahdollistamista ja rahoitusta koskevat keskeiset toimet

Komissio

- kannustaa EU:n rakenne- ja investointirahastojen rahoitustuen käyttöön infrastruktuurien liikenneturvallisuuden parantamiseksi etenkin jäsenvaltioissa, joissa liikenneturvallisuuden taso on suhteellisen heikko, ja kannustaa Verkkojen Eurooppa -välineen käyttöön [vuoden 2018 toinen vuosineljännes]
- selventää ja vahvistaa liikenneturvallisuustoimien rahoitustukea seuraavassa monivuotisessa rahoituskehityksessä ottaen huomioon eri rahoitusvälineiden täydentävyyden [vuoden 2018 toinen vuosineljännes]
- tutkii, miten liikenneturvallisuustoimien rahoitustukeen tuodaan vakautta seuraavassa monivuotisessa rahoituskehityksessä – tällaisia toimia ovat esimerkiksi poliisiorganisaatioiden yhteiset rajatylittävät tieliikenteen valvontaoperaatiot [vuoden 2018 kolmas vuosineljännes]
- tutkii mahdollisuuksia tukea taloudellisesti valmiuksien kehittämistä jäsenvaltioiden tasolla, esimerkiksi Safe System -strategioiden osalta (esim. tärkeimpien suorituskykyindikaattoreiden mittaamenetelmät) [vuoden 2019 kolmas vuosineljännes].

Lisäksi komissio tutkii tiiviissä yhteistyössä Euroopan investointipankin kanssa, miten helpotetaan viranomaisten mahdollisuuksia saada asianmukaista taloudellista tukea turvallisempien ajoneuvojen hankkimiseksi. Yksi esimerkki voisi olla mahdollinen Safer Transport Facility -aloite tai nykyisen Cleaner Transport Facility -aloitteen laajentaminen². Komissio tutkii myös, miten rahoitetaan Safe System -strategioiden kehittämiseen ja toteuttamiseen tarvittavaa tutkimusta ja innovointia.

3. Turvalliset tiet ja tienvarret

Safe System -lähestymistapa tieverkon järjestelyssä edellyttää sitä, että teiden käyttötarkoituksessa, suunnittelussa ja nopeusrajoituksissa otetaan huomioon inhimilliset virheet siten, että liikenneonnettomuudet eivät johda kuolemaan ja vakavaan loukkaantumiseen. Komissio ehdottaa nyt, että tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskeva direktiivi tarkistetaan. Tarkoitus on vaatia **enemmän avoimuutta ja koko verkoston kattavaa riskikartoitusta** ja laajentaa direktiivin soveltamisalaa Euroopan laajuisten verkkojen lisäksi myös **kaikkiin pääteihin**.

Turvallisia teitä ja tienvarsia koskevat keskeiset toimet

Komissio

- toteuttaa valmistelutyöt ja perustaa asiantuntijaryhmän, jonka tehtävänä on kehittää tieluokitusta koskevat puitteet, joissa nopeusrajoitukset ja teiden suunnittelu sovitetaan paremmin yhteen Safe System -lähestymistavan mukaisesti [vuoden 2019 kolmas vuosineljännes], ja

² <http://www.eib.org/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility>

- helpottaa Safe System -menetelmistä saatujen kokemusten vaihtoa alan ammattilaisten välillä (esim. Euroopan liikenneturvallisuusauditoijien foorumissa) [tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskevan tarkistetun direktiivin hyväksymisen myötä].

Komissio aikoo puitteiden kattaman kauden aikana määrittää uusia EU:n toimia, kuten Euroopan laajuisten verkkojen turvallisuustavoitteiden määrittely Euroopan laajuisia verkkoja koskevien suuntaviivojen seuraavassa tarkistuksessa.

4. Turvalliset ajoneuvot

EU on onnistunut vähentämään kuolemantapauksia ja vakavia loukkaantumisia parantamalla ajoneuvojen turvallisuutta ajoneuvojen yleistä turvallisuutta koskevan direktiivin ja jalankulkijoiden turvallisuutta koskevan asetuksen peräkkäisillä iteroinneilla. Komissio ehdottaa näiden asetusten tarkistamista tehdäkseen joistakin **tärkeistä turvallisuusominaisuuksista pakollisia** – näitä ovat esimerkiksi älykäs nopeusavustin, automaattinen hätäjarrutus (myös suhteessa jalankulkijoihin ja pyöräilijöihin) ja parannettu suora näkyvyys kuorma-autoista. Seuraavaksi on tärkeää asettaa etusijalle uusien ajoneuvojen turvallisuussääntöjen laadintaa koskeva EU:n ja Yhdistyneiden kansakuntien työ (esimerkiksi kuorma-autojen automaattien hätäjarrutusjärjestelmä, joka tunnistaa jalankulkijat ja pyöräilijät, ja suoraa näkyvyyttä koskevat normit). Myös **julkiset hankinnat** tarjoavat kiinnostavan mahdollisuuden vaikuttaa positiivisesti turvallisuusteknologioiden käyttöönottoon.

Lisäksi komissio ehdottaa rengasmerkintäasetuksen tarkistamista, jotta kuluttajat saavat enemmän tietoa etenkin **renkaiden turvaominaisuuksista**.

Turvallisia ajoneuvoja koskevat keskeiset toimet

Komissio

- alkaa arvioida, onko kuljettajaa avustavien edistyneiden järjestelmien jälkiasennus nykyiseen ajoneuvokantaan toteuttamiskelpoista ja kustannustehokasta (erityisesti linja- ja kuorma-autoihin) [vuoden 2018 neljäs vuosineljännes], ja
- kannustaa jäsenvaltioita harkitsemaan kansallisia kannustimia, joilla nopeutettaisiin testattujen teknologioiden käyttöä erilaisin keinoin, kuten hankintojen, turvallista matkustamista koskevan politiikan ja vero- ja vakuutuskannustimien avulla, säilyttäen samalla kilpailun sisämarkkinoilla [vuoden 2018 toinen vuosineljännes].

Komissio pyytää vapaaehtoisia sitoumuksia esimerkiksi

- maantiekuljetusalan työnantajilta/järjestöiltä (esim. sellaisten ajoneuvojen käyttäminen, joiden viimeisimmät turvaominaisuudet ovat edistyneempiä kuin lakisääteiset ominaisuudet)
- viranomaisilta (esim. kaupungit, jotka suosivat julkisissa hankinnoissa turvallisimpien, eikä vain puhtaimpien, ajoneuvojen hankintaa)
- valmistajilta (esim. vähimmäisvaatimukset ylittävien turvallisuusominaisuuksien käyttöönotto kaikissa hintaluokissa)
- vakuutusyhtiöiltä (esim. vakuutusmaksujen rakenteen muuttaminen turvallisempien ajoneuvojen hyväksi)

- autonvuokrausalalta ja autojen yhteiskäytön alalta (esim. turvallisten autojen suosiminen autonvuokrauksessa ja leasingtoiminnassa, säännöllinen huolto) ja
- autokouluilta (esim. uusien ja nykyisten kuljettajien kouluttaminen ajoneuvojen uusien turvallisuusominaisuuksien käyttöön).

Komissio arvioi jatkotoimien tarvetta, mukaan lukien renkaita koskevat normit vanhojen renkaiden pitotehon testaukseen, ajoneuvojen katsastuksen oikeudellinen kehys, mukaan lukien toimenpiteet, joilla puututaan omistajien/haltijoiden mahdollisesti virittämiin ajoneuvoihin, sekä turvallisuuskriteerien painottaminen julkisia hankintoja koskevassa EU:n lainsäädännössä.

5. Turvallinen tienkäyttö

Tienkäyttäjien turvallinen **käyttäytyminen** (nopeus, suojavarusteiden kuten turvavyön ja suojakypärän käyttö, ajaminen päihteitä sekä ajo ja kävely ilman huomion kiinnittymistä muualle) ja sen **valvonta** ovat avainasemassa myös vakavien kolarien estämisessä ja lieventämisessä. Ehdotus yleistä turvallisuutta koskevan asetuksen ja jalankulkijoiden turvallisuutta koskevan asetuksen tarkistamiseksi koskee joitakin ominaisuuksia, jotka tarjoavat suuria turvallisuusetuja (älykäs nopeusavustin, väsymyksen tunnistusteknologia, standardoidut alkolukkoliitännät).

Turvallista tienkäyttöä koskevat keskeiset toimet

Komissio

- alkaa arvioida vaihtoehtoja, joilla voidaan parantaa liikennerikkomuksia koskevaa, rajatylittävää valvontaa koskevan direktiivin tehokkuutta vuonna 2016 toteutetun arvioinnin perusteella [vuoden 2018 neljäs vuosineljännes]
- käynnistää selvityksen ajokieltojen vastavuoroisesta tunnustamisesta mahdollisesti tehtävän lainsäädäntöaloitteen toteuttamiskelpoisuudesta [vuoden 2019 ensimmäinen vuosineljännes]
- tekee turvavyön käytöstä muistuttavia järjestelmiä koskevista Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE) säännöistä pakollisia kaikkien istuinten osalta [vuoden 2018 neljäs vuosineljännes]
- työskentelee yhdessä jäsenvaltioiden kanssa ohitettavissa olevan älykkään nopeusavustimen toimintaolosuhteiden aikaansaamiseksi, mukaan lukien nopeusrajoitusten saatavuus digitaalisessa muodossa, ja tarkastelee ei ohitettavissa olevan älykkään nopeusavustimen toteutettavuutta ja hyväksyttävyyttä tulevaisuudessa [vuoden 2019 kolmas vuosineljännes]
- alkaa arvioida, kuinka EU:n suositusta sallitusta veren alkoholipitoisuudesta lujitetaan esimerkiksi suosittelemalla tiukempia rajoja ammattikuljettajille ja/tai uusille kuljettajille ja antamalla ohjeita alkolukkojen käytöstä [vuoden 2018 kolmas vuosineljännes].

Komissio pyytää vapaaehtoisia sitoumuksia esimerkiksi

- maantiekuljetusalan työnantajilta/järjestöiltä (esim. ammattikuljettajien koulutuksen ja tietoisuuden lisääminen ammattikuljettajien koulutusta koskevia lakisääteisiä vaatimuksia pidemmälle)

- koulutusosalta (esim. liikenneturvallisuuden sisällyttäminen opetussuunnitelmiin) ja käyttäjäorganisaatioilta (esim. turvallisen käyttäytymisen edistäminen ikä ja sukupuoli huomioon ottaen)
- viranomaisilta (esim. alkolukkojen asentamista koskeva vaatimus julkisissa hankinnoissa)
- linja-automatkojen järjestäjiltä (esim. turvavöihin liittyvät tiedotuskampanjat)
- taksi- ja yhteiskyytiyrityksiltä (esim. lastenistuinten hankkiminen ajoneuvoihin).

Komissio pyrkii myös tulevan tutkimus- ja innovointiohjelman puitteissa kannustamaan ja tukemaan tutkimusta, joka koskee huumeidentestausmenetelmien ja edullisempien huumeidenpaljastuslaitteiden kehittämistä ja ajokunnon automaattista arviointia ja tarkkaavaisuuden häiriintymisen välttämistä, mukaan lukien ajoneuvon elektronisten järjestelmien aiheuttamat häiriötekijät. Komissio arvioi, onko tarpeen vaatia linja-autoihin yksilölliset sähköiset turvavyömuistutukset ja laatia teollisuuden kanssa käytäntöä varmistamaan, että autoissa olevat tietojärjestelmät ja puhelimet suunnitellaan niin, että niiden turvallinen käyttö on mahdollista. Komissio määrittää jatkotoimien tarpeen esimerkiksi ”turvallisen nopeuden” käsitteen määrittelemiseksi ja käyttöön ottamiseksi sekä pyöräilykypärien ja moottoripyöräilijöiden suojavaatteiden ja/tai uusille kuljettajille myönnettävän asteittaisen ajokortin osalta.

6. Nopea ja tehokas reagointi hätätilanteisiin

Tehokas onnettomuuden jälkeinen hoito, mukaan lukien ammattitaitoisen henkilökunnan suorittama nopea kuljetus oikeaan laitokseen, vähentää vahinkojen seurauksia. Tässä yhteydessä **eCall-järjestelmän** eli onnettomuuden tapahtuessa käytettävän automaattisen hätäviestipalvelun vaikutuksia on seurattava tarkasti.

Hätätilanteisiin reagoimista koskevat keskeiset toimet

Komissio

- alkaa arvioida eCall-järjestelmän vaikutuksia ja sen mahdollista laajentamista muihin ajoneuvoluokkiin (raskaat hyötyajoneuvot, linja-autot, moottoripyörät ja maataloustraktorit) [vuoden 2019 kolmas vuosineljännes]
- auttaa lähentämään liikenneturvallisuusviranomaisten ja terveydenhoitoalan välisiä yhteyksiä arvioidakseen uusia käytäntöön ja tutkimukseen liittyviä tarpeita (esim. kuinka varmistetaan, että loukkaantunut saa pätevää hoitoa soveltuvassa hoitolaitoksessa) [vuoden 2018 kolmas vuosineljännes].

Komissio pyytää vapaaehtoisia sitoumuksia esimerkiksi

- kaupallisilta ja julkisilta liikenteenharjoittajilta (esim. tarjoamalla kuljettajille ensivaiheen pelastushenkilöstön koulutusta)
- valmistajilta (esim. eCall-järjestelmän asentaminen uusiin tai olemassa oleviin ajoneuvotyyppeihin tai sen jälkiasennus)
- vakuutusyhtiöiltä (esim. autojen vakuutusmaksujen alentaminen niiden autojen kohdalla, joissa eCall-järjestelmä on käytössä).

7. Pitkäkestoinen liikenneturvallisuus

Verkottuneisuudella ja automaatiolla on pitkällä aikavälillä valtavasti liikenneturvallisuuteen liittyvää potentiaalia, mutta riskit, jotka liittyvät esimerkiksi **kyberturvallisuuteen** ja erittäin automatisoitujen ajoneuvojen toimintaan **sekaliikenteessä**, on otettava huomioon. Komissio ehdottaa näin ollen liikkuvuuspaketin osana kattavaa, verkottuneeseen ja automatisoituun liikkuvuuteen liittyvää strategiaa.

Yhteistyötalous (esimerkiksi autojen yhteiskäyttö ja kaupunkipyörät) ja jotkin **ympäristötoimenpiteet** tarjoavat mahdollisuuksia molemminpuolisiin etuihin, kun ne yhdistetään liikenneturvallisuustoimenpiteisiin (esim. turvallisempi ja houkuttelevampi kävely- ja pyöräily-ympäristö), mutta niihin liittyy myös riskejä, kuten suojattomien tienkäyttäjien määrän kasvu.

Tulevissa aloitteissa on otettava huomioon **loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien** ja eri **käyttäjärühmien** (ikä, sukupuoli, vammat) erityistarpeet. Myös **työturvallisuuden alalla** saatetaan tarvita tehostettuja toimia.

Uusia haasteita koskevat keskeiset toimet

Komissio

- hyväksyy vuorovaikutteisia älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevat eritelmät (älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevan direktiivin mukainen delegoitu säädös), mukaan lukien ajoneuvojen välinen viestintä ja ajoneuvon ja infrastruktuurin välinen viestintä³ [vuoden 2018 neljäs vuosineljännes]
- toimii tiiviissä yhteistyössä sidosryhmien kanssa käynnistääkseen prosessin, jolla kehitetään käytännestä, joita sovelletaan turvalliseen siirtymiseen kohti korkeammantasoista automaatiota, ja varmistaakseen, että vaatimuksissa ja menettelyissä otetaan liikenneturvallisuusnäkökohdat (sekaliikenne, vuorovaikutus muiden tienkäyttäjien kanssa, saattueajo) täysimääräisesti huomioon varmistamalla erityisesti kansallisten liikennesääntöjen yhdenmukaisuus ja välttämällä ristiriitaisuus EU:n ajoneuvosääntöjen kanssa [vuoden 2019 kolmas vuosineljännes]
- perustaa Safe City -kilpailun tai -palkinnon [vuoden 2019 kolmas vuosineljännes].

Komissio pyytää vapaaehtoisia sitoumuksia esimerkiksi

- toimijoilta, kalustopäälliköiltä ja kuljetusliikkeiltä (esim. yrityksen liikenneturvallisuuspolitiikan laatiminen)
- toimialajärjestöiltä (esim. liikenneturvallisuusohjeiden antaminen pk-yrityksille, etenkin jakeluautojen turvallisuudesta kaupunkiympäristöissä) ja
- kansallisilta viranomaisilta (esim. hyvien käytäntöjen noudattaminen ajoneuvojen viritämisen torjunnassa ja siihen liittyvässä kampanjoinnissa).

Komissio arvioi puitteiden kattamalla kaudella tarpeen EU:n lisätoimiin, jotka liittyvät esimerkiksi ajoneuvoihin asennettujen käyttöliittymien yhdenmukaistamiseen sen varmistamiseksi, että kaikki kuljettajat ja käyttäjät voisivat olla vuorovaikutuksessa ajoneuvojen kanssa vaarantamatta turvallisuutta ja päästä ajoneuvoissa oleviin tietoihin. Komissio arvioi, onko ajokortteja, liikennekelpoisuutta, ammattikuljettajien koulutusta ja ajoaikaa koskevaa lainsäädäntöä tarpeen tarkistaa yhteistoiminnallisen, verkottuneen ja automatisoidun liikkuvuuden huomioon ottamiseksi. Lisäksi komissio tutkii liikenneturvallisuuden näkökulmia kaupunkiliikenteen suunnittelun, työturvallisuuden, ajokelpoisuuden ja uusien henkilöliikenteen liiketoimintamallien osalta.

³ Ks. COM(2018) 283 – Tiedonanto: ”Matkalla automatisoituun liikkuvuuteen: EU:n strategia tulevaisuuden liikkuvuudelle”

Lisäksi komissio kannustaa ja tukee tutkimusta ja innovointia seuraavassa puiteohjelmassa tavoitteenaan tiedottaa liikenneturvallisuuspolitiikasta muun muassa uusien liikkuvuusmallien ja yhteiskunnallisten muutosten, ihmisen ja teknologian vuorovaikutuksen, erityisesti käyttöliittymien sekä turvalliseen automatisointiin siirtymisen osalta sekä täytäntöönpanon valvonnan ja turvallisuuden osalta.

8. EU:n maailmanlaajuinen rooli: liikenneturvallisuus vientituotteena

Komission liikenneturvallisuuspolitiikka keskittyy EU:n ulkopuolella sen välittömiin naapureihin, etenkin **Länsi-Balkaniin** ja **itäisen kumppanuuden** maihin, jotka valmistautuvat allekirjoittamaan liikenneturvallisuusjulistuksia vuoden 2018 aikana, sekä Turkkiin.

Lisäksi olisi arvioitava EU:n liikenneturvallisuusasema suhteessa **Yhdistyneisiin kansakuntiin** ja erityisesti Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomissioon.

Liikenneturvallisuuden parantamista EU:n ulkopuolella koskevat keskeiset toimet

Komissio

- kehittää edelleen liikenneturvallisuusyhteistyötä EU:n naapureiden, erityisesti Länsi-Balkanin maiden ja itäisen kumppanuuden maiden, kanssa, hyödyntämällä vuonna 2018 annettuja liikenneturvallisuusjulistuksia ja erityisesti jakamalla parhaita käytäntöjä ja tukemalla valmiuksien kehittämistä [vuoden 2018 kolmas vuosineljännes].

Komissio arvioi myös, kuinka liikennesääntöjen (YK:n Geneven ja Wienin yleissopimukset) koordinoitua voitaisiin parantaa myös EU:n tasolla, jotta liikennesääntöjä voidaan mukauttaa yhteistoiminnalliseen, verkottuneeseen ja automatisoituun liikkuvuuteen yhdenmukaisella tavalla. Lisäksi komissio tutkii, kuinka toimia yhteistyössä kansainvälisten rahoitusaloitteiden, kuten YK:n liikenneturvallisuuden erityisrahaston kanssa.